

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

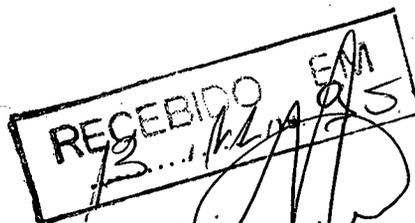
O SISTEMA DE TRANSPORTE BRASILEIRO E O MERCOSUL

**Monografia submetida ao Departamento de
Ciências Econômicas para obtenção de carga
horária na Disciplina CNM 5420 - Monografia.**

Por: Iara Borges

Orientador: Prof. Renato Ramos Campos

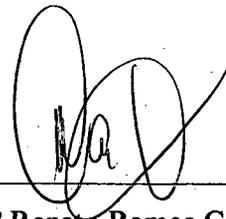
Florianópolis, novembro 1995



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

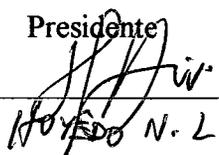
A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 8,5 a aluna Iara Borges na disciplina
CNM 5420 - Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora



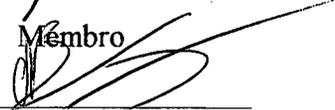
Prof^o Renato Ramos Campos

Presidente



Prof^o NEYDO N. LINS

Membro



Prof^o NESTOR BERCOVICH

Membro

AGRADECIMENTOS

- A Deus por ter iluminado o meu caminho em todos os momentos;
- Aos meus pais Ary e Neuza pela vida, amor e incentivo que deram durante toda a minha formação;
- A minha avó pelo imenso amor;
- Aos meus irmãos Emerson e Karina pela felicidade de tê-los como irmãos e por tudo que fizeram por mim;
- Ao meu amor Vinícius que mesmo distante sempre esteve presente apoiando-me com seu amor e incentivo;
- A alguns amigos que contribuíram e compartilharam momentos inesquecíveis;
- Ao professor Renato Campos pela inestimável colaboração para com o desenvolvimento deste trabalho;
- Ao professor Célio Espíndola que me deu as bases para a realização deste trabalho;
- A Janine que muito contribuiu com incansável ajuda;
- A Secretaria dos Transportes de Santa Catarina, ao Ministério dos Transportes e ao Ministério das Relações Exteriores que contribuíram com informações para a finalização do trabalho.

“O sentido de ligação a outra pessoa é um requisito básico para o crescimento individual. O relacionamento deve ser tal que cada pessoa seja considerada um indivíduo com recursos para o seu próprio desenvolvimento. O crescimento, às vezes, envolve uma luta interna entre necessidades de dependência e de autonomia; mas o indivíduo se sente livre para encarar se tiver um relacionamento em que sua capacidade seja reconhecida e valorizada e em que ele seja aceito e amado. Então ele estará apto a desenvolver seu próprio potencial de vida, a tornar-se mais e mais singular, autodeterminado e espontâneo.”

Clark Moustakas

ÍNDICE

LISTA DE ANEXOS	VII
RESUMO	VIII
CAPÍTULO I	1
1 - INTRODUÇÃO	1
1.1 - PROBLEMÁTICA	1
1.2 - OBJETIVOS	5
1.2.1. Geral	5
1.2.2. Específicos	5
1.3. METODOLOGIA	6
CAPÍTULO II	9
2- TRANSPORTE RODOVIÁRIO	9
2.1 - TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO MERCOSUL	17
2.2 - PROJETOS RODOVIÁRIOS NO MERCOSUL	23
2.3 - ADUANAS	25
CAPÍTULO III	28

3 - OUTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE NO BRASIL E NO MERCOSUL.	28
3.1 - TRANSPORTE FERROVIÁRIO	28
3.1.1 - Projetos Ferroviários	33
3.1.2 - Transporte Ferroviário no MERCOSUL	35
3.2 - TRANSPORTE AÉREO	38
3.2.1 - Transporte Aéreo no MERCOSUL	41
3.3 - TRANSPORTE FLUVIAL	46
3.3.1 - Transporte Fluvial no MERCOSUL.	50
3.4 - TRANSPORTE MARÍTIMO	53
3.4.1 - Transporte Marítimo no MERCOSUL	62
CAPÍTULO IV	68
4- POLÍTICAS DE HARMONIZAÇÃO NO MERCOSUL	68
4.1 - ASSUNTOS ADUANEIROS - SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 2	68
4.2 - TRANSPORTE TERRESTRE - SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5	72
4.2.1. Transporte Rodoviário	73
4.2.2. Transporte Ferroviário	74
4.3. TRANSPORTE MARÍTIMO - SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 6	75
4.3.1. Transporte Marítimo	75
4.3.2. Transporte Fluvial	77
4.4. TEMAS APROVADOS E EM VIGOR	77
4.5 - TEMAS PARCIALMENTE EM VIGOR	77
CAPÍTULO V	79
CONCLUSÃO	79
BIBLIOGRAFIA	82
ANEXOS	86

LISTA DE ANEXOS

ANEXO I - Mapas e Quadro Transporte Rodoviário

ANEXO II - Mapas e Quadro Transporte Ferroviário

ANEXO III - Mapa - Aeroportos Brasileiros

ANEXO IV - Mapas - Transporte Fluvial

ANEXO V - Quadros - Portos Brasileiros

- Diário Oficial

ANEXO VI - Propostas do Grupo de Integração Temática - GIF - Infra-estrutura.

RESUMO

O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) trata-se de um projeto que se concretizou em 1º de janeiro de 1995, entre os países signatários do Tratado de Assunção - celebrado nesta cidade em 26 de março de 1991 - Argentina, Paraguai, Uruguai e Brasil. Assim sendo, nasceu um novo bloco econômico e a segunda união aduaneira do mundo, atrás da União Européia (UE). Se comparado a outros blocos econômicos seu peso internacional torna-se pequeno pois aqueles concentram uma fatia muito grande do produto mundial. Por exemplo, o Tratado de Livre Comércio do Norte (TLCN), ou NAFTA, concentra mais de 30% do produto mundial, a Comunidade Econômica Européia (CEE) cerca de 25%, enquanto que a América Latina em seu conjunto alcança 5% do produto mundial. Porém, se compararmos com espaços econômicos da América Latina veremos que tem um peso econômico considerável. O PIB dos quatro países membros é superior a US\$ 430 bilhões, mais da metade do PIB da América Latina; possui pouco mais de 190 milhões de habitantes, quase 45% da população do continente Sul Americano, deste total 70 milhões são pessoas capacitadas para vender sua força de trabalho. Sem dúvida alguma, é um megamercado cuja superfície representa 60% da área total da região. Com a abertura de mercado, com a integração entre os quatro do MERCOSUL, houve um aumento significativo das trocas comerciais surgindo então uma necessidade urgente de repensar o transporte nesta região, pois não existe mercado sem circulação de mercadorias e não existe circulação de mercadorias sem estrutura de transporte eficiente.

Por esta razão trataremos de discorrer sobre os meios de transportes que estão sendo utilizados e quais projetos que estão sendo elaborados para que haja maior eficiência, maior competitividade. É necessário que o transporte seja eficiente e competitivo para assegurar que nossos produtos também sejam pois, se assim não for, as mercadorias chegam ao consumidor final com seus preços majorados por causa da ausência de fretes adequados para competir no mercado exterior.

CAPÍTULO I

1 - INTRODUÇÃO

1.1 - PROBLEMÁTICA

A história latino-americana mostra o enorme isolamento do Brasil em relação aos países que lhe fazem fronteira, desde o período da colonização. Dificuldades causadas pelas características da colonização portuguesa (basicamente litorânea, beligerante e expansionista com as entradas e bandeiras, guerra e tensões de fronteiras); país voltado para o comércio com a metrópole e outros países colonizadores centrais, para os quais o escoamento dos produtos brasileiros ocorria do seu interior para o litoral e aí eram embarcados; regimes políticos e militares ditatoriais no Brasil e nos países vizinhos aprofundaram ainda mais o isolamento; e, circunstancialmente, as distâncias e características geográficas em algumas áreas de fronteiras, associado ao pouco interesse comercial, ajudaram a manter distanciamento entre Brasil e países fronteiriços.

A tentativa de integração latino-americana, sonho da CEPAL a partir dos anos cinquenta, com dificuldades de todos os matizes, inicia um processo de aproximação e de

expansão comercial e de formulação de alguns projetos comuns, no geral frustrados ou interrompidos pela onda de golpes e ditaduras militares, iniciando-se nos anos sessenta, ampliando-se até os anos setenta e mantendo-se até os anos oitenta. As ditaduras promoveram uma integração ainda maior com o capital estrangeiro e com os países de origem desse capital, tanto comercial quanto industrial e, principalmente, financeira. As crises econômicas e de endividamento externo forçaram os países latino-americanos a adotarem políticas de exportação agressivas para os países centrais e, em particular o Brasil, diversificando para países periféricos dos continentes asiático, africano e, em fracas doses para o continente latino-americano, já que este profundamente endividado não podia abrir suas importações.

A segunda metade dos anos oitenta vai provocar modificações importantes no contexto mundial e, por consequência, na América Latina, em especial no Cone Sul. A formação dos grandes blocos econômicos e as restrições de várias ordens às exportações latino-americanas pelos países centrais forçaram e apressaram a volta do estabelecimento de relações comerciais e o reinício de acordos entre, inicialmente, Brasil e Argentina, envolvendo no processo Uruguai e Paraguai.

“ Depois, portanto, de décadas de encontros e desencontros, o vertiginoso processo de acordos políticos e comerciais que começou em 1985, entre Brasil e Argentina, e que mais tarde, com o Tratado de Assunção de 1991, incorporaram-se Paraguai e Uruguai, começou a dar frutos” (ALAF - Asociación Latino Americana de Ferrocarriles, 1994).

O Tratado de criação do MERCOSUL ambiciona a livre circulação de mercadorias, de capitais, de pessoas, de serviços e de trabalho, exigindo para isso harmonização de políticas macroeconômicas, setoriais e de infra-estrutura física. A pressa com que foi criado e o prazo extremamente curto para a implementação dos acordos, normatizações e harmonizações de políticas, promoveu um intenso fluxo de comércio de mercadorias e serviços, além de um certo deslocamento de capitais entre alguns países, em especial Brasil e Argentina. Graves problemas próprios de cada país foram criando dificuldades importantes para o estabelecimento da livre circulação de mercadorias. Veja-se o caso atual da exportação de automóveis da Argentina para o Brasil e, há dois anos atrás, o elevado saldo

comercial do Brasil em relação a Argentina, em todos os dois casos fortemente determinados pelas respectivas políticas cambiais, mas que revelam problemas conjunturais e estruturais muito profundos.

De qualquer forma, vencendo muitas dificuldades, os agentes econômicos dos distintos países membros responderam às expectativas com o crescimento sem comparação do comércio intra-regional: passou de 1,9 bilhão de dólares, em 1985, a mais de 10 bilhões, em 1993. Uma tendência ascendente que se estima poder superar os 15 bilhões de dólares no ano 2000.

Este crescimento do intercâmbio regional encontrou, até o momento sérias restrições na ausência de uma infra-estrutura física adequada, tanto no que diz respeito ao abastecimento energético como em matéria de transporte. Por isso, o Tratado de Assunção preocupou-se com a necessidade de formular políticas de transporte, para uma maior coordenação e, mais tarde algumas negociações foram se estabelecendo no sentido de melhorar e ampliar o sistema de transporte entre os países signatários.

Deve-se destacar que o aumento do comércio levou a um incremento do transporte de mercadorias em todas as modalidades, sendo que o transporte rodoviário, dada a sua mais rápida capacidade de resposta pelo seu predomínio em relação às outras modalidades, é o que tem experimentado um maior crescimento no volume de cargas. Porém,

“além das condições precárias de pavimento, as rodovias brasileiras não possuem as mínimas condições de sinalização e policiamento necessárias à segurança do tráfego. Não há dúvida que o elevado número de acidentes que ocorrem em nossas rodovias está, em grande parte, associado ao quadro descrito de deterioração da base física e das instalações de apoio” (CNI, 1992).

Esta situação derivou em vários problemas para o processo de integração: insuficiência quantitativa e qualitativa da frota, congestão nos postos aduaneiros (Uruguaiana - Paso de los Libres concentra 80% do tráfego terrestre entre a Argentina e o Brasil) e, sem dúvida, a saturação da capacidade de infra-estrutura das vias, com a consequência da acelerada deterioração e alarmante incremento de acidentes. Tudo isto vem

tendo um forte efeito nos custos finais das mercadorias transportadas, introduzindo um fator de grave ineficiência global e perturbando a marcha da integração. O que pode ser utilizado

“enquanto persistir as exceções à União Aduaneira, são os terminais alfandegados que podem representar uma significativa redução de custos e de tempo nos negócios intra-MERCOSUL, por permitirem a lacração dos congêneres e sua abertura apenas no destino, através do documento MIC/DTA” (Jesus, 1995).

“Os custos de transporte e/ou restrições ao comércio podem isolar parcialmente os mercados uns outros. Se, contudo, os níveis de preços em dois mercados divergem em montante superior ao do custo unitário de transporte e se o comércio é inteiramente livre, as mercadorias passarão do mercado com preços mais baixos ao outro até que se restabeleça o equilíbrio espacial” (Richardson, 1975)

Observa-se, portanto, que a questão do transporte é um tema relevante para o desenvolvimento das relações no âmbito do MERCOSUL e que deve ser investigado com certa profundidade, na medida que as informações permitem. O conjunto de problemas acima enunciado será objeto de exploração da monografia que se pretende aqui iniciar que vai desde a análise da estrutura do sistema de transporte, suas diversas modalidades, o predomínio do rodoviário, as deficiências e insuficiências de cada um deles, as políticas que vêm sendo traçadas sobre transporte e aduanas pelos “Subgrupos de Trabalho Nº 2 (Assuntos Aduaneiros), Nº 5 (Transporte Terrestres) e Nº 6 (Transporte Marítimo) do MERCOSUL”.

1.2 - OBJETIVOS

1.2.1. Geral

Verificar, através de um estudo exploratório, a distribuição e a situação do sistema de transporte de carga no Brasil com visitas ao MERCOSUL, em especial o transporte rodoviário.

1.2.2. Específicos

1.2.2.1. Fazer uma descrição das modalidades de transporte de cargas do Brasil para os outros países do MERCOSUL;

1.2.2.2. Analisar o transporte rodoviário de cargas do Brasil para o MERCOSUL, em especial a malha viária do Centro-Oeste, Sudeste e Sul em direção aos países vizinhos;

1.2.2.3. Mostrar os avanços conseguidos nos Subgrupos de Trabalho 2,5 e 6 a respeito das políticas de transporte e aduanas.

1.3. METODOLOGIA

Uma análise mais ampla e rigorosa sobre o sistema de transporte exigiria uma investigação sobre seis aspectos mais importantes que influem decisivamente sobre os custos, a qualidade e a fluidez do transporte de cargas: a) um estudo de estrutura do sistema de transporte, segundo a distribuição em rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial e aeroviário, verificando capacidades de carga ou dimensão das frotas, proporções do uso de cada modalidade para categorias de mercadorias, em função do volume e peso relativos à distância, e qualidade de veículos de carga (trem, caminhão, navio, barçaça, avião); b) uma verificação de amplitude e qualidade das malhas e conexões do sistema viário unimodal, em seus níveis de modernização, manutenção, velocidade permitida em tonelagem suportada, possibilitando assim uma maior fluidez; c) uma análise sobre a estrutura tecnológica e burocrática e um levantamento do custo/tempo de embarque e desembarque, nos pontos inicial, conexões e terminal; d) um estudo dos esquemas alfandegários, aduaneiros e dos pontos de pesagem, verificando a capacidade de solução dessas tarefas, em especial nos períodos de tráfego intenso; e) um levantamento sobre as condições de competição para fazer carregamento de retorno, organização montada pelas transportadoras no país de destino, compatibilidade de tonelagem de carga entre os países envolvidos, f) uma investigação da estrutura de custo das empresas transportadas, em especial os custos/preços das máquinas, veículos, peças de reposição, manutenção, custo administrativo e custo financeiro dos investimentos e do capital variável.

A monografia que se pretende elaborar visa compreender pelo menos parte destes aspectos, partindo da estrutura geral do sistema de transportes das regiões brasileiras mais próximas dos países que fazem parte do MERCOSUL, afinando para o transporte rodoviário sobre o qual pode-se ampliar o leque de informações relativos à rede viária, à frota, entraves aduaneiros e de postos de pesagem, tonelagem/unidade, tempo de viagem, condições de transporte, em termos de intensidade do tráfego, situação das estradas, possibilidade de frete de retorno, etc. Seccionando mais ainda, pode-se levantar os custos de transporte de algumas mercadorias, em transportadoras e a partir de pesquisas já realizadas.

Vinculando metodologia com objetivos, o mais geral deve ser atingido através da análise dos seguintes pontos:

1. Modalidades de transporte de carga no Brasil, discriminadas por número de veículos e capacidade de carga, em tonelagem;
2. Modalidades de transporte de carga nas regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul, destacando:
 - a) estrutura dos meios de transporte, com respectivas capacidades de carga e segundo a tonelagem transportada nos quatro últimos anos;
 - b) distribuição e evolução do volume de carga transportada para os países do MERCOSUL;
 - c) malha viária destas regiões com destino aos mesmos países.

A idéia central que norteia esta primeira parte é de que há um grande vazio ou fraca conexão do Brasil com os países vizinhos e nos pontos conectados a um elevado congestionamento.

Uma outra idéia pode ser derivada da forte concentração do sistema de transporte brasileiro pelo predomínio do rodoviário, em especial na conexão com os países do MERCOSUL, o que significa grandes dificuldades para o futuro, se não se pensar e programar uma profunda alteração na estrutura do sistema de transporte para outras modalidades e articulação entre elas.

Coerente com o segundo objetivo, ou seja, de analisar o transporte rodoviário, por ser o predominante e, segundo leituras iniciais, por apresentar numerosos problemas, deve-se analisar:

1. A dimensão da frota rodoviária, em termos de número de veículos, tonelagem transportada nos últimos 4 ou 5 anos, situação em que se encontra;
2. Estrutura e condições das rodovias com destino ao MERCOSUL, desde as regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul (apresentando uma síntese de diagnósticos já realizados);
3. As dificuldades do tráfego nas principais rodovias de destino, congestionamento, acidentes;
4. Tempo de espera, filas, etc, nos postos de pesagem, aduanas, postos de fiscalização.

Relativamente ao terceiro objetivo, far-se-á uma síntese de todos os aspectos mais discutidos nos Subgrupos de Trabalho 2,5 e 6 do MERCOSUL, sobre questões

alfandegárias e aduaneiras, que têm implicações no custo de transporte, e sobre os aspectos relativos à normatização e harmonização das políticas de transporte.

Os aspectos a serem analisados para atender os objetivos dois e três ajudam a entender um bom número de problemas que têm a ver com a fluidez da circulação das mercadorias do Brasil para os outros países signatários do Acordo e são problemas que influenciam diretamente no custo de transporte. Além de indicações conclusivas obtidas na parte anterior, com relação à necessidade de alterar a estrutura do sistema de transporte para modalidades mais utilizadas para grandes distâncias (por exemplo, ferrovia) a custo mais baixo e outras pelo aproveitamento das condições naturais (tais como fluviais e rios), ou ainda pela adoção de estrutura multimodal em algumas regiões, pode-se também retirar ensinamentos de como melhorar o tráfego nas estradas rodoviárias pela manutenção mais adequada, pela fiscalização mais ágil, pela multiplicação de postos de pesagem, pela desburocratização das aduanas e ampliação, também, de postos aduaneiros, etc. Todos esses aspectos, além de reduzir o custo de transporte, evitam congestionamento e reduzem os acidentes, dão maior fluidez, facilitando a melhor colocação de mercadorias nos locais de distribuição dos países de destino.

CAPÍTULO II

2- TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Este capítulo trata das dificuldades do transporte rodoviário, no Brasil e no MERCOSUL, ligadas a infra-estrutura e condições das rodovias, dificuldades de tráfego, acidentes, etc. Serão analisados, também, as condições de funcionamento das aduanas, as dificuldades ainda existentes e as modificações que foram feitas para melhor atender aos usuários.

O principal meio de transporte utilizado no Brasil, é o rodoviário. Isto porque, esse modal sempre foi privilegiado desde o início, principalmente na década de 60 com Jucelino Kubstchek quando foi implantada a indústria automobilística no país. Obviamente isso levou a uma significativa melhoria e ampliação da infra-estrutura rodoviária.

O período entre 1950 - 1975 foi o de maior crescimento industrial brasileiro e, a maioria das mercadorias comercializadas seguiam por caminhões, houve uma ampliação na infra-estrutura viária. Aconteceu dessa forma porque o setor ferroviário apesar de receber recursos significativos na década de 50, foi muito lento para modernizar-se e o

“setor portuário, praticamente, estagnou em termos de novas tecnologias e investimentos nas ampliações de capacidade, limitado ainda, por uma legislação inteiramente obsoleta.

Uma segunda razão deve ser mencionada em favor do modo de transporte rodoviário. A ampliação de sua infraestrutura viária implicava em menores custos de implantação por quilômetro, menores prazos de maturação e retorno dos investimentos, adaptação gradual da condições da via às exigências de demanda e, por conseguinte, maior adequação ao atendimento dos fluxos e mercadorias territorialmente dispersas” (CNI, 1992, p.7).

A terceira razão deu-se em função do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) criado em 27 de dezembro de 1945, pelo Decreto-Lei 8.643, para captar recursos para financiar o sistema rodoviário, a longo prazo na construção, pavimentação e conservação das rodovias.

O FRN era formado pela arrecadação do Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULCLG), criado em 21 de setembro de 1940 pelo Decreto-Lei nº 2.615.

Ao longo dos anos foram agregando-se outros mecanismos de financiamentos, tais como:

“Taxa Rodoviária Federal (30/12/1968) substituída em 21 de outubro de 1969 pela Taxa Rodoviária Única (TRU) e, em 1986, esta taxa foi extinta ficando no seu lugar o Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) de competência estadual;

Imposto sobre Serviços de Transporte Rodoviário Internacional e Interestadual de Pessoas e Cargas (ISTR) - mais tarde denominado IST; e

Cobrança de pedágio nas rodovias federais, autorizado em 27 de agosto de 1969” (Tavares, 1985-89, p. 31-32).

A Constituição de 1988 extinguiu IULCLG e transferiu a competência da tributação sobre combustíveis para os Estados. A União, ou ao Ministério dos Transportes/Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (MT/DNER), restou a possibilidade de cobrar pedágios ou algum tipo de taxa pelo uso das rodovias.

“A Constituição de 1988 levou a dois grandes constrangimentos à recuperação e expansão do sistema rodoviário de responsabilidade federal; tornou inviável a criação de financiamento auto-sustentado de longo prazo, baseados na arrecadação de tributos aos usuários da infra-estrutura viária; e tornou impossível à União conservar, melhorar e ampliar a rede de rodovias federais - foram transferidos para os estados (e municípios) a arrecadação de tributos incidentes sobre combustíveis e o IPVA” (CNI, 1992, p.37).

Se fizermos uma perspectiva histórica dos últimos 40 anos verificaremos uma melhoria na qualidade da infra-estrutura viária, porém, se analisarmos os últimos 15 anos veremos uma grande deterioração da infra-estrutura física. As condições de pavimento estão precárias assim como as condições mínimas de sinalização e policiamento.

É necessário, urgentemente, uma reestruturação organizacional, administrativa e financeira do setor. Por exemplo:

-Quais os papéis que serão desempenhados pela União e pelos Estados?

- Há rodovias com nítidas características nacionais que devem ficar sob a responsabilidades da União; e
- Há outro conjunto que poderá e deverá ser transferido para os estados como consequência da Constituição de 1988.

“Rodovias com nítidas características nacionais:

a) longitudinais:

BR 101 - S/SE/NE (litoral)

BR 116 - S/SE/NE

BR 153 - S/SE/Centro Oeste/N

BR 163 - SE/Centro Oeste.

b) transversais ou diagonais:

BR 040/060 - SE/Centro Oeste

BR 262 - SE/Centro Oeste

BR 364/222 - NE/N” (CNI, 1992, p.38).

O DNER delegou aos estados, no passado, a responsabilidade da construção e operação de trechos rodoviários federais, e eles continuaram com sua condição federal, em termos de identificação visual, nomenclatura e padrões técnicos.

MAPA - VER ANEXO I, p. 01 e 02

As rodovias necessitam de um mecanismo de financiamento auto-sustentado e de longo prazo (tipo o FNR) para conservação e preservação das condições de sinalização e segurança no tráfego.

Evolução da Rede Rodoviária em Tráfego

Rodovias Federais e Estaduais

(Km)

	1950	1960	1970	1980	1988
Rodovias Pavimentadas	2.218 (3,5)	12.750 (11,8)	48.500 (26,8)	126.230 (61,4)	125.280 (49,8)
Rodovias Implantadas (não pavimentadas)	61.129 (96,5)	95.750 (88,2)	132.700 (73,2)	79.305 (38,6)	131.320 (51,2)
Extensão Total	63.347 (100,0)	108.500 (100,0)	181.200 (100,0)	205.540 (100,0)	256.610 (100,0)

FONTE: Barat (1978) e IBGE - Anuários Estatísticos do Brasil

(A Indústria e a Infra-Estrutura de Transportes no Brasil, 1992, p.33)

	1989	1990	1991	1992	1993
Rodovias Pavimentadas	125.287 (51,09)	128.594 (52,0)	128.656 (52,0)	130.959 (51,8)	133.377 (51,7)
Rodovias Implantadas (não pavimentadas)	119.957 (48,91)	118.725 (48,0)	118.768 (48,0)	121.959 (48,2)	124.556 (48,3)
Extensão Total	245.244 (100,0)	247.319 (100,0)	247.424 (100,0)	252.918 (100,0)	257.933 (100,0)

Fonte: DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

(Anuário Estatístico dos Transportes, 1994, p. 183-188)

“Segundo o DNER, para um total de aproximadamente 50.000 km de rodovias federais pavimentadas, existe hoje um déficit de cerca de 15.000 km de rodovias classificadas como em mau ou péssimo estado, exigindo reestruturação, praticamente, completa. Por outro lado, existem mais de 17.000 km de rodovias, classificadas como em condições regulares que exigem, para evitar sua deterioração completa, o recapeamento simples, para evitar no futuro despesas com restaurações pesadas. (...) as condições das rodovias estaduais são ainda mais alarmantes” (CNI, 1992, p. 34)

No período 1985-1989, foram feitos estudos sobre a situação das rodovias e a conclusão foi a seguinte:

- 1) segmentos com sinais de saturação;
- 2) frequência de acidentes em vários pontos; e
- 3) algumas ligações apresentavam uso superior ao padrão de serviço da rodovia.

Porém, havia escassez de recursos na época, assim como acontece hoje.

Mesmo assim, foram restaurados 11.700 quilômetros de rodovias pavimentadas e feito conservação preventiva (aplicação de lama asfáltica e capa selante) em 7.614 quilômetros. Foram despendidos neste programa NCz\$ 6,18 bilhões (US\$ 1,35 bilhão), a preços de 1989, sendo NCz\$ 1,56 bilhão (US\$ 0,34 bilhão) em todas as modalidades de

conservação e NCz\$ 4,62 bilhões (US\$ 1,01 bilhão) em restauração (Tavares, 1985-89, p.26).

“Também foram implantadas 2.750 km de rodovias; pavimentadas 2.542 km e executados 17.858 km de obras-de-arte especiais, o custo de todos estes investimentos foi de US\$ 772,5 milhões” (Tavares, 1985-89, p. 28).

“Nesse período foram executados 37.674 km de sinalização horizontal e 27.100 km de sinalização vertical; construção de 25 novos postos de pesagem e 4 colocadas em funcionamento” (Tavares, 1985-89, p.29).

O Regulamento para o Transporte Rodoviário de Cargas Perigosas foi instituído pelo Decreto nº 88.821/83 por causa da incidência de acidentes nas rodovias com produtos perigosos. Este instrumento foi aperfeiçoado pelo Decreto nº 96.044/88.

A frequência de acidentes nas estradas são causados pela deterioração da base física e das instalações de apoio. Há também outro agravante, que é o aumento significativo da frota de veículos automotores. Como o aumento dessa frota há a necessidade contínua de melhorar os padrões de qualidade das rodovias - veículos cada vez mais modernos e sofisticados estão rodando em rodovias cada vez mais deterioradas.

Se analisarmos o período de 1980-1991 verificaremos que houve um crescimento de 33,87% da frota nacional. Porém, se pegarmos os últimos 40 anos, houve um aumento de aproximadamente 2.998%.

Evolução da Frota de Veículos Automotores

	1950	1960	1970	1980
Automóveis	236.135 (55,4)	570.195 (57,7)	2.324.309 (77,1)	7.971.246 (80,8)
Comerciais Leves	18.585 (4,4)	69.576 (7,1)	187.133 (6,2)	855.500 (8,7)
Caminhões	157.375 (36,9)	320.197 (32,4)	452.175 (15,0)	915.888 (9,3)
Ônibus	14.121 (3,3)	27.645 (2,8)	50.767 (1,7)	120.776 (1,2)
Total	426.216 (100,0)	987.613 (100,0)	3.014.384 (100,0)	9.863.410 (100,0)

Fonte: Anuários Estatísticos do Brasil - IBGE

Anuários Estatísticos dos Transportes - GEIPOT

(A Indústria e a Infra-Estrutura de Transportes no Brasil, 1992, p.25)

(*)

	1989	1990	1991
Automóveis	10.475.250 (81,0)	10.597.549 (81,1)	10.710.199 (81,1)
Comerciais Leves	1.482.564 (11,5)	1.530.002 (11,7)	1.573.715 (11,9)
Caminhões	838.521 (6,5)	810.011 (6,2)	780.751 (5,9)
Ônibus	130.553 (1,0)	132.540 (1,0)	140.227 (1,1)
Total	12.926.888 (100,0)	13.070.102 (100,0)	13.204.892 (100,0)

Fonte: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA - Assessoria de Planejamento Econômico e Estatístico.

() dados estimados.*

(IBGE - Brasil em números, 1994, p. 67)

Há dois tipos de problemas que são enfrentados nas rodovias brasileiras:

- o estado físico do pavimento (insuficiência de capacidade ou deficiência) impõe restrições ao fluxo de mercadorias e pessoas.

* É necessário

“a implantação de acostamento, de terceiras faixas, a duplicação, a conclusão de pavimentação interrompida ou restauração completa do pavimento.

- as condições de segurança de tráfego:

** ausência ou precariedade dos sistemas de pesagem dinâmica;*

** péssimas condições nas sinalizações horizontal e vertical;*

** desaparelramento das polícias rodoviárias;*

** necessidade de melhorias físicas e operacionais nos pontos e trechos de grande incidência de acidentes; e*

** necessidade de conter as invasões de áreas lindeiras às grandes rodovias troncais, que estrangulam as condições operacionais e elevam o número de acidentes” (CNI, 1992, p. 36-37).*

A privatização seria um caminho viável para que as rodovias tivessem ao menos o mínimo de cuidado necessário no que se refere a manutenção, conservação e ampliação. Porém, a privatização do sistema rodoviário é mais complexa do que a privatização dos portos e ferrovias.

“O uso de rodovias é livre, pois os veículos de carga e passageiros podem circular sem impedimento. O transporte de cargas e passageiros sempre foi explorado por particulares, sob a disciplina do Estado” (CNI, 1992, p. 40).

A privatização das rodovias esbarra-se na questão financeira, *“a maioria dos trechos rodoviários não apresenta volume de tráfego compatível com o ressarcimento dos investimentos mediante a arrecadação do pedágio” (CNI, 1992, p. 40).*

2.1 - TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO MERCOSUL

O principal meio de transporte de carga para os países do MERCOSUL é o rodoviário. As mercadorias seguem por caminhões e cargas pelas rodovias do sul.

Total da Rede Rodoviária do MERCOSUL
(Km)

País	Ano	Total	Pavimentadas (%)
Argentina	1986	211.369	27,1
Brasil (*)	1993	1.649.171	9%
Paraguai	1993	29.317	9,5%
Uruguai	1993	9.003

Fonte: Anuário Estadístico da América Latina Y el Caribe - Edición 1994, p. 705.

(Anuário Estatístico dos Transportes - 1994, p. 183-188)*

MAPA E QUADROS I e II - VER ANEXO I, p. 03, 04, 05 e 06

Segundo Jorge Ferreira Leite, diretor da Transasa Transportes LTDA, a frota de caminhões envolvida no MERCOSUL talvez esteja em torno de 16,3 mil unidades (9 mil do Brasil, 5 mil da Argentina, 1,5 mil Uruguai e 800 Paraguai).

O total da rede rodoviária brasileira, em 1993, foi de 1.649.171 km e somente aproximadamente 9% deste total é pavimentada.

O Paraguai possuía, em 1993, 29.317 km de rodovias e somente 9,5% eram pavimentadas.

O Uruguai possuía, também em 1993, 9.003 km de rodovias.

Em 1986, a Argentina possuía 211.369 km de rodovias e 27,1% delas eram pavimentadas.

Conforme os dados acima, percebe-se que a rede viária dos 4 países é um tanto quanto deficitária. Por exemplo, no caso do Brasil os 9%, de rodovias pavimentadas, são constituídos por rodovias federais, estaduais transitórias, estaduais e municipais. Sendo que as rodovias federais pavimentadas no Brasil representam somente 3,1%.

Para que o MERCOSUL mantenha seu ritmo de crescimento, terá que haver uma infra-estrutura rodoviária adequada. Apenas, aproximadamente, 11,6% das rodovias dos quatro países são pavimentadas, sem contar que estão em péssimo estado de conservação.

Essa deterioração das rodovias leva ao encarecimento dos fretes, a acidentes, atraso na entrega das mercadorias e desgaste dos veículos. Tudo isso acontece porque o transporte rodoviário sempre foi privilegiado e, *“materiais que deveriam ser transportados por vagões ferroviários ou barcaças trafegam em caminhões, provocando excesso de peso e contribuindo para danificar o capeamento asfáltico”* (Carvalho, 1994, p.11).

Os acidentes vêm tornando-se mais constantes por causa da imprudência dos motoristas, mau estado das pistas, e dos veículos, mas também, em parte, pelas diferenças entre legislações de trânsito dos países signatários. Essa diferença de legislação não impede mas, atravanca o relacionamento entre eles. Como é o caso dos pesos e medidas que não coincidem. Porém,

“para isso já foi acordado entre Brasil e Argentina, com adesão do Paraguai e Uruguai, regulamento de compatibilização de pesos e dimensões dos veículos para o transporte internacional.

Dessa forma, pela decisão de outubro de 1992, poderá circular conjunto de caminhão-trator/semi-reboque de até 18,15m, face à necessidade da frota brasileira, comprometendo-se o Brasil a limitar a 18m os modelos fabricados a partir de 1992” (Informe MERCOSUL (2), set/1993, p. 9).

Para que não haja diferença na legislação e para que se mantenham condições de equilíbrio, os países membros firmaram acordo para trocar *“informações sobre as respectivas legislações que afetam os custos do transporte internacional, a fim de estudar progressiva eliminação das diferenças existentes entre eles. Cada país elaborou estudos sobre as assimetrias existentes”* (Informe MERCOSUL (2), set/1993, p.9).

Transporte Rodoviário de Carga - Movimento Internacional
Carga Transportada por País e Frota Utilizada - 1984/88

Ligação e Frota Utilizada	(Carga Transportada t)				
	1984	1985	1986	1987	1988
Brasil-Argentina	459.065	453.803	534.094	552.128	560.023
Frota Estrangeira	154.011	171.950	206.564	198.636	212.295
Frota Brasileira	305.054	281.853	327.530	353.492	347.728
Brasil-Paraguai	109.621	138.523	193.904	187.310	250.066
Frota Estrangeira	26.270	37.159	56.904	75.051	79.645
Frota Brasileira	83.351	101.364	137.000	112.259	170.421
Brasil-Uruguai	298.205	352.046	561.023	466.336	506.779
Frota Estrangeira	181.983	201.682	328.772	278.694	283.316
Frota Brasileira	116.222	150.364	232.251	187.642	223.463
Total	866.891	944.372	1.289.021	1.205.774	1.316.868

Fonte: DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

(Anuário Estatístico dos Transportes, 1989. p. 432)

Nas relações Brasil - Argentina e Brasil - Paraguai, a frota brasileira sempre destacou-se em termos de carga transportada (toneladas), no período de 1984 - 1988. Em 1988 na relação Brasil - Argentina a frota brasileira transportou 347.728 toneladas de carga, enquanto a frota estrangeira transportou 212.295 toneladas. E o total transportado foi de 560.023 toneladas. Na relação Brasil - Paraguai, em 1988, o transporte de carga (tonelada) corresponde a 68,15% do total de carga transportada. Enquanto a frota estrangeira fica somente com 31,85%.

Já na relação Brasil - Uruguai a frota estrangeira mostrou destaque durante todo o período de 1984/88. A frota estrangeira corresponde a 55,9% do total de carga transportada (tonelada).

Transporte Rodoviário de Carga - Movimento Internacional
Carga Transportada, em Toneladas -
Quilômetro, por País e Frota Utilizada - 1984/88

Ligação e Frota Utilizada	Carga Transportada T.km - (10 ³)				
	1984	1985	1986	1987	1988
Brasil-Argentina	804.644	789.860	763.368	904.322	927.997
Frota Estrangeira	230.612	264.045	257.630	261.177	256.919
Frota Brasileira	574.032	525.815	505.738	643.145	671.078
Brasil-Paraguai	84.010	113.800	182.547	153.130	227.263
Frota Estrangeira	18.439	27.207	41.714	53.951	53.371
Frota Brasileira	65.571	86.593	140.833	99.179	173.892
Brasil-Uruguai	234.268	267.949	403.562	313.891	358.040
Frota Estrangeira	121.285	111.451	174.465	149.948	160.776
Frota Brasileira	112.983	156.498	229.097	163.943	197.264
Total	1.122.922	1.171.609	1.349.477	1.371.343	1.513.300

Fonte: DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

(Anuário Estatístico dos Transportes, 1989. p. 433)

Nas ligações Brasil - Argentina e Brasil - Paraguai a frota brasileira também destacou-se no período de 1984/88 na carga transportada em toneladas-quilômetros. Assim como, na ligação Brasil - Uruguai, onde houve uma exceção no ano de 1984 onde transportou 112.983 toneladas - quilômetros, enquanto a frota estrangeira transportou 121.285 toneladas - quilômetros.

Segundo o Senhor Willian Otrera, Secretário das Obras e Serviços Públicos do Ministério da Fazenda, Obras e Serviços Públicos da República Argentina, em menos de 10 anos, os trens que transportavam em torno de 30 milhões de toneladas de carga, em 1983 a 1992, passaram a transportar 7 milhões de toneladas. Isso significa que 23 milhões de toneladas de carga foram transportadas por estradas, por caminhões. Não havia investimentos em estradas e cada vez mais elas eram utilizadas. Isso levou a um estado desastroso da rede viária argentina. Dos 30 mil km pavimentados de estradas nacionais -

existe um outro tanto em matéria de província - cerca de 80% encontravam-se em condições regular, mal e muito mal e, sem recursos do Estado para poder recuperar e manter (COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL, 1994, p. 26).

Quase 33% da rede viária da Argentina está sob regime de concessão pelo sistema de pedágio, aproximadamente 10 mil km. No começo foi difícil a implantação do sistema de pedágios pois, o usuário transitava por estas rotas livremente e depois viu-se obrigado a parar.

Em 1989, quando começaram as privatizações das rodovias, aconteceram alguns erros tais como o de que as obras iniciais não eram suficientes para satisfazer o usuário que teria que pagar um pedágio onde antes não pagava.

Outro problema, foram as altas tarifas que as empresas tinham que cobrar face a desordem econômica - inflação e hiperinflação.

Problemas com os chamados conflitos de rede. Os transeuntes que estavam perto do posto de pedágio, que tinham que passar por ali duas ou três vezes por dia, tinham que pagar duas ou três vezes a tarifa. Estes problemas foram solucionados através de acordos com as empresas, onde foram dados abonos aos usuários em alguns casos; em outros pagavam só uma vez por dia.

A Lei que rege o sistema de concessão determina que a tarifa paga pelo usuário deve ser inferior aos benefícios que ele recebe pela recuperação e manutenção das estradas.

Há outro sistema de concessão similar ao sistema de pedágio porém, quem paga não é o usuário e sim o governo. Isso porque uma estrada com

“trânsito inferior a 3 mil veículos diários, não convém ao sistema de manutenção através do pagamento de pedágio pelo usuário. Não convém porque os gastos de exploração são altos relativamente às receitas, pois há despesas com instalações de postos, com pagamento de funcionários que ali trabalham, com compras de ambulâncias, com serviço de auxílio mecânico, serviço de bombeiro, instalação de telefones. Estas são obrigações que constam nos contratos. (...) isso em estradas de pouco trânsito, faz com que a tarifa que o usuário terá que pagar seja alta comparando-a com a quantidade de obras que se tem de fazer, com o vulto dos investimentos que precisam ser feitos para manutenção”
(COMISSÃO PARLAMENTAR CONJUNTA DO MERCOSUL, 1994, p. 29).

Outra estrada privatizada é a que liga Paso de los Libres a Buenos Aires. O percurso é de aproximadamente 700 km e houve um aumento no número de postos de pedágios. Seria de se esperar que isso causasse maior demora para completar a viagem porém, *“com a privatização surgiu uma estrada de excelente nível em termos de conservação e sinalização, tornando a viagem mais rápida, menos cansativa e aumentou a eficiência das operações”* (Revista de Negócios n. 32, dez/1994, p.50).

2.2 - PROJETOS RODOVIÁRIOS NO MERCOSUL

Há projetos para melhorar as condições de tráfego nas rodovias dos quatro países signatários. Um deles é uma melhor distribuição de cargas para outros modais. A outra é a melhoria do eixo viário do MERCOSUL - que liga a cidade do Rio de Janeiro a Buenos Aires. Esta é a chamada Auto-Estrada do MERCOSUL.

“A Auto-Estrada Rio de Janeiro - Buenos Aires, é o maior projeto rodoviário do MERCOSUL, com cerca de 3000 Km e influência sobre 22.025 milhões de pessoas, passando por cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Montevideu e Buenos Aires. O custo da estrada é estimado em US\$ 1,5 bilhão, utilizado na recuperação e sinalização das malhas rodoviárias já existentes no Brasil, Uruguai e Argentina. Depende da Ponte Colônia - Buenos Aires para sua completa viabilidade.

“A Ponte Colônia - Buenos Aires: com cerca de 50 Km de comprimento, a obra sobre o Rio da Prata Unirá a cidade de Uruguiaia de Colônia del Sacramento com a capital argentina. A ponte diminuirá em 345 Km o trajeto Montevideu - Buenos Aires e em 200 Km a distância entre Buenos Aires e Porto Alegre. Serão 71 milhões de pessoas sob influência direta da obra, que está orçada em US\$ 800 milhões a US\$ 1 bilhão” (Carvalho, 1994, p.13).

MAPA - VER ANEXO I, p. 07

Segundo estudo da empresa francesa Lyonnaise Des Eause Dumez, para construir e manter a rodovia, seriam necessários US\$ 2,5 bilhões, dos quais US\$ 800 milhões a US\$ 1 bilhão seriam utilizados na ponte; US\$ 1,2 bilhão no trajeto Porto Alegre - Colônia; e os US\$ 300 milhões restantes seriam utilizados para adequar a ligação São Paulo - Porto Alegre. (Carvalho, 1994, p.11). Esta estrada deverá ser construída pela iniciativa privada, que poderá explorar pedágio e serviços ao longo do percurso.

Há também um projeto para a construção de uma ponte entre São Borja (RS) e Santo Tomé, na província argentina de Corrientes. A ponte seria rodo-ferroviária, representando um elo estratégico para o desenvolvimento do eixo vial transcontinental, que conectará os portos chilenos de Iquique e Antofagasta com o Porto de Rio Grande (RS), ligando o Oceano Pacífico ao Atlântico.

Há outra corrente que quer a interiorização da rodovia do MERCOSUL, são os empresários e governantes dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, para ligar São Paulo - Buenos Aires. Seu custo seria em torno de US\$ 850 milhões, inferior ao custo litorâneo em 43,3%, previsto para US\$ 1,5 bilhão.

“O melhor traçado da rodovia parte de São Paulo pela BR-116 em direção a Curitiba, seguindo pela BR-476 até União da Vitória, no Oeste. A partir daí, segue em Santa Catarina pela BR-153, passando por Concórdia e entrando no Rio Grande do Sul por Erechim. Continua em Passo Fundo pela BR-285, passa por Santa Maria e segue para Rosário do Sul pela BR-158, até Santana do Livramento. No Uruguai, passa por Rivera, Tacuarempó e Fray Bentos, seguindo em Gualaguaychí, na Argentina, rumo a Buenos Aires “ (Revista de Negócios n 21, dez. 1993, p.52).

MAPA - VER ANEXO I, p. 08

2.3 - ADUANAS

Os países membros estão discutindo formas para agilizar o transporte internacional principalmente nas zonas de fronteira onde formam-se gargalos durante todo o ano.

As Aduanas são um entrave para os países do MERCOSUL, no caso do transporte rodoviário entre Brasil e Argentina, na fronteira Uruguaiana - Paso de los Libres, está o maior gargalo do intercâmbio comercial. Nesta fronteira passam 70% das cargas transportadas por via rodoviária entre os dois países.

Este posto possui *“deficiências na sua estrutura de liberação aduaneira, que resultam em atrasos nas operações provocando, ao mesmo tempo, elevados prejuízos para as companhias brasileiras que exportam para a Argentina e para as transportadoras que operam o eixo”* (Revista de Negócios n. 32, dez/1994, p.49).

Os funcionários da Receita Federal lotados em Uruguaiana fazem greves e operações - padrões com frequência dificultando ainda mais a situação pois, a burocracia já é grande. Isso faz com que haja perdas de prazos e de mercados por descumprimento de compromissos. Muitas transportadoras não suportam os prejuízos e desistem do eixo rodoviário Brasil-Argentina, desativando suas operações; outras optam por outros modais de transportes.

Esta estrutura obsoleta e o problema com funcionários da Receita Federal estão afetando o intercâmbio comercial por rodovia não só entre Brasil-Argentina (2,4 mil km de São Paulo a Buenos Aires em regime de trânsito direto, percurso completado dentro das condições normais, em três ou quatro dias), mas também com o Uruguai (São Paulo-Montevidéu, 2 mil km, 3 dias de viagem) e com o Paraguai (São Paulo-Assunção, 1,4 mil km, 2 dias de estrada).

“O Subgrupo de Transporte indica prioridade funcionamento ininterrupto nos seguintes postos:

Brasil - Uruguai - Chui/Chuy

Brasil - Argentina - Foz do Iguaçu/Puerto Iguazu

Brasil - Argentina - Uruguiana/Paso de los Libres

Brasil - Paraguai - Foz do Iguaçu/Ciudad del Este.

Todavia ainda há dificuldades para este funcionamento constante, por falta de pessoal e mecanismos de remuneração nos postos do lado brasileiro” (Informe MERCOSUL (2), set/1993, p.9).

Mesmo com a deflagração do MERCOSUL, no dia 1º de janeiro de 1995, toneladas de chocolate, polietileno, madeira, pneus, arroz e até gado pararam nas aduanas à espera de baldeação. Um processo que deveria gastar poucas horas estende-se por vários dias (Correa, 1995).

Os documentos que os caminhoneiros precisam apresentar nas aduanas para serem liberados são: notas fiscais, certificados de origem, guias de importação, laudos sanitários e manifestos internacionais de carga. Todos originais. A falta ou erro no preenchimento de um destes documentos e a ausência de pagamento atrasa o processo e a estada da carreta no terminal.

A unificação dos postos de controle de cargas e turistas, foi o passo que se encontrou para tornar as aduanas mais ágeis.

Este procedimento iniciou-se em fevereiro quando foram concluídas as obras no Complexo Terminal de Carga (COTECAR) de Paso de los Libres. Este complexo aumentou sua capacidade para 500 caminhões e foi feito pela Argentina com um investimento de US\$ 298 mil.

Uruguiana já está adaptada para trabalhar com este sistema de controle integrado.

“O Centro de Fronteira de Paso de los Libres coordenará a integração entre os funcionários argentinos e brasileiros. Atualmente, uma carreta com produto brasileiro exportado para a Argentina pára nas duas aduanas, num processo que costuma levar entre 24 horas e vários dias.

Pela nova sistemática, uma mercadoria que ingressa na Argentina terá as documentações de exportação e importação analisadas conjuntamente pelos fiscais brasileiros e argentinos em Paso de los Libres. Em Uruguaiana, auditores dos dois países fazem a fiscalização inversa” (Corrêa, 1995).

Em fevereiro também, foi integrada a fronteira entre Brasil-Uruguai (Livramento e Riviera). Também em Encarnación (Paraguai) e Posadas (Argentina) a fronteira já funciona de forma integrada.

Esta integração torna-se complicada em Foz do Iguazu onde o Brasil faz fronteira com o Paraguai (Ciudad del Este) e com a Argentina (Puerto Iguazu), os funcionários brasileiros teriam que se deslocar para os dois países.

CAPÍTULO III

3 - OUTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE NO BRASIL E NO MERCOSUL.

Este capítulo tem por finalidade mostrar as outras modalidades de transporte no Brasil (transporte ferroviário, aéreo, fluvial e marítimo), suas condições de infra-estrutura, capacidade de carga e as principais vias de acesso para outros países do MERCOSUL.

3.1 - TRANSPORTE FERROVIÁRIO

As ferrovias foram construídas com a finalidade de transportar produtos primários exportáveis ligando as regiões produtoras aos portos. Assim, não houve interligações internas que permitissem a consolidação de uma ampla rede para o escoamento da produção industrial.

As ferrovias há muito têm problemas de deficiências estruturais.¹

A extensão total das vias férreas em 1993, segundo dados do GEIPOT, é de 30.214 km, sendo que 22.069 km pertencem a RFFSA.

Durante as duas décadas (1950-70) houve uma redução na importância dada às ferrovias, porém em 1965 com a criação do Grupo Executivo para Integração da Política de Transportes (GEIPOT) foram realizados estudos que visavam não somente a recuperação, modernização e aumento da produtividade, como também sua integração mais efetiva com outras modalidades. No decorrer de 1970 houve uma vigorosa recuperação em decorrência deste trabalho. O transporte ferroviário sofreu profundas mudanças nos campos institucional, financeiro e operacional o que levou a um acréscimo significativo na participação das ferrovias na movimentação de cargas. Porém, na década seguinte (1980) observa-se a sua decadência. A ferrovia transporta basicamente produtos de baixo valor unitário (somente o minério de ferro representa 61% do transporte ferroviário do país).

As causas que historicamente vêm comprometendo o desenvolvimento do setor ferroviário são os seguintes:

- a) ineficiência administrativa;
- b) tarifas não realistas, sem correspondência com os respectivos custos;
- c) falta de critérios racionais na seleção prioritária de investimentos, com grande dispersão de aplicações;
- d) ausência de mecanismos de financiamento contínuo sustentado no longo prazo. (CNI, 1992, p.42).²

A RFFSA e a VALEC (Engenharia Construção e Ferrovias - Ministério dos Transportes; Ferrovia Paulista (FEPASA) - Governo do Estado de São Paulo; a Estrada de Ferro Vitória a Minas e a Estrada de Ferro Carajás - Companhia Vale do Rio Doce), são as principais empresas componentes do sistema ferroviário nacional.

¹ Nos fins de 1950 início de 1960, grande parte dos recursos orçamentários da União foram utilizados para cobrir déficits operacionais. Em 1946, das 49 ferrovias existentes (públicas e privadas), 14 mostraram algum lucro.

“Ao longo dos 50 as ferrovias privadas foram encampadas pelo Governo Federal e, em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal - RFFSA” (CNI, 1992, p. 41).

² “É importante assinalar que a taxa de investimento destinado ao setor de transportes na Formação Bruta de Capital Fixo vem caindo ao longo do tempo, no período de 1960-65 chegou a situar-se, em média, em torno de 40% e no período 1985-90 não ultrapassou 10%. A Formação Bruta de Capital Fixo representava 20% do PIB em 1965 e caiu para 16% em 1985” (CNI, 1992, p.42).

A RFFSA - sociedade de economia mista vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, com a finalidade de promover, gerir, explorar, elaborar e fiscalizar os interesses da União no Setor de Transportes Ferroviários.

Ela controla três empresas de economia mista:

- AGEF: Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A.
- CBTU: companhia Brasileira de Trens Urbanos.
- TRENSURB: Empresas de Trens Urbanos de Porto Alegre.

A AGEF foi constituída com fundamento na Lei nº 3.115, de 6 de março de 1957.

Objetiva a construção, a instalação e a operação de terminais, armazéns gerais, frigoríficos e silos, destinados a complementar, auxiliar e incentivar o transporte ferroviário e cooperar na regularização do escoamento da produção das regiões servidas principalmente pelas ferrovias e outras atividades correlatas ou afins.

MAPA, VER ANEXO II, p. 01

VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. - constituída inicialmente no âmbito da Campanha Vale do Rio Doce (Ministério das Minas e Energias), passou à supervisão do Ministério dos Transportes através do Decreto nº 94.385, de 28 de maio de 1987.

Tem por objetivos promover a expansão da malha ferroviária, elaborar diagnósticos das necessidades de transporte ferroviário de carga, realizar estudos de viabilidade técnico-econômica, viabilizar a construção e operação de ferrovias e estudar modelos institucionais adequados ao equacionamento financeiro de ferrovias.

A RFFSA tem seu Capital social distribuído desta forma: União 95%, Estados e Municípios 1%, BNDES e FND 4%. Equivale a um valor aproximado de US\$ 1 bilhão.

A política básica no período de 1985-89 foi consubstanciada no projeto de modernização da RFFSA, e esta passou por algumas mudanças tais como: especialização no transporte de cargas (principalmente granéis); aumento da produtividade da força de trabalho com a continuidade do desenvolvimento tecnológico e organizacional; redução no nível de investimentos em relação ao período anterior; equilíbrio financeiro corrente, obtido às custas de sacrifícios da adequada manutenção dos equipamentos e das instalações

operacionais. Porém, apesar de tais mudanças a situação do sistema ferroviário continuou precária.

A RFFSA encontra-se em uma das piores crises de sua história, sem verbas suficientes para operar as linhas de sua responsabilidade, e agora precisa integrar-se rapidamente aos outros países da região.

A malha ferroviária está distribuída da seguinte forma: A RFFSA possui 77% da malha; a FEPASA 17% e a CVRD 6%. Sete por cento da malha ferroviária da RFFSA é responsável pelo transporte de 41% da produção, e o perfil de distribuição das cargas é o seguinte:

- Setor siderúrgico - 55%
 - . minério de ferro; carvão metalúrgico; calcário; gusa; placas; chapas; bobinas; tubos; perfis.
- Setor agrícola - 20%
 - . soja (farelo e óleo); trigo; açúcar; milho; arroz; adubos e fertilizantes.
- Setor energético - 15%
 - . óleo diesel; gasolina; óleo combustível; álcool e carvão a vapor.
- Setor construção - 10%
 - . cimento a granel e ensacado; clínquer; calcário; cal e areia.

Outro problema que se verifica são as diferenças de bitolas. A RFFSA opera em quatro regiões:

- Região 1 (Nordeste): Paraná, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia.
- Região 2 (Centro): Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás e Rio de Janeiro.
(bitola métrica).
- Região 3 (Centro): Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.
(bitola larga)
- Região 4 (Sul): São Paulo, Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Segundo dados obtidos até 1992 em um relatório da CNI, a região 1 tem 6.740 km de linhas; 200 locomotivas; 3.592 vagões; 10.973 funcionários; a população servida é de 21 milhões. Fazendo uma comparação com as rodovias temos 72.551 km, e os portos movimentam 69,8 milhões de toneladas nesta região.

A região 2 (bitola métrica) possui 5.513 km de linhas; 359 locomotivas; 8.594 vagões; 13.595 funcionários; a população servida é de 14 milhões; possui 54.150 km de rodovias e o movimento dos portos chega a 151,1 milhões de toneladas.

A região 3 (bitola larga) possui 1.550 km de linhas; 438 locomotivas; 12.552 vagões; 14.248 funcionários; a população servida é de 25 milhões; 40.932 km de rodovias e o movimento dos portos é de 133,8 milhões de toneladas.

Região 4 possui 8.564 de linhas; 534 locomotivas; 15.561 vagões; 19.314 funcionários; a população servida é de 26 milhões; 76.399 km de rodovias e o movimento dos portos é de 111,6 milhões de toneladas.

Visão Comparativa da Situação das Quatro Regiões:

Regimes não Participação (%)	Malha	Produção	Receita	Custo
Região 1 (Nordeste)	30	04	07	15
Região 2 (Centro) (Bitola métrica)	25	20	20	22
Região 3 (Centro) (Bitola larga)	07	43	39	28
Região 4 (Sul)	38	33	34	35
Total (RFFSA)	100	100	100	100

Fonte: *A Indústria e a Infra-Estrutura de Transportes no Brasil, 1992, p.50.*

Analisando estes dados, podemos concluir que a região 1 é, e continuará sendo inviável economicamente e tem que ter um tratamento diferenciado na definição de uma estratégia global.

A região 2, embora deficitária também, está em melhores condições que a primeira e é passível de recuperação.

A Região 3 é economicamente viável e de expansão autosustentada.

A Região 4, apesar de deficitária, é passível de recuperação

3.1.1 - Projetos Ferroviários

A Ferrovia do Aço (Jaceaba MG - Saudade RJ) entrou em operação em maio de 1989 graças a decisiva participação da iniciativa privada. *“Os grandes usuários da ferrovia financiaram através de fretes 57% do custo adicional, que totalizam em US\$ 136 milhões, segundo um esquema financeiro que contou com a participação do BNDES (22%), do Tesouro (15%) e de recursos próprios da RFFSA (6%)”* (Tavares, 1985-89, p.34).

MAPA - VER ANEXO II, p. 02

Há vários projetos que têm a intenção de realizar-se, cita-se como exemplo a Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia Leste-Oeste, a Ferrovia Norte Brasil (FERRONORTE-SA) e a Ferrovia da Produção (Estrada de Ferro Paraná-Oeste SA - FERROESTE-SA).

A Ferrovia Norte-Sul tem uma extensão total de 1.570 km, entre Acailândia (MA) e Goiânia (GO), e seu custo está previsto em US\$ 2,4 bilhões. Sua área de influência abrange parte dos estados do Maranhão, Piauí, Tocantins, Pará, Bahia, Goiás e Minas Gerais. Sua construção está a cargo da VALEC, e tem os seus primeiros 107 km já em operação, ligando Imperatriz a Estrada de Ferro Carajás e possibilitando o acesso ao Porto de Itaqui no Maranhão.

MAPAS - VER ANEXO II, p. 03 e 04.

A Ferrovia Leste-Oeste irá ligar Cuiabá (MT) e Uberaba/Uberlândia (MG); Santa Fé do Sul (SP); Porto Velho (RO) e Santarém (PA). Está sob responsabilidade da FERRONORTE S.A., sob o regime de concessão, que se comprometeu com a construção, operação, exploração e a conservação. Sua extensão está estimada em 4.000 km e a ligação prioritária, que liga Cuiabá-Uberlândia-Santa Fé do Sul tem aproximadamente 1.030 km.

MAPA - VER ANEXO II, p. 05.

A FERROESTE S.A. comprometeu-se com a construção da Ferrovia da Produção que ligará Guarapuava (PR) - Guaíra (PR) - Dourados (MS). Os 248 km iniciais que ligam Guarapuava a Cascavel já estão operando. O segundo trecho que tem 171 km que liga Cascavel a Guaíra, estava previsto para janeiro de 1995. "*A FERROESTE S.A. contratou os serviços dos Batalhões Ferroviários do Exército Brasileiro para a construção, a custos abaixo dos praticados pelas empreiteiras*". (SIMEFRE - p. 32).

A Ferrovia da Produção ligar-se-á ao Porto do Paranaguá através da RFFSA que começa em Guarapuava. Esta região tem uma farta produção agrícola que poderá chegar ao

mercado internacional com preços mais baixos, pois o frete do transporte ferroviário é bem mais baixo, além do que transporta muito mais quantidade que o modal rodoviário. Isto tornará os nossos preços mais competitivos e irá remunerar melhor os nossos produtores.

MAPA - VER ANEXO II , p. 06.

Há também o projeto da Ferrovia do Frango em Santa Catarina. Será um sistema exportador integrado que ligará o Porto de São Francisco do Sul ao Oeste do Estado. Sua extensão é de 800 km (ligará o Porto de São Francisco do Sul a Herval do Oeste), e o investimento corresponderá a R\$ 20 milhões. O próximo passo para 1996, será a construção de 300 km entre Herval do Oeste e São Miguel do Oeste, dando condições para pensar numa futura ligação com a Argentina.

A finalidade deste projeto é aumentar a competitividade da produção agrícola e agroindustrial de Santa Catarina nos mercados internos e externos, principalmente o MERCOSUL.

Esta ferrovia poderá colocar as mercadorias no costado do navio em 24 horas, com um custo de até 40% mais baixo que um caminhão, além do que um container com 24 toneladas de frango é descarregado em 10 minutos, em média, e o produto não é manipulado. Com o caminhão a operação seria feita em 4 horas.

3.1.2 - Transporte Ferroviário no MERCOSUL

A principal via de acesso ferroviário do Brasil para os outros países do MERCOSUL é representado principalmente pelas linhas da FEPASA, RFFSA, e a Ferrocarril Mesopotâmico, que liga São Paulo a Buenos Aires, através de Uruguaiana (RS). Como as bitolas são diferentes (Brasil 1 m - Argentina 1,735 m), tem que ser feito o transbordo de cargas.

A extensão desta ferrovia é de 2.974 km dos quais 2.034 km estão em território brasileiro.

Por causa da falta de investimentos na manutenção e modernização tecnológica das últimas décadas, as condições operacionais nos dois países não são boas.

A Ferrocarril Mesopotâmico passou por profundas mudanças, pois foi privatizada, então houve uma reestruturação administrativa e gerencial.

Neste trajeto entre São Paulo - Argentina, há três trechos que estão em situação crítica e que requerem investimentos na ordem de aproximadamente US\$ 23 milhões, tanto nas linhas da FEPASA quanto da RFFSA. As obras consistem na troca de dormentes de madeira por dormentes de concreto, na recuperação de aterros e na realização de cortes, tornando mais seguras e confiáveis as condições operacionais.

O MERCOSUL é um desafio que a RFFSA terá que enfrentar e terá sucesso se tiver apoio da iniciativa privada pois, esta é uma área muito promissora a nível de intercâmbio comercial. Será uma área de rentabilidade para uma eficiente operação ferroviária e isto implica em interesse certo para o setor privado.

O Brasil tem ligações ferroviárias com todos os outros países do MERCOSUL. A RFFSA vai até a fronteira com o Uruguai através de Livramento (RS); até a fronteira com a Argentina através de Uruguaiana (RS) e São Borja (RS); e com o Paraguai através de Ponta Porã (MS). Também tem ligação com a Bolívia através de Corumbá (MS) e Porto Esperança (MS).

MAPAS - VER ANEXO II, p. 07 e 08.

EM 1993 a FEPASA obteve êxito na disputa pela exportação de açúcar para a Argentina. Está transportando açúcar produzido em Sertãozinho, interior de São Paulo, pela Usina Santa Elisa com destino a Buenos Aires. A viagem totaliza em 3.091 km feitos em 10 dias e o custo foi fixado em US\$ 66 por tonelada. Este valor é menor que o modal rodoviário, estipulado em US\$ 76 por tonelada, e se comparado ao modal rodoviário fica aproximadamente 26,67% mais barato, pois o frete é de US\$ 90 por tonelada. A FEPASA obteve êxito porque montou uma operação com a RFFSA e com a Ferrocarril Mesopotâmico General Urquiza.

Também no ano de 1993, o Brasil importou arroz da Argentina através do modal ferroviário numa viagem de 1.700 km que durou em média 108 horas e tem início na cidade de Uruguaiana.

“O cereal importado por grandes atacadistas paulistas é entregue pelos argentinos em Paso de Los Libres, também via férrea, e o serviço de transbordo para os vagões do lado brasileiro é feito pela Logistika Transporte e Terminais Multimodais, uma operadora do segmento de carga com um pouco mais de um ano de vida e que tem ajudado a agilizar os negócios no Cone Sul no campo de commodities” (Revista de Negócios n. 12, mar/1993, p. 53).

Esta empresa dispõe de infra-estrutura de armazenamento e de uma divisão rodoviária para distribuição, entrega e coleta do produto. O frete é 15% mais barato que o rodoviário, além do que cada composição substitui 25 carretas e, também, é um transporte seguro e confiável.

“Há oportunidades para investimentos, particularmente na Argentina que vem privatizando o setor ferroviário. Uma extraordinária possibilidade é a utilização da ferrovia para transportar mercadorias para o Japão e Ásia através da ligação Atlântico-Pacífico.

Os negócios feitos entre Brasil e Argentina, através de ferrovias, praticamente dobraram de 1993 para 1994, de 9.000 vagões no total (ida e volta) para mais de 15.000, transportando não apenas commodities, mas também alimentos industrializados, bebidas, etc. Mas, os terminais não estão preparados, em termos de instalações e equipes, para o aumento de cargas e o transbordo chega a levar dois dias” (Jesus, 1995, p. 54).

LINHAS FÉRREAS NO MERCOSUL (Km)

Paraguai	441
Brasil	22.123
Uruguai	3.002
Argentina	35.754
Total	61.320

Fonte - Banco Mundial (1990)

(MERCOSUL - Oportunidades de Negócios, Fev/95, p. 54.)

MAPA E QUADRO III - VER ANEXO II, p. 09 e10**3.2 - TRANSPORTE AÉREO**

O transporte aéreo de cargas no país tem um peso consideravelmente pequeno se comparado com as outras modalidades de transporte. O transporte de cargas através deste modal é muito caro (chega a ser 5 vezes mais caro que o transporte marítimo), é mais utilizado para transportar mercadorias frágeis que precisam de rapidez e segurança no transporte. Normalmente são transportados produtos químicos, eletrônicos, perecíveis, materiais para reposição, etc. - estes últimos necessitam de agilidade, rapidez e segurança no transporte, pois podem criar gargalos na produção da empresa que requisitou este material

MAPA - VER ANEXO III, p. 01.

Guarulhos, Rio de Janeiro, Manaus têm os aeroportos mais movimentados, em termos de carga embarcada e desembarcada, em vôos nacionais, como é mostrado na tabela abaixo.

- Guarulhos (Aeroporto Internacional de Cumbica).

- Rio de Janeiro (Aeroporto Internacional do Galeão).
- Manaus (Aeroporto Internacional Eduardo Gomes).

Movimento Aeroportuário Brasileiro.

Carga Embarcada, em Vôos Nacionais - 1989-93

Unidade da Federação Aeroporto	Carga Embarcada t				
	1989	1990	1991	1992	1993
Amazonas Eduardo Gomes	59.200 (16,50)	88.660 (23,11)	57.839 (16,28)	45.500 (15,04)	79.260 (21,41)
Rio de Janeiro Rio de Janeiro	40.705 (11,34)	43.960 (11,46)	48.183 (13,57)	46.246 (15,29)	30.991 (8,37)
São Paulo Guarulhos	94.947 (26,45)	112.284 (29,27)	116.842 (32,90)	86.332 (28,54)	103.737 (28,01)
Total	194.852 (54,29)	244.904 (63,84)	222.864 (62,75)	178.078 (58,87)	213.988 (57,79)
Total de carga embarcada em todos os aeroportos brasileiros	358.902	383.588	355.178	302.500	370.287

Fonte: DAC - Departamento de Aviação Civil

Nota: Inclui Correio.

(Anuário Estatístico dos Transportes, 1994, p. 19-20)

De acordo com a tabela, podemos perceber que estes três aeroportos foram responsáveis por mais da metade da carga embarcada, em vôos nacionais, no país durante o período de 1989-93.

A responsabilidade da carga em vôos domésticos é da empresa aérea que está transportando. Quando a carga é desembarcada, fica alojada nos armazéns da empresa que transportou.

Nesta outra tabela, verificaremos a carga desembarcada, em vôos nacionais, nos mesmos três aeroportos vistos acima.

Movimento Aeroportuário Brasileiro.**Carga Desembarcada, em Vôos Nacionais - 1989-93**

Unidade da Federação Aeroporto	Carga Desembarcada t				
	1989	1990	1991	1992	1993
Amazonas Eduardo Gomes	47.371 (16,14)	45.100 (14,98)	43.116 (14,36)	42.314 (16,86)	70.719 (21,54)
Rio de Janeiro Rio de Janeiro	29.276 (9,97)	12.445 (4,13)	12.810 (4,27)	10.563 (4,21)	5.796 (1,77)
São Paulo Guarulhos	42.315 (14,41)	76.514 (25,41)	86.650 (28,86)	64.543 (25,73)	75.548 (23)
Total	118.962 (40,52)	134.059 (44,52)	142.576 (47,49)	117.420 (46,80)	152.063 (46,31)
Total de carga desembarcada em todos os aeroportos brasileiros	293.589	301.154	300.210	250.871	328.328

Fonte: DAC - Departamento de Aviação Civil e INFRAERO - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária.

Nota: Inclui Correio.

(Anuário Estatístico dos Transportes, 1994, p. 22-23)

Verificamos que a carga desembarcada nestes aeroportos em vôos nacionais, aproximam-se da metade do total de cargas desembarcadas no país. Estes três aeroportos são os principais do país em importância de carga embarcada e desembarcada, em vôos nacionais.

Para o transporte de cargas internacionais a operação de armazenagem e capatazia é de responsabilidade da INFRAERO, autorizada pela Lei 6.009 e regulamentada pela portaria 825 de 10 de Novembro de 1993. A INFRAERO é vinculada ao Ministério da Aeronáutica (MAer.)

3.2.1 - Transporte Aéreo no MERCOSUL

Verificaremos agora, o transporte aéreo de carga do Brasil com destino aos países do MERCOSUL no período 1989-93.

Transporte Aéreo de Carga.

Origem Brasil/Destino Outros Países - 1989-93.

País de Destino	Empresa Transportadora	Carga Transportada kg				
		1989	1990	1991	1992	1993
Argentina		2.471.746	4.748.914	6.880.789	15.967349	20.307567
	Aerolineas Argentinas	216.836	152.969	453.105	1.408.943	1.561.261
	Air France	39.487	61.059	83.026	41.794	28.569
	Alitalia	----	----	980	----	7.472
	British Airways	----	47.248	179.376	25.158	----
	Cruzeiro	537.004	624.024	2.128.542	4.944.538	----
	Eastern Airlines	----	101.570	----	----	----
	Federal Express	48.687	173.935	979.404	1.828.724	2.080.512
	Flying Tiger	49.948	----	----	----	----
	Ibérica	1.080	----	----	----	----
	KLM	75.407	49.662	77.420	118.101	239.382
	Lufthansa	185.974	491.310	172.400	101.172	134.680

	Pan Am	345.024	1.989.428	407.723	----	----
	Staf-Serv.					
	Transport	----	----	----	2.525.483	1.497.573
	Swissair	175.456	193.751	476.428	323.156	215.591
	Transbrasil	828	----	----	300.275	1.245.253
	United					
	Airlines	----	----	----	423.456	118.570
	Varig	761.885	852.840	1.668.089	3.067.016	12.410034
	Vasp	2.713	11.118	254.296	859.533	768.670
	Viasa	31.417	----	----	----	----
Paraguai		681.720	753.764	759.796	1.111.183	1.233.264
	American					
	Airlines	----	----	----	108.332	242.583
	Cruzeiro	----	----	----	316	----
	Ibéria	190	988	3.156	----	----
	L.A.					
	Paraguayas	88.926	154.854	225.315	198.924	77.895
	Ladeco	28.289	16.862	11.131	7.200	1.449
	Varig	564.315	581.060	519.584	----	----
	Vasp	----	----	610	----	----
Uruguai		1.363.914	1.071.289	987.988	1.355.825	1.542.528
	Air France	----	10	1.492	63.032	7.114
	Aerolineas					
	Argentinas	----	----	10	4.052	964
	Cruzeiro	23.200	12.191	31.485	69.487	----
	Ibéria	210	----	----	----	----
	KLM	29.563	20.011	19.688	33.392	65.939
	Lufthansa	199.022	5.460	26.111	1.804	----
	Pan Am	154.447	178.799	143.604	----	----
	Pluna	417.957	414.864	293.376	310.733	407.761
	United					

	Airlines	----	----	----	86.802	----
	Varig	539.515	539.515	439.954	786.523	1.060.750
Total		4.517.380	6.573.967	8.628.573	18434357	23083359

Fonte: DAC - Departamento de Aviação Civil

Nota: Inclui Correio

(Anuário Estatístico dos Transportes, 1994, p. 51-54)

A maioria das mercadorias com destino ao MERCOSUL, direcionou-se para a Argentina. De acordo com a tabela, verificamos que existem muitas empresas que fazem a conexão do Brasil com os outros países e vice-versa, tornando, assim, o transporte aéreo competitivo.

Em segundo lugar vem o Uruguai, como o país que importa e/ou recebe mais mercadorias do Brasil através do modal aéreo. E finalmente o Paraguai.

Segundo dados do GEIPOT, o país que mais importa e/ou recebe cargas do Brasil são os Estados Unidos da América (USA). Se fizermos uma comparação do total de cargas que saíram do Brasil para os outros países do MERCOSUL e EUA, verificaremos que nos três primeiros anos (1989-90 e 91) a importação e/ou recebimento de cargas por via aérea pelos países do MERCOSUL é insignificante frente a dos EUA. Nestes respectivos anos temos os seguintes percentuais:

- as cargas importadas e/ou recebidas pelos países do MERCOSUL são 88,09% menores que as recebidas nos EUA, no ano de 1989; em 1990 o valor reduz para 79,48% e em 1991 chega a 66,85%. Desta forma, os países do MERCOSUL aumentaram as suas importações de mercadorias brasileiras se comparada aos EUA nos anos anteriores.

Nos dois anos seguintes, 1992-93, as importações e/ou recebimentos de cargas dos EUA chega a 36.604.251 kg em 1992 e 44.169.190 kg em 1993. Os países do MERCOSUL também tiveram um crescimento significativo, passaram de 8.628.573 kg em 1991, para 18.434.357 kg e 23.083.359 kg nos anos de 1992 e 1993, respectivamente (Anuário Estatístico dos Transportes, 1994, p.52).

Verificaremos o transporte aéreo de carga dos outros países do MERCOSUL para o Brasil no período de 1989 a 1993.

Transporte Aéreo de Carga

Origem Outros Países/Destino Brasil - 1989-93

País de Origem	Empresa Transportadora	Carga Transportada kg				
		1989	1990	1991	1992	1993
Argentina		3.187.156	7.238.201	3.767.063	3.917.257	3.922.759
	Aerolineas Argentinas	682.375	552.761	478.389	414.570	650.028
	Air France	198	35.877	77.416	75.387	121.211
	British Airlines	----	11.968	72.427	38.089	19.418
	Cruzeiro	614.304	1.019.087	1.140.125	1.019.929	----
	Eastern Airlines	----	16.584	----	----	----
	Federal Express	70.275	3.569.836	969.874	565.339	841.121
	Flying Tiger	123.111	----	----	----	----
	Ibéria	2.867	----	----	----	----
	KLM	40.965	115.331	42.270	83.420	132.031
	Lufthansa	527.361	523.401	194.551	39.668	34.547
	Pan Am	484.131	801.458	341.282	----	----
	Staf-Serv. Transport	----	----	----	144.869	74.579
	Swissair	133.155	184.367	147.029	125.604	254.935
	Transbrasil	3.153	----	----	107.785	----
	United Airlines	----	----	----	466.092	90.294
	Varig	505.226	398.279	206.599	414.702	1.439.177

	Vasp	35	9.252	97.101	421.803	265.418
Paraguai		520.250	730.829	456.271	839.714	544.326
	American Airlines	----	----	----	326.279	114.442
	Ibéria L.A.	607	711	327	----	----
	Paraguayas	203.547	317.924	33.973	14.304	21.108
	Ladeco	624	63	220	6	----
	Lan Chile	----	119.256	----	----	408.776
	Varig	315.472	292.875	421.501	499.125	----
	Vasp	----	----	250	----	----
	Uruguai		2.844.533	3.134.268	2.558.440	2.314.294
Aerolineas Argentinas		----	3.365	2.666	6.339	3.634
Air France		491.750	466.256	14.543	----	----
Cruzeiro		8.454	2.048	2.658	61.242	----
Fast Air Carrier		----	----	----	179.100	500.021
Ibéria		1.348	----	----	----	----
KLM		14.488	5.679	10.845	59.034	235.406
Lufthansa		197.788	3.828	----	8.523	----
Pan Am		218.414	761.414	599.372	----	----
Pluna		156.741	229.090	218.403	67.229	153.979
United Airlines		----	----	----	123.130	----
Varig		1.755.550	1.662.588	1.709.953	1.809.697	1.642.814
Total			6.551.939	11.103.298	6.781.774	7.071.265

Fonte: DAC - Departamento de Aviação Civil

Nota: Inclui Correio

(Anuário Estatístico dos Transportes, 1994, p. 55-58)

Das cargas que vêm dos outros países do MERCOSUL para o Brasil via aérea, a grande maioria vêm da Argentina, em segundo lugar está o Uruguai e finalmente o Paraguai.

Entre os países signatários, o Brasil é o maior exportador em volume de carga.

Os armazéns ainda comportam as mercadorias em trânsito, mas se houver uma demanda maior poderão aparecer problemas de armazenagem e conseqüentemente avaria de mercadorias nos aeroportos.

Os aeroportos tem que passar por reformas, tem que se modernizar, aumentar a capacidade dos armazéns, dinamizar a reserva e recepção de cargas e aumentar as horas de serviço. Existem alguns aeroportos que passaram por reformas no Brasil, como o Aeroporto Afonso Pena de Curitiba (PR) e o de Guarulhos (SP), o primeiro do Brasil a possuir dois terminais. As obras do Galeão foram desaceleradas em função da transferência de parte da demanda para São Paulo.

“No Uruguai, o governo concluiu estudo recente visando a melhoria da infra-estrutura dos aeroportos de Montevideu e de Punta del Este. O projeto para estes dois terminais está em fase de organização para dar início as obras. No Paraguai, o Aeroporto Silvio Pottinossi, antigo Presidente Stroëner, foi reformado a sete anos e segue o modelo do Galeão” (Carvalho, 1994, p. 14).

3.3 - TRANSPORTE FLUVIAL

O Brasil é um país que tem uma rede fluvial com grande potencialidade de transporte utilizando a hidrovia conjugada com outros modais pode-se ter uma integração comercial maior do bloco.

Possuímos uma das mais extensas redes hidrográficas do mundo, com cerca de 40.000 km de rios aproveitáveis para navegação interior.

“A navegação interior e a decabotagem, em fase da ampla rede fluvial e da extensa costa marítima, deveriam participar de forma mais expressiva da matriz brasileira de transporte de carga. Estes segmentos, se desenvolvidos numa perspectiva de integração modal, constituem uma das alternativas mais econômicas para o escoamento de determinados produtos. No entanto, são ainda utilizados de modo insuficiente, como vias de transporte, em razão, principalmente, de fatores de ordem física, econômica e política” (Tavares, 1985-89, p. 49).

A rede hidroviária brasileira é constituída pelas bacias: Amazônica, do Tocantins, do São Francisco, do Paraná, do Paraguai, do Uruguai, pelos rios do nordeste, sudeste e do sul.

Rede Hidroviária Brasileira

Situação Física, por Bacia e Extensão Navegável - 1993

Bacia/Rio	Extensão km
Bacia Amazônica	20.449
Bacia do Tocantins	3.936
Bacia do São Francisco	5.007
Bacia do Paraná	3.527
Bacia do Paraguai	3.516
Bacia do Uruguai	1.490
Rios do Nordeste	6.850
Rios do Sudeste	1.381
Rios do Sul	1.747
Total	47.903

Fonte: DPH - Departamento de Portos Hidroviários - Secretaria de Produção/MT

Há vários rios que são navegáveis somente nas cheias.

(Anuário Estatístico dos Transportes, 1994, p. 145-150)

O Rio da Prata, do qual o Rio Paraná faz parte do sistema fluvial, é um dos maiores do mundo, tendo 3,1 milhões de km² e, estende-se por cinco países do continente sul

americano. Somente no Brasil esta grande área de drenagem possui 1,41 milhões de km² e é constituída por três grandes unidades hidrográficas principais, ou seja, o Rio Paraná, Paraguai e Uruguai.

“O Rio Paraná, à montante do Rio Paraguai é formado por inúmeros rios de grande porte, os quais tem uma importância fundamental para a economia da região centro sul. Dentre estes rios destacam-se: à margem direita dos Rios Acaray, Amambay, Ivinhema, Pardo, Verde, Sucuriú e Aporé e, à margem esquerda os Rios Iguaçu, Piquiri, Ivaí Paranapaema, Tietê e Grande” (Vaine, 1994, p. 33).

Estão sendo feitos estudos nos Rios Pardo, Ivinhema e Amambay para integrá-los ao sistema do Rio Paraná.

As duas áreas de maior produtividade agrícola do planeta, estão nas redondezas da Bacia Hidrográfica do Rio da Prata, da qual o Rio Paraná é o principal tributário. Estas áreas são: ao sul, no território argentino, as planícies aluvionares do Pampa Úmido; ao leste e ao norte da Bacia encontram-se os Derrames Basálticos, principalmente em território brasileiro, extrapolando para o nordeste do Uruguai, norte da Argentina e leste do Paraguai. A produtividade desta área é um pouco inferior ao Pampa Úmido. Estas áreas produzem cerca de 80% da agricultura dos países que dispõem destes tipos de solo.

A partir de 1950 surge no país, nos setores governamentais, a vontade política de implementar uma rede hidroviária eficaz para baratear os custos de transporte visto que, as distâncias internas brasileiras são muito grandes.

Por causa dos chamados “choques do petróleo”, nos anos 70, pensou-se muito na economia de combustível que o transporte hidroviário traz junto consigo. Porém, neste período a crise financeira reduziu os recursos para implementação de projetos hidroviários. Outro problema que surgiu, foi quanto ao retorno do investimento. O prazo de maturação do investimento não é rápido portanto, foram escolhidas alternativas de transporte de maturação mais rápida. Estes fatores levaram às dificuldades de surgimento de uma via navegável e, também, a uma situação generalizada de custos operacionais elevados.

Somou-se as dificuldades de ordem fisiográfica e sócio-econômica com aquelas inerentes ao próprio modo de transporte hidroviário. No Brasil as atividades econômicas

concentram-se no sudeste e sul e, nestas regiões os rios correm afastando-se do mar, por causa da serra e do planalto - com exceção apenas do Rio Grande do Sul onde a Bacia Taquari-Jacuí deságua no sistema lagunar marítimo.

“No período 1985-89 a PORTOBRÁS elaborou o Plano Nacional de Vias Navegáveis Interiores (PNVNI). Investiu US\$ 55 milhões no sistema hidroviário interior, para execução de obras em portos fluviais, melhoramentos em vias, construção de eclusas, recuperação de barragens e realização de estudos e projetos. Foram executado serviços de manutenção e melhoramento nas principais bacias hidrográficas, consistindo, principalmente, em dragagens, sinalização fixa e flutuante, limpeza e desobstrução de rios” (Tavares, 1985-89, p. 51-52).

Em 1989, por insuficiência orçamentária o programa de manutenção das hidrovias foi executado apenas parcialmente.

Carga Transportada por Bacia - 1985-88*(Em 10³ t. milha)*

BACIA	Carga Transportada			
	1985	1986	1987	1988
Amazônica	2.219.433	2.286.768	2.405.847	2.655.562
Nordeste	17.288	----	----	----
Prata	463.502	625.193	763.443	889.646
São Francisco	56.815	84.817	113.754	115.901
Sul/Sudeste	4.135.170	4.070.042	4.540.164	4.051.177
Total	6.892.128	7.066.820	7.823.208	7.712.286

Fonte: Ministério dos Transportes. Governo José Sarney, 1985-89, p. 53.

Nas Bacias do Sudeste, do Paraguai, do Paraná e do São Francisco prevalece a movimentação de granéis sólidos. Na Bacia Amazônica os granéis líquidos participam de forma relativamente intensa.

Em tonelagem os principais produtos transportados são: a soja e seus derivados, os derivados de petróleo, o carvão mineral e o trigo.

3.3.1 - Transporte Fluvial no MERCOSUL.

Para o MERCOSUL as hidrovias serão da maior validade pois transportam grandes quantidades. Transportam mais toneladas que as ferrovias com menores custos porém, são mais lentas.

A hidrovia só é utilizada eficientemente quando percorre longas distâncias e faz a ligação efetiva entre pólos econômicos ou entre um pólo e o modo de transporte alternativo adequado, como é o caso do MERCOSUL.

MAPA - VER ANEXO IV, p. 01.

Com a “Hidrovia do MERCOSUL”, que se chama, ainda, Hidrovia Tietê-Paraná a capacidade de escoamento será de 15 milhões de toneladas até o ano 2.000. Ela liga os estados brasileiros de São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Paraná com regiões da Argentina do Paraguai, Uruguai e Bolívia banhados pelo Rio Paraná, Paraguai e Prata.

Este projeto já passou pela sua penúltima etapa que era a eclusa de Três Irmãos em Pereira Barreto, inaugurada em 15 de março de 1994. Este fato foi de grande importância pois permite a navegabilidade total do Rio Tietê e interligação entre os tramos norte e sul da via fluvial, no Rio Paraná. As eclusas que foram construídas em Três Irmãos serviram para transpor um desnível de 48 metros de barragem.

Com a inauguração da eclusa de Jupia, no Rio Paraná, na fronteira de São Paulo com Mato Grosso do Sul, a Hidrovia Tietê-Paraná passou dos seus 1.040 km para 2.400 km, chegando até o leste do Paraguai, de onde sairá a soja até Santos, com uma economia de US\$ 21 por tonelada e redução em 20 dias no transporte de cargas, até o Porto de Santos. Este produto, antes, era escoado pelo modal rodo-ferroviário até o Porto de Paranaguá, no Paraná.

O único desnível que é necessário vencer agora é o de Itaipú, para que as regiões produtoras e consumidoras brasileiras liguem-se pela hidrovia aos mercados da Argentina e do Uruguai. Quando isto acontecer, o MERCOSUL disporá de uma rede de navegação fluvial de mais de 7.000 km, onde poderão passar comboios de até 5.000 toneladas de carga, levando de 8 a 10 dias de Buenos Aires a São Paulo. A ligação entre o Alto e o Médio Paraná, em Itaipú, dar-se-á, inicialmente por via terrestre com transbordo de mercadorias. Este é um projeto caro pois, o desnível chega a 115 metros.³

Para Itaipú, a obra teria um custo entre US\$ 800 milhões e US\$ 2 bilhões e seria a maior eclusa do mundo. Porém, há “outras alternativas, como uma escada de eclusas menores, ou

³ Na Bélgica estão sendo realizados estudos para a construção de um sistema de eclusas de 100 metros de desnível na China. (Revista Negócios n. 24, abr/1994, p. 55).

“elevador de barcaças” em forma de um gigantesco tanque de água, que subiria e desceria numa trilha puxada por grandes cabos de aço ou, ainda, há possibilidade de transferir a carga de um comboio a outro através de um curto trecho ferroviário ”(Revista de Negócios n 24, abr/1994, p. 55).

Para tudo isso, precisa-se de um investimento alto e, além disso, tem que investir em infraestrutura a partir de Itaipú pois, o Rio Paraná não é navegável o ano inteiro. É necessário a construção de uma outra barragem na Argentina, a de Corpus. Porém, mesmo sem a eclusa de Itaipú, Paraguai e Bolívia poderão utilizar a Hidrovia Tietê-Paraná, via portos anteriores a Itaipú.

A região Tietê-Paraná representa 70% da produção brasileira e é de maior densidade industrial e populacional do país, um mercado que oferece oportunidades de negócios em praticamente todas as atividades.

Só no Brasil a Hidrovia Tietê-Paraná beneficia todo o parque industrial do país, com 30% da população e quatro dos cinco maiores estados produtores de grãos. Sua área de influência é bastante extensa, abrangendo regiões com grande potencial de desenvolvimento agroindustrial.

As vantagens da Hidrovia Tietê-Paraná teriam pouco significado se ela não fosse integrada às áreas de produção e pólos de exportação através de uma rede intermodal de transporte, incluindo ferrovia e rodovia.

No Uruguai já foi aberta a licitação internacional para realização das obras dos canais do Rio da Prata, especialmente o Canal de Martin Garcia que dará acesso à Hidrovia Paraná-Paraguai, o que reduzirá o custo do transporte dos produtos uruguaios.

A Argentina também abriu licitação internacional para a dragagem do Canal Emílio Mitre, desde a cidade de Santa Fé até Porto San Martin e, espera-se que o Rio Paraná opere com 22 pés de calado, e daí até o oceano com 32 pés.

Sobre a situação portuária a *“Argentina avançou muito nos últimos anos e tornou-se muito eficiente na zona de Rosário e Santa Fé. Receber um caminhão, descarregá-lo, armazenar a carga e embarcá-lo tem um custo de apenas US\$ 2 por tonelada”* (Revista Negócios n 21, dez/1993, p. 50).

Através da eclusa de Yaceritá, do lado paraguaio existem pelo menos três projetos para estabelecer portos de carga de barcaças sobre o eixo Posadas-Iguazú.

No alto Paraná já foram instalados quatro portos de carga de soja. Espera-se a instalação de um terminal em Porto Murtinho (MS), já foi instalado o terminal de barcaças em Ladário (MT) e está reativando-se o terminal de Formosa (Argentina).

“Porto Vincentin, na zona de San Lorenzo (Santa Fé-Argentina), opera com sistema de aproximadamente 150 toneladas por hora. O terminal 6, que é o terminal específico para barcaças, opera com um sistema de descarga a um ritmo de 250 toneladas por hora.

No Uruguai, em Nueva Palmira, que possui 170 metros de atracadouro de ambos os lados destinados a comboios de barcaças e, outro com 240 metros, habilitado para barcaças em sua parte interior” (Revista Negócios n 21, dez/1993, p. 51).

MAPA - VER ANEXO IV, p. 02.

3.4 - TRANSPORTE MARÍTIMO

No Brasil, o sistema de cabotagem no passado foi de grande importância, percebe-se isso pela grande quantidade de portos existentes no litoral brasileiro, com as mais diversas capacidades e, muitas vezes, próximos uns dos outros. A faixa litorânea brasileira possui cerca de 8 mil km de extensão e, desde os primórdios, o sistema brasileiro teve como suporte básico para a integração dos diferentes pólos primário-exportadores, a navegação costeira.

Os portos brasileiros operam com baixos índices de produtividade e possuem dificuldades estruturais para a absorção de modernas tecnologias de manuseio e acondicionamento.

Em 1958, foi criado o Fundo da Marinha Mercante (FMM) utilizado para o desenvolvimento do transporte marítimo. Em 1957, foram regulamentados os princípios básicos para a navegação marítima, criou-se um dispositivo de reserva de carga e os

recursos provenientes do Fundo da Marinha Mercante (FMM) foram utilizados de forma mais ordenada.

Em 21 de julho de 1983 foi criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), como órgão autônomo do Ministério dos Transportes, pelo Decreto nº 88.420. Atribuiu-lhe a administração do Fundo da Marinha Mercante e de outros fundos públicos que lhe fossem confiados para a consecução dos seus objetivos.⁴

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), através do FMM procura alocar recursos para o desenvolvimento do setor, com a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante.

A política econômica adotada para angariar divisas provocando o desenvolvimento das exportações, em 1975, levou a Marinha Mercante e a Construção Naval a dificuldades profundas. Aconteceu uma obsolescência prematura da frota, tornando-se inadequada ao transporte em contêineres.

Para adequar os portos à nova realidade investiu-se no reaparelhamento e, empreendeu-se um grande esforço na edificação de uma estrutura básica, principalmente em terminais especializados, tudo isso para facilitar e economizar na transferência de mercadorias da terra para os navios, e vice-versa.

Em 1989 agravou-se mais a situação, tanto a navegação de cabotagem, como a de longo curso passaram por modificações profundas de natureza organizacional e institucional. O quadro que se encontra hoje a navegação, é reflexo das alterações na legislação básica.

“Alterações nos Decretos-Lei 2.404/87 e 2.414/88, como decorrência da Lei 8.032/90, trouxeram sérias dificuldades ao setor, uma vez que reduziram de forma abrupta o percentual de incidência do AFRMM (Adicional de Fretes) em 50% e vedaram a concessão de recursos do FMM a fundo perdido. As conseqüências dessas alterações foram, entre outras:

- queda no volume de recursos do FNMM;*
- redução do funcionamento à Construção Naval;*
- restrição à renovação da frota mercante; e*
- perda da competitividade”. (CNI, 1992, p. 63)*

⁴ Pelo Decreto nº 97.535, de 20 de fevereiro de 1989, a competência para exercer a coordenação e o controle de arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e da partilha do seu quadro de atribuições. (Tavares, 1985/89, p. 9-10).

A navegação costeira desagregou-se como consequência, mas também como causa, da situação portuária, tanto em relação às condições operacionais ineficientes, como a legislação trabalhista que encareciam e tornavam pouco confiável a utilização de navios.

“O alto custo de nossas exportações encontra-se localizado na questão portuária pela sua forma de exploração, administração e operação, que é protegida por uma lei com quase 60 anos de existência (1934). Poucas mudanças, como a autorização para terminais privativos demonstraram, de imediato, maior eficiência em termos de redução de custos, mas o impedimento destes terminais operarem para terceiros, obriga-os a permanecerem com suas estruturas ociosas em determinadas épocas do ano”.(CNI, 1992, p. 64).

É necessário que os serviços portuários tenham elevado grau de eficiência e produtividade, além de alto nível gerencial, para isso são necessários recursos para investir nos portos através do estabelecimento de tarifas realistas para permitir a adequada manutenção das instalações e equipamentos.

“A tarifa portuária por sua vez, não acompanhando a evolução média dos custos dos serviços portuários, trouxe um forte desbalanceamento no setor, tendo, no exercício de 1989 atingido apenas 66% dos custos operacionais”(Tavares, 1985-89, p. 69).

No período de 1985-1989 a PORTOBRÁS procurou soluções para a recomposição das receitas para investimentos, além de propor providências quanto a questão tarifária. Em 1988, foi sancionada a Lei nº 7.700 onde foi criado o Adicional de Tarifa Portuária (ATP), correspondente a um adicional de 50% sobre o valor da tarifa de longo curso. Estes recursos seriam investidos nos portos mas não seriam suficientes, teria que haver uma complementação de outras fontes.

Devido a falta de investimentos, não houve ampliação ou melhorias significativas nos portos e, resultaram em deterioração das instalações portuárias especializadas no atendimento às embarcações a aos modais rodoviário e ferroviário, da armazenagem e carga e dos terminais portuários.

Portos Brasileiros
Características Físicas e Equipamentos Operacionais dos
Principais Portos Marítimos, por Região e Porto - 1993.

Região e Porto	Cais Acostável		Pátio m ²
	Comprimento (m)	Profundidade (m)	
Sudeste			
Vitória	1970	1,5 - 11,5	70.000
Rio de Janeiro (RJ)	7420	6 - 12	137.536
Angra dos Reis (RJ)	400	9	21.040
Santos (SP)	11350	5 - 14	221.186
São Sebastião (SP)	48.000
Sul			
Paranaguá (PR)	2106	8 - 12	71.500
Antonina (PR)	60	6	8.000
São Francisco do Sul (SC)	375	5 - 10	36.000
Itajaí (SC)	750	8
Imbituba (SC)	577	7,5 - 9	39.300
Porto Alegre (RS)	8.000	4 - 6
Rio Grande (RS)	3.829,5	4 - 14

continua no anexo V, p. 01-08.

*Fonte: DPH- Departamento de Portos e Hidrovias - Secretaria de
Produção/Ministério dos Transportes.*

(Anuário Estatístico dos Transportes - 1994, p. 151)

O Porto de Santos é o que tem maior destaque entre os portos do Sudeste e do Sul. Possui maior cais acostável, em comprimento e profundidade, assim como o maior pátio com 221.186 m². Tem 276 tanques para combustível com capacidade de 724.390 m³; possui também, 44 armazéns internos e 37 externos, cada qual com capacidade de 222.000 m², e 309.000 m², respectivamente; além de, 11 sugadores com capacidade de 1.230 toneladas/hora.

O Porto de Imbituba (SC) é o que possui maior capacidade (200.000 toneladas) no parque de mineração relacionado ao carvão e tem maior quantidade de guindastes (12).

Somente os Portos do Rio de Janeiro e de Vitória transportam ferro, cada um com capacidade de 250.000 toneladas e 25.000 toneladas, respectivamente.

O Porto de Paranaguá possui 22 silos para cereais com capacidade de 680.000 toneladas.

O Porto do Rio Grande tem 3 frigoríficos com capacidade de 18.200 toneladas.

Os únicos portos que possuem pontes rolantes são os do Rio de Janeiro e Angra dos Reis, com 199 e 2 respectivamente.

O Porto do Rio de Janeiro possui 21 autoguindastes.

O Porto de Santos destaca-se também no maior número de guindaste de pórtico (173); de empilhadeira (332); de esteira transportadora (174); caminhão (177); carreta (151); caçamba (137); trator (62); locomotiva (34) e vagão (252) (Ver anexo V (Portos Brasileiros), p. 1 - 8).

Levantamento de acessos a aeroportos, rodovias, ferrovias e hidrovias:**Porto de Angra dos Reis:**

- Aeroporto próximo: A 6 km do porto está localizado o Aeroporto de Japuiba, com pista asfaltada com cerca de 940m de comprimento por 30m de largura.
- Acessos Rodoviários: Ligado pela Rede Rodoviária Federal, através da Rodovia RJ-16, que alcança a Rodovia Presidente Dutra (BR-462 - Rio de Janeiro-São Paulo), em dois pontos, no km 69 e no km 108, permitindo fácil ligação com os centros comerciais do Rio de Janeiro e de São Paulo. Ligado também a Santos e ao Rio de Janeiro pela BR-101.
- Acessos Ferroviários: Servido pela Rede Ferroviária Federal, 5ª Divisão Regional Centro.
- Acessos Hidroviários: Barra - o porto tem duas vias de acesso, a leste e a oeste da Ilha Grande, entre a Ponta dos Castelhanos da Ilha Grande e a Ponta Grossa da Ilha de Marambaia, apresenta uma profundidade média de 25m. A barra a oeste da Ilha Grande fica entre a Ponta de Juatinga, e apresenta uma profundidade média variando entre 35m e 45m.

Porto de Antonina:

- Aeroportos próximos: Afonso Pena, em Curitiba, e o Aeroporto de Paranaguá, sem linhas comerciais.
- Acessos Ferroviários: Servido pela RFFSA, através da Superintendência Regional de Curitiba (SR-5) integrante do Sistema Regional Sul, em linha singela, com bitola métrica. O acesso ao porto é feito através do desvio da linha tronco Paranaguá-Curitiba, a partir de Morretes, com uma extensão de 16 km.
- Acessos Rodoviários: BR-277 e BR-116, conectada com as estaduais PR-048, PR-410 e PR-411.
- Acessos Hidroviários: Com o Porto de Paranaguá, através do canal de acesso e com as cidades de Cananéa e Iguapé, no Estado de São Paulo, através do Canal do Viradouro.

Porto de Imbituba:

- Aeroportos próximos: Ao sul da cidade, a 6,5 km do porto, existe uma pista de pouso, de propriedade particular, orientada na direção NE-SO. Extensão da pista - 1.230m; largura da pista-30m e largura das faixas de segurança - 35m. A pista é gramada, atendendo aeronaves do tipo DC-3 e está sinalizada com baliza e retângulos pintados de branco. Possui indicador de direção de vento (biruta). O Aeroporto de Florianópolis fica a cerca de 100 km do porto, pela BR-101.
- Acessos Ferroviários: Pela Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, que liga o Porto de Imbituba a Visconde de Barbacena (25 km); Capivari (46 km); Tubarão (50 km); Jaguaruna (67 km); Morro Grande (77 km); Esplanada (85 km com ramal de 25 km até Urussanga); Içara (97 km); Pinheirinho (107 km - com ramal para Posto Mina União - 1,7 km, com sub-ramais para Minas do Mato e Mina União); Rio Maina (6 km); Rio Fiorita (17 km); e Posto Sangão (110 km).
- Acessos Rodoviários: A Avenida Renato Ramos da Silva inicia-se na entrada principal do porto e liga-o à BR-101, que fica, a uma distância de aproximadamente 6 km da entrada do porto.

Porto de Itajaí:

- Aeroporto próximo: Aeroporto de Navegantes, localizado no município de Navegantes, a 4 km de Itajaí, com conexões para São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, a 110 km de Itajaí, com maior número de vôos diários.
- Acessos Rodoviários: O Porto de Itajaí é servido pela malha rodoviária que faz ligação com todas as regiões do estado e estados vizinhos, BR-101 ao Sul faz ligação com Florianópolis e regiões Sul do estado, e ao Norte, comunica-se com Curitiba. BR-470 liga Itajaí a todo oeste catarinense, passando por Blumenau, Lages e outras regiões do estado.

Porto do Paranaguá:

- Aeroportos próximos: Aeroporto Afonso Pena, em Curitiba. O Aeroporto de Paranaguá não tem escalas comerciais.
- Acessos Ferroviários: O porto é ligado à malha ferroviária do Estado do Paraná através da linha Curitiba-Paranaguá.
- Acessos Rodoviários: BR-277 para Curitiba em pista dupla, conexões para o Norte e Sul do país através da BR-101 e com as estradas estaduais.
- Acessos Hidroviários: Por navegação interior com o Porto de Antonina, distante 22 km, a oeste da Baía de Paranaguá e com Cananéa e Iguapé, em São Paulo, através do Canal do Viradouro.

Porto de Porto Alegre:

- Aeroporto próximo: Aeroporto Internacional Salgado Filho, distante 4 km.
- Acessos Ferroviários: Através da RFFSA, com acessos ferroviários ao Cais Mauá e ao Cais Navegantes.
- Acessos Rodoviários: BR-101; BR-158; BR-208; BR-290 e BR-386.

Porto do Rio de Janeiro:

- Aeroportos próximos: Aeroporto Internacional do Galeão na Ilha do Governador; e Aeroporto Santos Dumont, no centro da cidade do Rio de Janeiro.
- Acessos Rodoviários: Avenida Brasil, à altura do Armazém 22, liga o porto às estradas que demandam o Norte, o Centro e o Sul do país.
- Acessos Ferroviários: É feito pelas 6ª e 7ª Divisões da RFFSA.

Porto de Santos:

- Aeroporto próximo: Base Aérea de Santos, dotada de pista de asfalto com 1.391m de comprimento por 49m de largura.
- Acesso Rodo-Ferroviário: O porto está ligado a São Paulo, onde localiza-se o maior parque industrial da América Latina, através da Via Anchieta (SP-150), da Rodovia dos Imigrantes (SP-160) e das ferrovias da RFFSA e FEPASA. Sua ligação com a Sul é feita pela Rodovia Régis Bittencourt (BR-116) e através da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-55).

Porto de São Francisco do Sul:

- Aeroporto próximo: De Cubatão no município de Joinville - SC. De Navegantes, Jatos, em Itajaí - SC.
- Acessos Ferroviários: RFFSA: Passo Fundo - Erechim - Marcelino Ramos (RS). Herval do Oeste - Porto União - Mafra - São Francisco do Sul (SC).
- Acessos Rodoviários: BR-282; BR-470; BR-101 e BR-280.

Porto de São Sebastião:

- Aeroportos próximos: São José dos Campos, cerca de 120 km. São Paulo, cerca de 200 km. Em São Sebastião há apenas heliportos.

Porto de Vitória:

- Aeroporto próximo: Aeroporto de Vitória - Eurico Salles - está localizado a 13 km do centro da capital.
- Acessos Rodoviários: BR-262 - Liga Belo Horizonte (MG) a Vitória (ES); BR-101 - Liga Campos (RJ) a Vitória (ES); ES-080 - Liga Barra de São Francisco a Fundão, em entroncamento com a BR-101.
- Acessos Ferroviários: Estrada de Ferro Vitória - Minas (EFVM) operada pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). Estrada de Ferro Leopoldina (RFFSA).

Fonte: (Anuário Estatístico dos Portos e Navios, 1994, p. 66-70-71-75-76-77-79-80-81-84).

3.4.1 - Transporte Marítimo no MERCOSUL

Os países membros do MERCOSUL têm seus portos e sua Marinha Mercante um tanto quanto ineficientes. O Paraguai não tem saída para o mar, a não ser se utilizar os portos do Brasil ou da Argentina que possuem os maiores e mais importantes portos fluviais e marítimos, que operam com dificuldades. O Uruguai possui um pequeno movimento portuário, por isso não tem tantas dificuldades.

O custo do transporte marítimo é muito alto, desta forma a maior parte da carga, que esses países comercializam entre si, segue por via rodoviária.

Na região do MERCOSUL (se fizermos comparação com o transporte rodoviário) por causa da ineficiência dos portos estatais e da Marinha Mercante exageradamente protegida, o transporte rodoviário teve e ainda tem condições de concorrer. *“Transportar um container entre Argentina e Brasil tinha um custo de US\$ 2,5 mil; agora caiu para US\$ 1,5 mil, uma redução de 40% (transporte rodoviário)”* (Revista de Negócios n 29, set/1994, p.2).

Brasil e Argentina possuem legislações para modernizar e privatizar os portos porém, “é um ciclo vicioso: os custos só vão cair com a modernização; a modernização só virá quando caírem certos monopólios, antes disso ninguém se dispõe a investir e os custos continuam altos” (Revista Negócios n 29, set/1994, p.2).

A Lei 8.630 - Modernização do Portos - tem que ser aplicada para que melhore a competitividade externa da economia brasileira.⁵

A lei brasileira de modernização e privatização dos portos foi aprovada em 1993⁶ e conseguiu alguns avanços, tais como:

⁵ A legislação portuária é dos anos 30 e 40, uma época onde o paternalismo reinava; isso inviabiliza qualquer programa de reestruturação.

⁶ Programa Integrado de Modernização Portuária aprovado em 24/07/95.

1ª fase: Implantação da Lei 8630/93 (Aprovada pela Câmara de Políticas de Infra-Estrutura)

1 - Ações:

1.1 - Descentralização, inclusive para a Iniciativa Privada, da Exploração das Instalações Portuárias.

- Terminais Privativos: entrada em eficácia do contrato de adesão do Terminal de Praia Mole e do Terminal da COSIPA.

1.2 - Descentralização, inclusive para a Iniciativa Privada, de Gestão de Serviços Portuários.

2 - Gestão de Mão-de-Obra e Relações de Trabalho.

- Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO): atualização do número de OGMO já formados ou em formação.

3 - Reestruturação da Administração Portuária.

- Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

- Administração do Porto/Autoridade Portuária.

4 - Administração Aduaneira.

- Agilização de Procedimentos de Desembarço.

5 - Procedimentos e Controles Relacionados com o Comércio Exterior.

6 - Autoridades Referentes as Autoridades Marítima, Sanitária e de Polícia Marítima.

- Segurança nos Portos e Vias Navegáveis.

7 - Plano Diretor de Investimento Público no Setor Portuário.

8 - Programa de Trabalho da 2ª Fase do PIMOP.

Fonte: Diário Oficial - Imprensa Nacional - Brasília - DF, 25/07/95 Ano CXXXIII - nº 141.

* Os tópicos inerentes a cada um dos itens acima têm prazo para serem concluídos no período de julho/95 até abril/96.

“- implementação de Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) nos portos, mais organizados, brasileiros;

- qualificação de mais de 200 operadores portuários, que disputarão com as docas e concessionárias a prestação dos serviços no porto; e

- permissão para que os terminais privativos movimentem cargas de terceiros”(Revista de Negócios n 29, set/1994, p.2).

Estes avanços começaram a dar condições para a competição no sistema portuário brasileiro.

Há também, a quebra do monopólio da cabotagem que está em trâmite no Congresso, pois de acordo com o artigo 178 da Constituição, a cabotagem é exclusiva para a Marinha Mercante Brasileira.

O governo, mesmo tendo iniciado o processo de modernização, continua a fixar tarifas.(Ver Anexo V, p. 09)

Segundo estudo da CNI, a recomendação é para que a Comissão Especial de Portos (reunião de entidades de exportadores, trabalhadores, usuários e armadores) discuta sobre a extinção do modelo tarifário único e crie um sistema de autonomia básica, para que cada porto estabeleça tarifas de acordo com suas próprias características; regulamentação do regime de concessões, e permissão de serviços públicos e transporte multimodal de cargas. Isto tudo deve resultar no planejamento global do setor, integrado a outras modalidades de transporte, para baixar custos e ganhar produtividade, como aconteceu em portos da Venezuela, do México, da Argentina e do Chile (Revista de Negócios n 29, set/1994, p.4).

Segundo Washington Barbeito de Vasconcelos, presidente da Transrool Navegação, os custos de embarque de um container nos diversos portos dos dois países do MERCOSUL, são:

Buenos Aires - US\$ 380

Rio de Janeiro - US\$ 280

Santos - US\$ 270

Vitória - US\$ 190

Imbituba - US\$ 100

Mesmo os mais baratos portos brasileiros têm custos elevados: a mesma carga custaria menos de US\$ 40 no principal porto de Dominica, perto de Haiti (Revista Negócios n. 29, 1994, p.3).

A média mundial de custos portuários é de 8% a 10% da carga, enquanto o Brasil arrisca manter-se preso ao 15% ou mais, este percentual é muito alto e o Brasil torna-se não competitivo no mercado internacional.

Segundo Wagner Cardoso, do Departamento de Comércio Exterior da CNI, o acordo de reserva de carga, firmado entre Brasil e Argentina, há mais de 20 anos, para resguardar navios de bandeira das duas nações, é um mau exemplo. O acordo deve ser denunciado, pois vigora há anos sem fazer sentir bons resultados: nem a Marinha Mercante melhorou e os custos sequer mantiveram-se. Ao contrário, a reserva de mercado favoreceu o sucateamento de equipamentos e a inoperância dos serviços (Revista de Negócios n 29, set/1994, p.4).

Michel Alaby, especialista em comércio exterior e vice-presidente executivo da ADEBIM (Associação de Empresas Brasileiras para Integração no MERCOSUL), acrescenta outros dados para provar que mecanismos de proteção indevidos tornam-se contraproducentes: na média internacional, um navio é operado por menos de 10 pessoas, no Brasil, nunca por menos de 25, e pode chegar a 30 (Revista de Negócios n 29, set/1994, p.4).

Os custos causados pelas relações trabalhistas são altos e somente com a implementação dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMOs) é que se poderia alterar as relações de trabalho, porém, não há nenhum OGMO funcionando nos portos brasileiros. Os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra seriam os que dariam às empresas a liberdade de escolher com quem e quantos trabalhadores contratar nas diversas operações de porto.

Pretende-se que a reforma dos portos no Brasil seja feita da seguinte forma:

- ⇒ quebra do monopólio dos sindicatos na contratação de mão-de-obra avulsa;
- ⇒ abertura dos sistemas à iniciativa privada (construção, arrendamento e exploração dos portos);
- ⇒ permissão para que os terminais privados operem cargas de terceiros;
- ⇒ descentralização da estrutura administrativa dos portos organizados; e
- ⇒ o incentivo da competição regional de portos e dos terminais de um mesmo porto.

Seguiu-se com o projeto de reforma do Estado Argentino em 1989, os portos estatais começaram a reestruturar-se depois de aprovadas algumas leis de desregulamentação. Houve redução de 8% a 11% nos custos portuários. A menor redução foi na movimentação de cargas em container, o custo operacional reduziu em 8%; 11% foi a redução do custo da carga a granel no Porto de Buenos Aires.

A modernização nos portos argentinos tem sido feita da seguinte forma:

- ⇒ autorização de navegação de navio de bandeira estrangeira contratados por armadores locais sob regime de time-charter por aplicação de troca transitória de bandeiras e por uso de um novo contrato trabalhista nos terminais privativos ou com maior poder de negociação.
- ⇒ relações trabalhistas: livre contratação de serviços de estiva e livre determinação da tripulação pelos armadores.
- ⇒ liberdade para fixação de tarifas e fretes, cobrança limitada aos serviços efetivamente prestados, habilitação e privatização de áreas secundárias e transferência de armazéns e depósitos oficiais.

Em 1994 foram utilizados US\$ 300 milhões do orçamento para o programa de modernização dos portos argentinos. Estavam previstos reparos, ampliação e reforma dos portos e acessos rodo-ferroviários. Em alguns casos foram reduzidos os custos de estiva em 65%

Marinha Mercante 1993 *

Toneladas de registro bruto para barcos de mil toneladas
e mais - capacidade de transporte

PAÍS	ULTRAMAR				
	Cargueiros	Graneleiros	Frigoríficos	Petroleiros	Outros
Argentina	282.676	51.024	18.024	---	---
Brasil	477.855	1.865.553	---	1.170.728	---
Paraguai	9.261	---	---	---	---
Uruguai	49.365	---	---	42.235	---
Total	819.157	1.916.577	18.024	1.212.963	---

*Situação em 31 de dezembro

Fonte: Anuário Estadístico de América Latina Y el Caribe - Edición 1994.

p. 710-711.

PAÍS	CABOTAGEM				
	Cargueiros	Graneleiros	Petroleiros	Outros	Fluviais e Lacustres
Argentina	29.863	4.571	217.712	---	39.732
Brasil	207.714	180.234	1.030.520	12.627	68.711
Paraguai	---	---	---	---	19.130
Uruguai	1.110	---	2.516	---	15.281
Total	238.687	184.805	1.250.748	12.627	142.854

*Situação em 31 de dezembro

Fonte: Anuário Estadístico de América Latina Y el Caribe - Edición 1994.

p. 710-711.

CAPÍTULO IV

4- POLÍTICAS DE HARMONIZAÇÃO NO MERCOSUL

Este capítulo tratará das políticas de harmonização no MERCOSUL, tendo como base o que foi decidido pelas Delegações da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai nas reuniões que se realizaram no período de 1991 a 1993.

As políticas de harmonização dos países signatários, estão relacionadas a: Assuntos Aduaneiros-Subgrupo de Trabalho Nº2; Transporte Terrestre - Subgrupo de Trabalho Nº5, e Transporte Marítimo - Subgrupo de Trabalho Nº6.⁷

4.1 - ASSUNTOS ADUANEIROS - SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 2

Na II Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 2, foram abordados os assuntos referentes à harmonização dos problemas aduaneiros dos países membros.

Há uma escassa coordenação interna entre os diversos organismos intervenientes em posto de fronteira, tais como: horário de atenção distinto entre os diversos organismos nacionais; ausência de normas gerais internas de procedimento a nível operativo; no Brasil, o

⁷ Segundo informações obtidas do Ministério dos Transportes, a partir de 1º de janeiro de 1995, os Subgrupos de Trabalho Nº5 e Nº6 passaram a ser somente um, com a denominação de Transporte e Infra-estrutura-Subgrupo de Trabalho Nº5.

pagamento dos funcionários é nos dias e horários ordinários; há carência de pessoal e a infra-estrutura é ineficiente. Todos estes fatores formam gargalos nos postos fronteiriços.

Para agilizar as fronteiras, estudou-se a implementação de trâmites fronteiriços unificados. O formulário Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), é um formulário utilizado para agilizar o transporte rodoviário de carga, assim como, o TIF/DTA - Carga de Porte Internacional - é utilizado como documento comercial com fins aduaneiros para o transporte ferroviário.

Há necessidade de funcionamento dos postos durante 24 horas, para melhor atender aos usuários; de um sistema de controle aduaneiro informatizado; e de um controle integrado de fronteira, onde os funcionários dos postos dos países onde está havendo a comercialização, trabalham em conjunto.

O sistema de precintado é outra forma de agilizar as fronteiras, os caminhões saem lacrados (não podendo este lacre ser violado) das fronteiras, ou da origem, e os lacres serão rompidos somente no seu destino.

Percebe-se, então, que a necessidade de harmonização da legislação aduaneira, pois “o reconhecimento mútuo das legislações constitui uma estratégia viável de negociação” (Machado, 1993, p.8).

“A República do Paraguai tem um registro aduaneiro de abertura de entrada e saída de carga de caminhões que efetuam o tráfego internacional de transporte terrestre, circunstância que não se observa em outros países. Estima-se conveniente que, em virtude da demora que isso ocasiona ao tráfego internacional, por intermédio da Delegação do Paraguai solicita-se a recomendação da dita normativa” (Ata da II Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 2 (Assuntos Aduaneiros), Assunção, 20 a 22 de julho de 1991).

“As Delegações da Argentina, Paraguai e Uruguai entregaram suas respectivas legislações e formulários utilizados pelas Aduanas, no âmbito do intercâmbio de normativas e documentos vigentes, com o propósito de futura harmonização das mesmas” (Ata da II Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 2 (Assuntos Aduaneiros), Assunção, 20 a 22 de julho de 1991).

Decidiu-se formar sete Comissões de Trabalho, na IV Reunião deste Subgrupo, das quais somente cinco interessam a este trabalho, que são:

- * Comissão de Informática Aduaneira;
- * Sanidade Animal e Vegetal;
- * Legislação Aduaneira;
- * Nomenclatura, e
- * Valoração.

I) COMISSÃO DE INFORMÁTICA ADUANEIRA

Esta comissão ficou responsável pela implantação de um sistema de controle informatizado para tornar mais ágil a utilização do MIC/DTA e do formulário único de importação e exportação.

II) COMISSÃO DE SANIDADE ANIMAL E VEGETAL

Foi tratado somente sobre o tema Sanidade Vegetal. Ficou acordado que antes de 1º de janeiro de 1993, seriam iniciados os serviços de inspeção fitossanitária unificado, nos seguintes postos:

PAÍS	POSTO DE FRONTEIRA	SEDE DO CONTROLE
Argentina-Brasil	Paso de los Libres-Uruguaiana	Uruguaiana (Brasil)
Argentina-Paraguai	Posadas-Encarnación	Encarnación (Paraguai)
Argentina-Uruguai	Concórdia-Salto Puente Unzué-Fray Bentos	Concórdia (Argentina) Fray Bentos (Uruguai)
Brasil-Paraguai	Foz do Iguaçu-Ciudad del Este	Ciudad del Este (Paraguai)
Brasil-Uruguai	Livramento-Riviera Jaguarão-Rio Branco	Livramento (Brasil) Rio Branco (Uruguai)

III) COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO ADUANEIRA

Ficou responsável pelo Glossário de Termos Aduaneiros pois, os países membros enviaram para a Secretaria Administrativa do MERCOSUL e aos respectivos organismos componentes as observações feitas ao Glossário de Termos Aduaneiros da ALADI; elaborar um regulamento único para os organismos que intervenientes na fronteira.

IV) COMISSÃO DE NOMENCLATURA

Esta Comissão responsabilizou pela elaboração de uma Tarifa Externa Comum, no sentido de estabelecer quantidade de dígitos e hífen da futura Nomenclatura Comum.

- As Delegações sugeriram que as mercadorias sujeitas a abertura, na Nomenclatura Comum do MERCOSUL, fossem identificadas tecnicamente, de forma a facilitar a classificação tarifária das mesmas em ocasião de sua verificação.

V) COMISSÃO DE VALORIZAÇÃO

Elaborar um sistema de valoração comum, determinando os elementos e condições básicas que constituirão o referido sistema e criando instrumentos de apoio pois, o processo de liberalização comercial empreendido pelos países da região necessitam de mecanismos anti-dumping, anti-subsídios e de valoração aduaneira, cuja aplicação é regulamentada pelos códigos do GATT.

Na Comissão de Valorização ficou acordado:

“Aceitar o oferecimento de Assistência Técnica Internacional para elaboração do Sistema de Valoração do MERCOSUL;

O trabalho a ser desempenhado por esta Assistência Técnica centra-se nos seguintes pontos:

a) Redação das normas técnico-jurídicas aplicáveis ao marco regional, com base nos princípios fundamentais do Código de Valor do GATT.⁸

b) Implementação de mecanismos complementares e regulamentadores dessas normas técnico-jurídicas que receitem a realidade econômica da região e assegurem tratamento justo e equitativo em matéria tributária.

⁸ GATT: “Acordo Geral de Tarifas e Comércio, assinado em outubro de 1947. Embora provisório, ele tornou-se efetivo em 1º de janeiro de 1948” (Almeida, 1993, p. 34).

c) Delinear esquemas operativos e procedimentos técnicos que brindem as ferramentas necessárias para contrarrestar os efeitos nocivos da sobre ou subvalorização, seja esta fraudulenta ou não, não contempladas na normativa de Valor do GATT” (Ata da VIII Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 2 (Assuntos Aduaneiros) - Anexo IV - , Montevidéu, 17 a 20 de novembro de 1992).

4.2 - TRANSPORTE TERRESTRE - SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5.

No Subgrupo de Trabalho Nº 5 são tratados assuntos referentes ao Transporte Terrestre, as políticas que irão tornar harmônicas as relações entre os quatro do MERCOSUL.

“O transporte é o meio idôneo e deve ser entendido como um serviço para que se atinja o objetivo estabelecido no Tratado de Assunção para a constituição do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), o que implica:

a) Na livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países através, entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições não tarifárias à circulação de mercadorias e de qualquer outra medida de efeito equivalente;

b) No estabelecimento de uma tarifa externa comum e na adoção de uma política comercial em relação a terceiros Estados, ou agrupamentos de Estados, e na coordenação de posições em foros econômico-comerciais regionais e internacionais;

c) Na coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados Partes de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegária, de transportes e comunicações e outras que se acordem - a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre os Estados Partes; e

d) No compromisso dos Estados Partes de harmonizar suas legislações, nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração” (Ata da I Reunião Quadripartite do Subgrupo de Trabalho Nº 5 (Transporte Terrestre), Brasília, 13 e 14 de Maio de 1991).

4.2.1. Transporte Rodoviário

Na I Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 5, foram analisados vários assuntos, entre eles está a eliminação do regime de quotas (cupos) entre Brasil e Argentina, para que a oferta de transporte rodoviário internacional seja livre.

O funcionamento permanente dos postos de controle de fronteira (funcionamento durante 24 horas), apesar de ter sido tratado no Subgrupo de Trabalho Nº 2, é abordado neste Subgrupo de Trabalho Nº 5 também, pois é de importância mútua. Os seguintes postos de fronteira foram escolhidos como prioritários:

Brasil - Uruguai: Chuí - Chuy

Argentina - Uruguai: Puerto Unzué - Fray Bentos

Argentina - Paraguai Falcon - Clorinda

Posadas - Encarnación

Brasil - Argentina: Foz do Iguaçu - Puerto Iguazu

Uruguaiana - Paso de los Libres

Brasil - Paraguai: Foz do Iguaçu - Ciudad del Este.

O controle integrado de fronteira também é abordado neste Subgrupo pois é outro tema de importância mútua.

Há a necessidade de um regulamento único de funcionamento e requisitos para os operadores TIC - Circulação de carga para que os veículos que ingressarem ou transitarem pelo país de destino tenham em mãos a documentação de circulação correspondente e, cumpram com as normas de segurança de tráfego em vigor.

Na III Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 5, tratou-se dos temas relacionados ao transporte direto origem-destino, também conhecido como transporte “porta-a-porta”; do regulamento único de empresas habilitadas para o transporte internacional terrestre de

cargas, onde deve-se criar um marco de regulação mínima para exigir das empresas habilitadas que operam no transporte internacional terrestre; harmonização de pesos e dimensões de veículos- o Brasil comprometeu-se a limitar em 18 metros por modelos fabricados a partir de 1993.

A harmonização das regulamentações sobre o transporte de mercadorias perigosas foi tratado na V Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº5, e ficou acordado a criação de uma Comissão Ad Hoc.(Comissão sobre Transporte de Produtos Perigosos) para confeccionar o projeto de harmonização e regulamentação do transporte de mercadorias perigosas no âmbito do MERCOSUL.

4.2.2. Transporte Ferroviário

As quatro Delegações concordaram na necessidade de discussão sobre os seguintes temas: documento único de carga; funcionamento dos postos de fronteira durante 24 horas; controle integrado de fronteira; e certificado fitossanitário.

Outros temas que discutidos foram: necessidade da implantação de uma apólice de seguro - seguros de responsabilidade civil sobre a mercadoria e o material que a transporta; incentivo ao transporte direto entre pontos terminais de carga - analisando os problemas que produzem os pontos de encontro com atalhos distintos, incentivando o transporte internacional por container e considerando "*a possibilidade de utilização dos equipamentos de propriedade das empresas privadas no tráfego internacional*" (Ata da II Reunião Quadripartite do Subgrupo de Trabalho Nº 5 (Transporte Terrestre), Assunção 20 de Junho de 1991); harmonização da legislação do transporte de cargas perigosas; estabelecimento de tarifas em dólares americanos; simplificação do documento de fronteira - utilização do TIF/DTA; estabelecimento de níveis de tolerância, em peso de carga - as aduanas aceitam um determinado nível de erro nas pesagens de carga; e facilitar a criação de empresas operacionais de carga ferroviária internacional.

“Propiciar a criação de adequados instrumentos legais para possibilitar a implementação de empresas operadoras de carga nacional e/ou internacional, que tenham a capacidade de atuar como “Operador de Transporte Multimodal”⁹ e que como titular possam celebrar contratos de transporte multimodal emitindo a respectiva carta de porte e unificando assim a responsabilidade sobre o total da operação” (Ata da IV Reunião Quadripartite do Subgrupo de Trabalho Nº 5 (Transporte Terrestre), Montevidéu, 12 e 13 de Março de 1992).

4.3. TRANSPORTE MARÍTIMO - SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 6

4.3.1. Transporte Marítimo

Na I Reunião deste Subgrupo, analisaram-se os seguintes pontos: redução ou eliminação do Fundo Nacional da Marinha Mercante (FNMM) e o Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); transporte multimodal *“concordaram em intercambiar mais informações sobre os Projetos de Lei de cada país membro com o objetivo de compatibilizar a Legislação do Transporte Multimodal entre os quatro países”* (Ata da II Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 6 (Transporte Marítimo), Montevidéu, 28 e 29 de Agosto de 1991); infra-estrutura e operações portuárias, no sentido de aumentar a eficiência e a competitividade dentro do âmbito do transporte marítimo e fluvial; transporte desde e para terceiros países - os armadores argentinos e brasileiros têm uma vasta experiência em matéria de complementação na prestação de serviços de transporte marítimo portanto, as Delegações concordaram em facilitar a implementação de acordos desta natureza entre países do Mercado Comum para tráfego com os demais países e, também,

⁹ Transporte Multimodal: “O transporte de mercadorias por dois modos de transporte, pelo menos, em virtude de um Contrato de Transporte Multimodal, desde um lugar situado em um Estado Parte em que o Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até outro lugar designado para sua entrega, situado em um Estado Parte diferente, compreendendo além do transporte em si, os serviços de coleta, eritização e desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação” (Acordo sobre Transporte Multimodal Internacional entre os Estados Partes do MERCOSUL - Ouro Preto 16 de Dezembro de 1994).

coincidiram em estimular a constituição de empresas de transporte marítimo binacionais ou plurinacionais dos países do Mercado Comum.

As Delegações discutiram sobre a situação geral do transporte marítimo relacionada a:

a) Reserva de Carga

“Os armadores desejam que todo o intercâmbio marítimo do MERCOSUL, seja realizado por armadores dos países membros em um regime de livre acesso às cargas” (Ata da III Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 6 (Transporte Marítimo), Montevideu, 11 e 12 de Março de 1992).

b) Registro Comum de Embarcações

“Este registro seria de caráter jurídico, com sede em um Estado Parte perdendo os navios sua vinculação com o país de origem; seria de caráter opcional para os armadores do MERCOSUL” (Ata da VI Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 6 (Transporte Marítimo), Assunção, 28 e 29 de Outubro de 1992).

c) Acordo Multilateral de Transporte Marítimo - a Delegação do Brasil apresentou uma proposta sobre cinco pontos básicos:

. *“Igualdade de condições operacionais para os navios dos Estados Partes;*

. *Preferência para os armadores nacionais dos quatro países no tráfego entre os Estados Partes;*

. *Mecanismos para evitar práticas cartelizantes entre os armadores dos Estados Partes e práticas desleais de competência de terceiras bandeiras.*

. *Inclusão de todas as cargas, exceto aquelas que estejam restringidas pelas respectivas Constituições.*

. *Princípio de não cotação”*. (Ata da IV Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 6 (Transporte Marítimo), Montevideu, 15 e 16 de Julho de 1992).

4.3.2. Transporte Fluvial

Por causa dos avanços conseguidos na Hidrovia Paraguai - Paraná as Delegações estão trabalhando de forma mais articulada neste assunto.

4.4. TEMAS APROVADOS E EM VIGOR

- Transporte Rodoviário:
 - . Remessa de divisas sem autorização prévia do Banco Central; e
 - . Utilização do Manifesto Internacional de Carga - MIC - e Declaração de Trânsito Aduaneiro - DTA.
- Transporte Ferroviário:
 - . Simplificação da documentação aduaneira - utilização do Manifesto Internacional Ferroviário - TIF/DTA.
 - . Regime de transferência de divisas sem autorização do Banco Central.
- Com relação ao Subgrupo de Trabalho Nº 6, somente o ponto que diz respeito ao Transporte Multimodal foi aprovado - Decreto nº 1563/19 de julho de 1995 (Ver anexo VI). Os outros pontos ainda estão em discussão

4.5 - TEMAS PARCIALMENTE EM VIGOR

Alguns dos assuntos que foram acordados para facilitar a integração dos países do MERCOSUL estão em vigor parcialmente.

Segundo o documento referente a Informações Relativas aos Entendimentos sobre Transporte Terrestre (Ministério dos Transportes, Set/1994), estão parcialmente em vigor os seguintes assuntos:

- A oferta de transporte rodoviário internacional entre Brasil/Argentina e Brasil/Paraguai passou a ser livre desde 1º de outubro de 1991 e novembro de 1992, respectivamente.

O Uruguai resiste a aderir ao regime de liberdade de concorrência porém, em 1992 houve um aumento de 50% nos “cupos” (quotas) existentes entre Brasil/Uruguai, passando de 20 mil para 30 mil toneladas.

- Até o momento apenas o transporte de soja paraguaia, em Foz do Iguaçu/Ciudad del Este, funciona no regime de 24 horas na época da retirada da safra.

- Em agosto de 1991, entrou em funcionamento o controle integrado de fronteira, na ponte Tancredo Neves, entre Foz do Iguaçu (Brasil) e Puerto Iguazú (Argentina) e, em novembro de 1991, a ponte entre Posadas (Argentina) e Encarnación (Paraguai) passou a operar no mesmo sistema integrado.

- O Brasil comprometeu-se em limitar a 18 metros os modelos (caminhão-trator/semi-reboque) fabricados a partir de 1993. Em outubro de 1992, por ocasião da VI Reunião do Subgrupo de Trabalho Nº 5, foi outorgada a prorrogação, até dezembro de 1994, da permissão para circulação de conjuntos com 18,15 metros.

- A regulamentação do transporte rodoviário e ferroviário de produtos perigosos foi aprovada pelo Subgrupo de Trabalho Nº 5, em sua reunião de março de 1994.

Levado à consideração do Conselho do Grupo Mercado Comum (GMC), a regulamentação foi aprovada na reunião de agosto de 1994, em Buenos Aires, devendo entrar imediatamente em prática.

- Segundo informações obtidas na Secretaria dos Transportes, em Florianópolis, o Sistema de Precintado já esta em vigor somente para cargas a granel - coloca-se lacres nos caminhões nos postos de fronteira (ou desde a origem) e estes têm que chegar ao destino com os lacres intactos.

CAPÍTULO V

CONCLUSÃO

O sistema de transporte no Brasil tem muitas deficiências, tanto para o transporte de carga interna quanto externa. Os portos mostram suas deficiências a nível de pessoal, tecnologia, armazenagem, etc; os aeroportos em termos de armazenagem deixam muito a desejar; o transporte rodoviário e o ferroviário precisam de infra-estrutura, condições para manutenção, e todos os modais necessitam de recursos para que sejam feitos os melhoramentos necessários.

Com o MERCOSUL, surgiu uma preocupação maior com o transporte. A principal conexão entre estes países é o transporte rodoviário, cerca de 75% da carga que sai do Brasil com destino aos outros países membros segue por via rodoviária, por essa razão há uma saturação neste setor.

Para facilitar a integração foram criados alguns subgrupos de trabalho, para formar normas comuns entre os países signatários e, entre estes subgrupos estão os Subgrupos de Trabalho nº 2 (Assuntos Aduaneiros), nº 5 (Transporte Terrestre) e nº 6 (Transporte Marítimo). Porém, como já foi mencionado no trabalho, somente alguns pontos estão aprovados e em vigor. A maioria está parcialmente em vigor. Isto prova que a formação de blocos econômicos é algo complicado e cheio de regras, normas, que primeiro têm que ser elaboradas pelos países participantes, discutidas, aprovadas e seguidas à risca pelos mesmos.

Aos 20 dias do mês de outubro de 1995, foi realizado em Florianópolis a reunião dos Governadores do MERCOSUL integrantes da Comissão Regional do Nea-Litoral

(CRECENEA/Litoral) e do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul (CODESUL), tendo em vista que, a “fronteira entre ambos os países (Brasil e Argentina) como área de integração das relações sociais e econômicas, adequadamente harmonizadas e coordenadas, podem otimizar a utilização de recursos e favorecer o desenvolvimento da região do CODESUL/CRECENEA-Litoral” (Declaração de Florianópolis dos Governadores do MERCOSUL Integrantes do CRECENEA e CODESUL, 20 outubro 1995) e, foram discutidos assuntos relacionados a infra-estrutura dos transportes viários. (Ver Anexo VI).

Percebe-se, então, que há uma preocupação constante para que se tenha uma completa integração nas fronteiras.

A questão da privatização também é muito forte e, pelos documentos utilizados neste trabalho, na Argentina é um processo que está cada vez mais veloz (portos, rodovias, ferrovias já foram privatizados).

No Brasil, segundo reportagem da Gazeta Mercantil, no dia 31 de outubro de 1995 foi assinado o contrato de concessão da Rodovia Presidente Dutra (São Paulo-Rio de Janeiro) ao Consórcio Camargo Corrêa/Andrade Gutierrez, esta concessão será de 25 anos e o investimento previsto para as obras será de US\$ 700 milhões. Serão feitos quatro postos de pedágio e a tarifa total será de R\$ 9,56. (Versiani, 1985, p. A-5).

A BR-040 (Rio de Janeiro - Juiz de Fora) também passará a ser explorada pela Construtora Norberto Odebrecht e, o preço de tarifa será de R\$ 1,91 para cada um dos três postos de pedágio.

Para a RFFSA está correndo um processo de privatização e, paralelo a este, “o Governo Federal anunciou o Plano de Incentivo ao Desligamento Voluntário de Empregados “ (Ferrero, 1995, p. A-3).

Há também um acordo que deverá ser fechado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para a duplicação da Regis Bittencourt (São Paulo-Florianópolis), os recursos serão de R\$ 1,2 bilhão. “O BID entrará com R\$ 45 milhões, atrelados a um empréstimo de R\$ 350 milhões do Eximbank, enquanto o Brasil aplicará recursos da ordem de R\$ 400 milhões” (Mesquita, 1995, A-6).

Com tudo isso percebe-se que apesar da ineficiência dos sistemas viários e da falta de integração dentro do Brasil e entre os países signatários, estão sendo feitas realizações que visam melhorar o sistema de transporte a nível nacional e a nível de MERCOSUL.

BIBLIOGRAFIA

- ALAF - Asociación Latino Americana de Ferrocarriles. Buenos Aires: ALAF, Ano 19, n. 58, p.02, jan./abr. 1995.
- ALMEIDA, Paulo Roberto. O MERCOSUL no Contexto Regional e Internacional. São Paulo: Aduaneiras, 1993. p.16-34.
- ANUÁRIO DOS PORTOS E NAVIOS - 1993/94. - Revista Técnica de Informativa Ltda, Rio de Janeiro: Portos e Navios; nov. 1993, p.66-84.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. Santiago do Chile: Nações Unidas, 1995. p 705-708, p.710-711.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES - 1988/89 - Ministério dos Transportes, Serviço de Estatística dos Transportes - 1970 - Anual. Brasília - DF: GEIPOT, 1989. v.18, p. 432-433.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES - 1994 - Ministério dos Transportes, Serviço de Estatística dos Transportes - 1970 - Anual. Brasília - DF: GEIPOT, 1989. v.21, 286 p.
- ARROZ VEM DE TREM. Revista de Negócios. São Paulo, n.12, p. 53, mar.1993.
- ATAS:
- ATA DA Iª REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 6 (Transporte Marítimo). Brasília, 15 de maio de 1991.
- ATA DA Iª REUNIÃO QUADRIpartite DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 (Transporte Terrestre). Brasília, 13 e 14 de maio de 1991.
- ATA DA IIª REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 2 (Assuntos Aduaneiros). Assunção, 20 e 22 de junho de 1991.

ATA DA IIª REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 6 (Transporte Marítimo). Montevideú, 28 e 29 de agosto de 1991.

ATA DA IIª REUNIÃO QUADRIpartite DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 (Transporte Terrestre). Assunção, 20 de junho de 1991.

ATA DA IIIª REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 6 (Transporte Marítimo). Montevideú, 11 e 12 de março de 1992.

ATA DA IIIª REUNIÃO QUADRIpartite DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 (Transporte Terrestre). Montevideú, 28 e 29 de agosto de 1991.

ATA DA IVª REUNIÃO QUADRIpartite DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 (Transporte Terrestre). Montevideú, 13 e 14 de março de 1992.

ATA DA IVª REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 6 (Transporte Marítimo). Montevideú, 15 e 16 de julho de 1992.

ATA DA IVª REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 2 (Assuntos Aduaneiros). Montevideú, 17 e 18 de junho de 1992.

ATA DA Vª REUNIÃO QUADRIpartite DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 (Transporte Terrestre). Montevideú, 13 e 14 de julho de 1992.

ATA DA VIª REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 6 (Transporte Marítimo). Assunção, 28 e 29 de outubro de 1992.

ATA DA VIIIª REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 2 (Assuntos Aduaneiros). Montevideú, 17 a 20 de novembro de 1992.

CARVALHO, Rosa, PLATONOW, Vladimir. Falta de Estradas Prejudica Integração. Revista do MERCOSUL. Rio de Janeiro, n.24, p.11, Ano 1994.

CARVALHO, Rosa, PLATONOW, Vladimir. Sistema de Transporte Sul-Americano. Revista do MERCOSUL. Rio de Janeiro, n.24, p.13, Ano 1994.

CARVALHO, Rosa, PLATONOW, Vladimir. Velocidade no Ar e Agilidade na Terra. Revista do MERCOSUL. Rio de Janeiro, n.24, p.14, Ano 1994.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI) - Conselho de Política Industrial e Desenvolvimento. A Indústria e a Infra-estrutura de Transportes no Brasil - Diagnóstico, Avaliação e Proposições. Rio de Janeiro, 1992. 67 p.

CORREIA, Jorge. Burocracia Barra a Integração nas Fronteiras. Zero Hora. Porto Alegre, 22 de jan. 1995.

ESTADOS DO PARANÁ, SANTA CATARINA, RIO GRANDE DO SUL E MATO GROSSO DO SUL - CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO E INTEGRAÇÃO SUL. Declaração de Florianópolis dos Governos do MERCOSUL Integrantes do CRECE-NEA e CODESUL, 20 out. 1995.

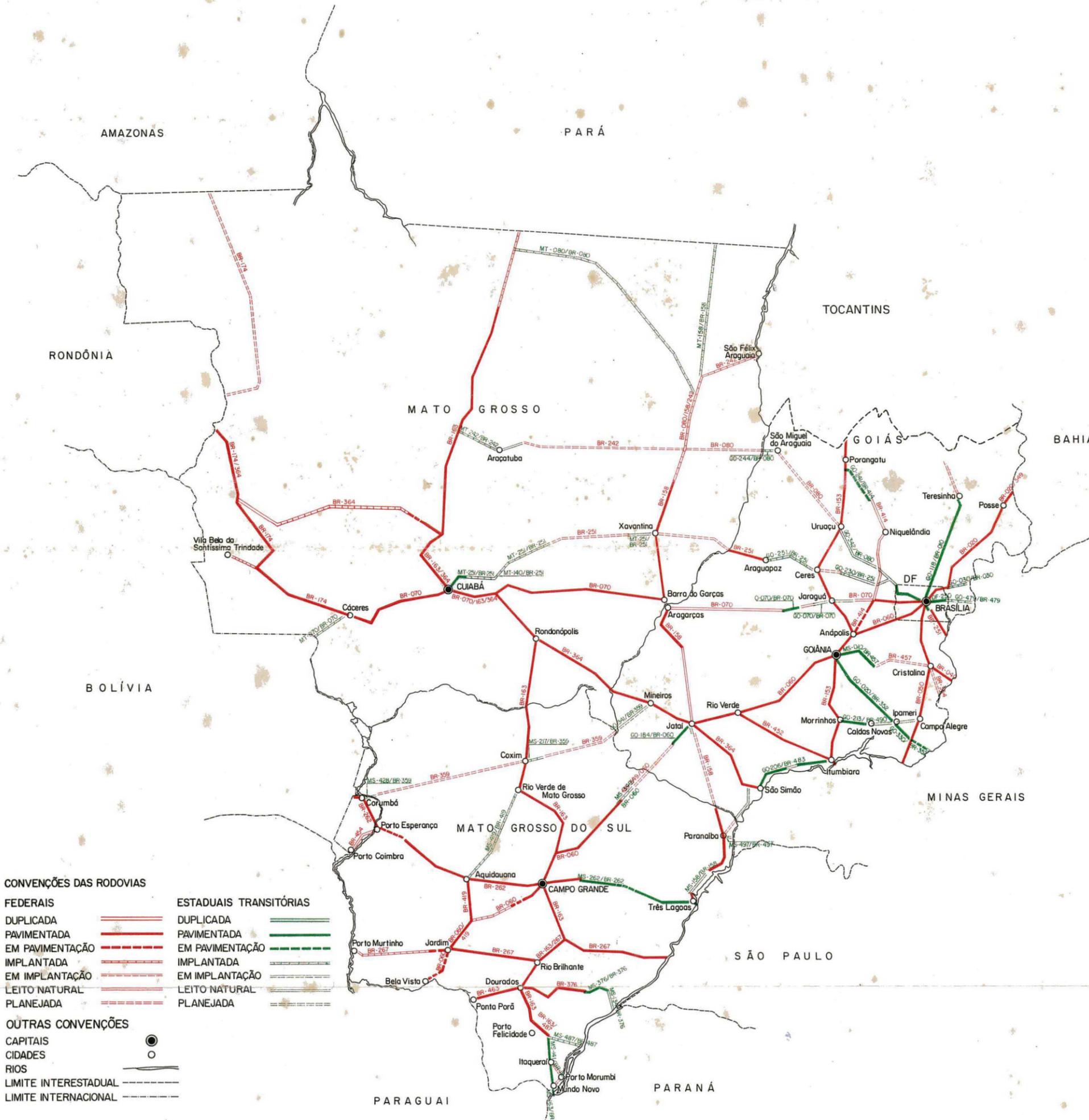
- FERRERO, Ana Heloísa. O desafio de garantir empregos na RFFSA. Gazeta Mercantil, Curitiba, 1º e 2 nov. 1995. n. 20701, p. A-3.
- IBGE. Brasil em Números. Rio de Janeiro: IBGE, 1994.
- INTERIOR QUER A RODOVIA. Revista de Negócios. São Paulo, n. 29, p. 49-50, set. 1994.
- JESUS, Ana Lúcia Oliveira, RUSSO, Iris, MASSOLA, Isabela Barbosa. MERCOSUL - Oportunidades de Negócios. São Paulo: CL-A/JMJ. p. 54, fev. 1995.
- MACHADO, João Bosco M. Harmonização comercial, convergência cambial e política industrial no MERCOSUL. Rio de Janeiro: UFRJ/IEI, 1993, p. 3-37.
- MESQUITA, Rodrigo. BID financia rodovia. Gazeta Mercantil, Curitiba, 4 e 5 nov. 1995. n. 20703.
- MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Acordo sobre Transporte Multimodal entre os Estados Partes do MERCOSUL. Boletim de Integração Latino Americana, Brasília, n. 15, p. 290-296, out./dez. 1994.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - Secretaria da Produção - Departamento de Transportes Rodoviários. Subgrupo de Trabalho Nº5 (Transporte Terrestre) - Informações Relativas aos Entendimentos sobre Transporte Terrestre. Brasília, set. 1994.
- NA MARCHA DA INTEGRAÇÃO. Revista de Negócios. São Paulo, n.32, p. 49-50, dez. 1994.
- O ALTO CUSTO DO ATRASO. Revista de Negócios. São Paulo, n.29, p. 2-4, set. 1994.
- OTRERA, Willian. A Privatização do Setor de Telecomunicações. In: COMISSÃO PARLAMENTAR DO MERCOSUL. O MERCOSUL e a Revisão Constitucional. A Experiência Argentina de Privatização. Brasília: Câmara dos Deputados, 24 nov. 1993. p. 25-37.
- RICHARDSON, H. W. Economia Regional - Teoria da Localização, Estrutura Urbana e Crescimento Regional. São Paulo: Zahar, 1975, p. 25-30.
- SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO E FAZENDA. INFORME MERCOSUL. Florianópolis: Diretoria de Estudos Planos e Projetos (Responsável pelos Assuntos do MERCOSUL). N.2, P. 08-10, SET. 1993.
- SIMEFRE - Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários. São Paulo: Projeto, Produção Gráfica e Comercialização: Cena Brasileira Comunicação e Marketing LTDA e SRH Serviços de Assessoria, 1994. p. 32.
- TAVARES, José Reinaldo Carneiro. Relatório Governo José Sarney - Setor Transporte 1985/90. Brasília: Ministério dos Transportes.

VAINE, Roberto Edison. O Paraná - Guay: Terceiro Polo Croeconômico do CONESUL. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n. 82, p. 29-44, mai. ago. 1994.

VERSIANI, Isabel. Cardoso assina a concessão da Dutra. Gazeta Mercantil, Curitiba, 1º e 2 nov. 1995, n. 20701, p. A-5.

ANEXOS

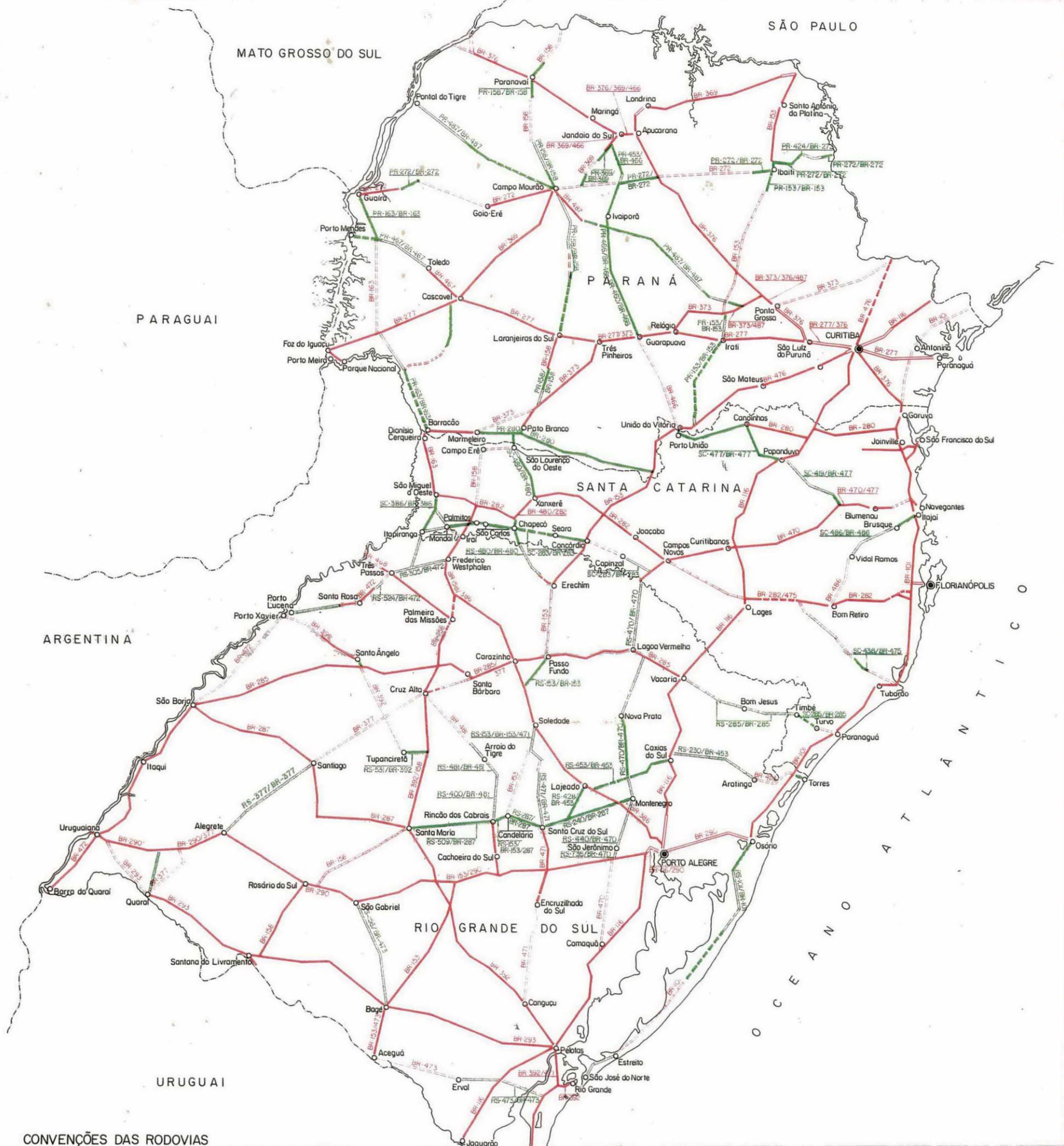
ANEXO I



- CONVENÇÕES DAS RODOVIAS**
- | | | | |
|-----------------|------|-------------------------------|------|
| FEDERAIS | | ESTADUAIS TRANSITÓRIAS | |
| DUPLICADA | ==== | DUPLICADA | ==== |
| PAVIMENTADA | ==== | PAVIMENTADA | ==== |
| EM PAVIMENTAÇÃO | ---- | EM PAVIMENTAÇÃO | ---- |
| IMPLANTADA | ---- | IMPLANTADA | ---- |
| EM IMPLANTAÇÃO | ---- | EM IMPLANTAÇÃO | ---- |
| LEITO NATURAL | ---- | LEITO NATURAL | ---- |
| PLANEJADA | ---- | PLANEJADA | ---- |
- OUTRAS CONVENÇÕES**
- CAPITAIS
 - CIDADES
 - RIOS
 - LIMITE INTERESTADUAL
 - LIMITE INTERNACIONAL



REDE RODOVIÁRIA BRASILEIRA
Região Centro-Oeste - Rodovias Federais - Traçado - 1993



CONVENÇÕES DAS RODOVIAS

FEDERAIS		ESTADUAIS TRANSITÓRIAS	
DUPLICADA		DUPLICADA	
EM DUPLICAÇÃO		EM DUPLICAÇÃO	
PAVIMENTADA		PAVIMENTADA	
EM PAVIMENTAÇÃO		EM PAVIMENTAÇÃO	
IMPLANTADA		IMPLANTADA	
EM IMPLANTAÇÃO		EM IMPLANTAÇÃO	
LEITO NATURAL		LEITO NATURAL	
PLANEJADA		PLANEJADA	

OUTRAS CONVENÇÕES

- CAPITAIS
- CIDADES
- RIOS
- LIMITE INTERESTADUAL
- LIMITE INTERNACIONAL



REDE RODOVIÁRIA BRASILEIRA

Região Sul - Rodovias Federais - Traçado - 1993

PRINCIPAIS CONEXÕES ENTRE OS PAÍSES DO CONE SUL - QUADRO I

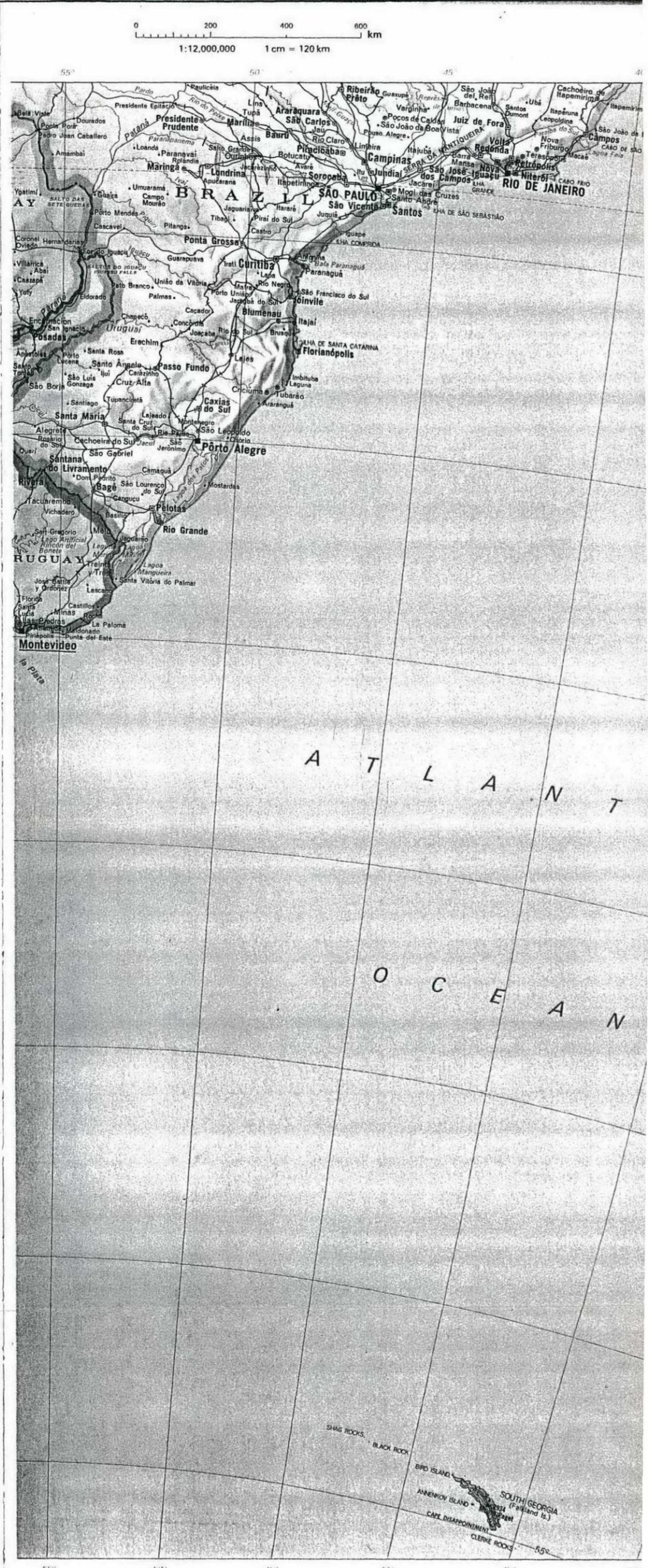
ITEM	PAÍSES	OBSTACULOS	CONEXÃO	OBSERVAÇÃO
1		Rio da Prata	► Buenos Aires (ARG) - Colônia do Sacramento (URG)	"Ferry Boat"
2	Argentina (ARG)		► Gualaguaychu (ARG) - Fray Bastos (URG)	Ponte General San Martin
3	Uruguai (URG)	Rio Uruguai	► Colón (ARG) - Paysandú (ARG)	Ponte General José Gervasio Artigas
4			► Concórdia (ARG) - Salto (URG)	Ponte Parada Ayui
5		Rio	► Paso de Los Libres (ARG) - Uruguaiana (BR)	Ponte Presidente Vargas
6	Argentina (ARG)	Uruguai	► São Tomé (ARG) - São Borja (BR)	Balsa (Ponte a ser construída)
7	Brasil (BR)	Fronteira Seca	► Bernardo de Yrigoyen (ARG) - Dionísio Cerqueira (BR)	Cidades Geminadas
8		R. Peperiguaçu	► San Pedro (ARG) - Paraiso (BR)	Travessia acordada recentemente
9		Rio Iguazú	► Puerto Iguazú (ARG) - Fóz do Iguazú (BR)	Ponte Tancredo Neves
10		Rio Paraná	► Encarnación (PRY) - Posadas (ARG)	
11	Argentina (ARG)	Rio Paraguai	► Clorinda (ARG) - Asunción (PRY)	"Ferry Boat"
12	Paraguai (PRY)	Rio Pilcomayo	► Clorinda (ARG) - Asunción (PRY)	
13			► Artigas (URG) - Quaraí (BR)	
14		Fronteira	► Riveira (URG) - Santana do Livramento (BR)	Cidades
15	Uruguai (URG)	Seca	► Acegua (URG) - Aceguá (BR)	Geminadas
16	Brasil (BR)		► Chuy (URG) - Chui (BR)	
17		Rio Jaguarão	► Rio Branco/URG - Jaguarão (BR)	
18		Rio	► Ciudad Del Este (PRY) - Fóz do Iguazú (BR)	Ponte da Amizade
19	Paraguai (PRY)	Paraná	► Salto Del Guaira (PRY) - Guairá (BR)	"Ferry Boat"
20	Brasil (BR)	Fronteira Seca	► Pedro Juan Caballero (PRY) - Ponta Porá (BR)	Cidades Geminadas
21	Brasil(BR)/Bolívia(BL)	Rio Paraguai	► Puerto Suarez (BL) - Corumbá (BR)	
22	Bolívia (BL)	Fronteira Seca	► Professor S. Mazza (ARG) - Yaceriba (BL)	
23	Argentina (ARG)	Rio Bermejo	► Águas Brancas (ARG) - Pozos Bermejo (BL)	
24		Fronteira Seca	► La Quiaca (ARG) - Villazón (BL)	
25			► San Pedro de Atacama (CH) - Catúa (ARG)	
26			► Vincunã (CH) - Las Flores (ARG)	
27			► Los Andes (CH) - Mendoza (ARG)	
28	Argentina (ARG)	Fronteira	► Temuco (CH) - Zapala (ARG)	
29	Chile (CH)	Andina	► Osorno (CH) - San Carlos de Bariloche (ARG)	
30			► Chile Chico (CH) - Los Antigos (ARG)	
31			► Punta Arenas (CH) - Rio Gallegos (ARG)	

MALHA RODOVIÁRIA PAVIMENTADA BÁSICA - QUADRO II

ROTA	PAISES ENVOLVIDOS	SIGLAS	COD.	RODOVIAS		OBSERVAÇÕES
				TRECHOS		
A	Argentina	Rota 9/12/14	(1)	►	Buenos Aires - Complexo Zárate Brazo Largo - Colón -	
	Uruguai	Rota 26/05	(2)	►	Paysandú - Tacuaremo - Riveira -	
	Brasil	BR158/285/193/476/116	(3)	►	Santana do Livramento - Rosário do Sul - Cruz Alta - Panambi Passo Fundo - Erechim	
B	Argentina		(1)			
	Uruguai		(2)			
	Brasil	BR158/290/101/376/116	(4)	►	Santana do Livramento - Rosário do Sul - Porto Alegre - Osório - Florianópolis - Curitiba - São Paulo - Rio de Janeiro	
C	Argentina	Hidrovia	(5)	►	Buenos Aires-Colonia de Sacramento -	Buenos Aires/ Colônia Del Sacramento - "Ferry - Boat"
	Uruguai	Rota 1	(6)	►	Montevideu - Barra Del Chuy -	
	Brasil	BR471/116/290/101/376/116	(7)	►	Chuí - Pelotas - Porto Alegre - Osório - Florianópolis - Curitiba - São Paulo - Rio de Janeiro	
D	Argentina		(5)			
	Uruguai	Rota 1/8	(8)	►	Montevideu - Trinta y Três - Rio Branco -	
	Brasil	BR116/290/101/376/116	(9)	►	Jaguarão - Pelotas - Porto Alegre - Osório - Florianópolis - Curitiba - São Paulo - Rio de Janeiro	
E	Argentina		(5)			
	Uruguai	Rota 1/05	(10)	►	Montevideu - Durazno - Tacuaremo - Riviera -	
	Brasil		(4)			
F	Chile	Rota 68/5/60	(11)	►	Valdaraíso - Santiago - Los Andes	
	Argentina	Rota 7	(12)	►	Las Cuevas - Mendoza - São Luiz - Buenos Aires -	
	Uruguai		(6) (8)			
G	Brasil		(7) (9)			
	Chile	Rota 68/5/60	(11)			
	Argentina	Rota 7/20/19/18	(13)	►	Las Cuevas - Mendoza - Córdoba - Santa Fé - Paraná - Colón	
H	Uruguai		(2)			
	Brasil		(3) (4)			
	Chile		(11)			
I	Argentina		(13)			
	Uruguai	Rota 26	(14)	►	Paysandú - Tacuaremo - Melo - Rio Branco -	
	Brasil		(9)			
	Chile		(15)	►	Antofagasta - Calama - San Pedro de Alcántara -	
	Argentina	Rota 51/6/12/17	(16)	►	Salta - Resistência - Corrientes - Posadas - Bernardo de Irigoyen	
	Brasil	BR280/476/116	(17)	►	Dionísio Cerqueira - Porto União - Curitiba - São Paulo - Rio de Janeiro	

MALHA RODOVIÁRIA PAVIMENTADA BÁSICA - QUADRO II

ROTA	PAISES ENVOLVIDOS	RODOVIAS			OBSERVAÇÕES
		SIGLAS	COD.	TRECHOS	
J	Chile		(15)		
	Argentina	Rota 51/16/12	(18)	► Salta - Resistência - Corrientes - Pousadas - Puerto Iguazu -	
	Brasil	BR277/116	(19)	► Foz do Iguazu - Curitiba - São Paulo - Rio de Janeiro	
K	Chile		(15)		
	Argentina	Rota 51/16/12	(18)		
	Brasil	BR277/369	(20)	► Fóz do Iguazu - Maringá - Londrina - Ourinhos - São Paulo - Rio de Janeiro	
L	Argentina	Rota 9/14/17	(21)	► Buenos Aires - Concórdia - Posadas - Bernardo de Irigoyen -	
	Brasil				
M	Argentina	Rota 9/14	(22)	► Buenos Aires - Concórdia - Pousadas - Puerto Iguazu -	
	Brasil		(19)		
			(20)		
N	Chile		(15)		
	Argentina	Rotas 5/9/34/9	(23)	► Salta - Santiago Del Estero - Rosário - Buenos Aires -	
	Uruguai	Rota 1	(24)	► Colônia Del Sacramento - Montevideo	
O	Chile		(15)		
	Argentina	Rota 5/9/34/18	(25)	► Salta - Santiago Del Estero - Santa Fé - Parana - Colón -	
	Uruguai	Rotas 3	(26)	► Paysandu - Montevideu	
P	Chile		(11)		
	Argentina	Rota 7/20/19/18	(27)	► Mendoza - Córdoba - Santa Fé - Paraná - Concórdia - Posadas -	
	Brasil		(17)		
			(19)		
Q			(20)		
	Bolivia	-	(28)	► La Paz - Ouro - Sucre -	
	Paraguai	-	(29)	► Grat. Eugênio A. Garay - Asuncion - Ciudad Del Este -	
R	Brasil		(19)		
			(20)		
	Bolivia	-	(28)		
	Paraguai	-	(30)	► Grat. Eugênio a Garay - Asuncion -	
	Argentina	Rota 11/9	(31)	► Clorinda - Resistência - Santa Fé - Rosário - Buenos Aires -	
	Uruguai	Rota 1	(32)	► Colônia de Sacramento - Montevideu	
S	Bolivia	-	(28)		
	Paraguai	-	(30)		
	Argentina	Rota 11/18	(40)	► Clorinda - Resistência - Santa Fé - Parana - Colón -	
	Uruguai		(26)		

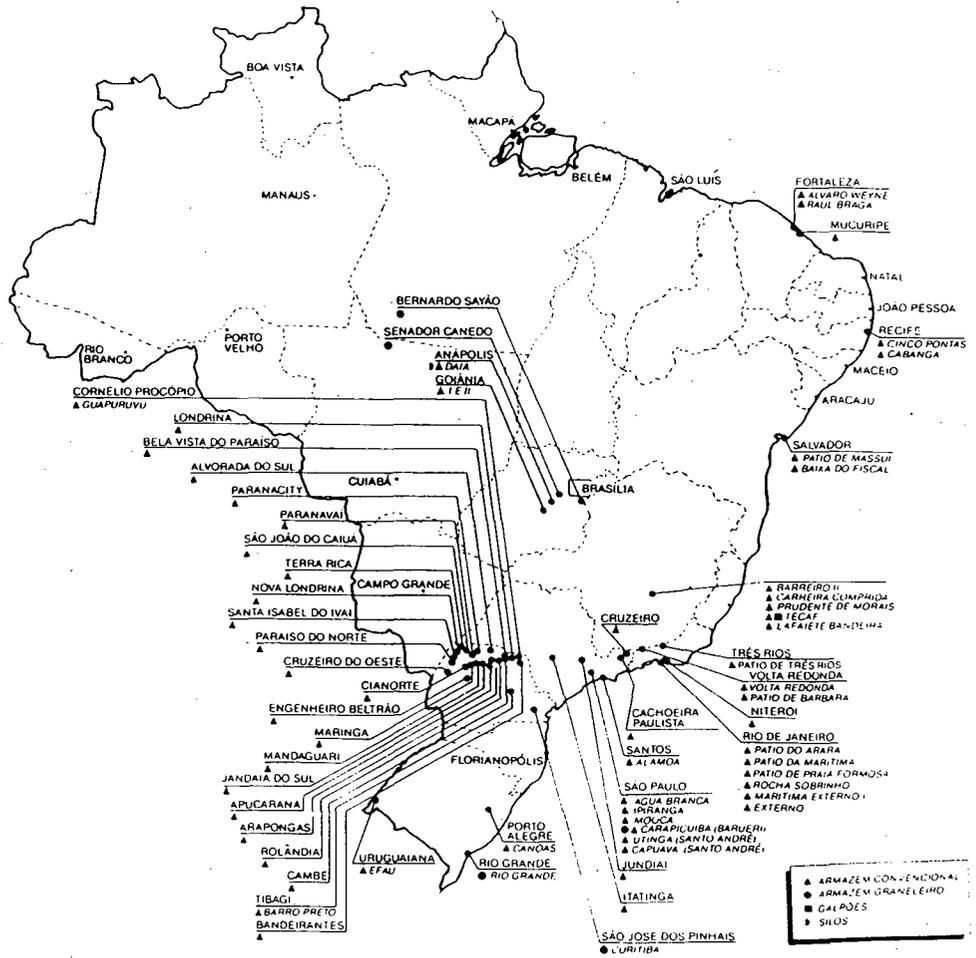


O novo traçado

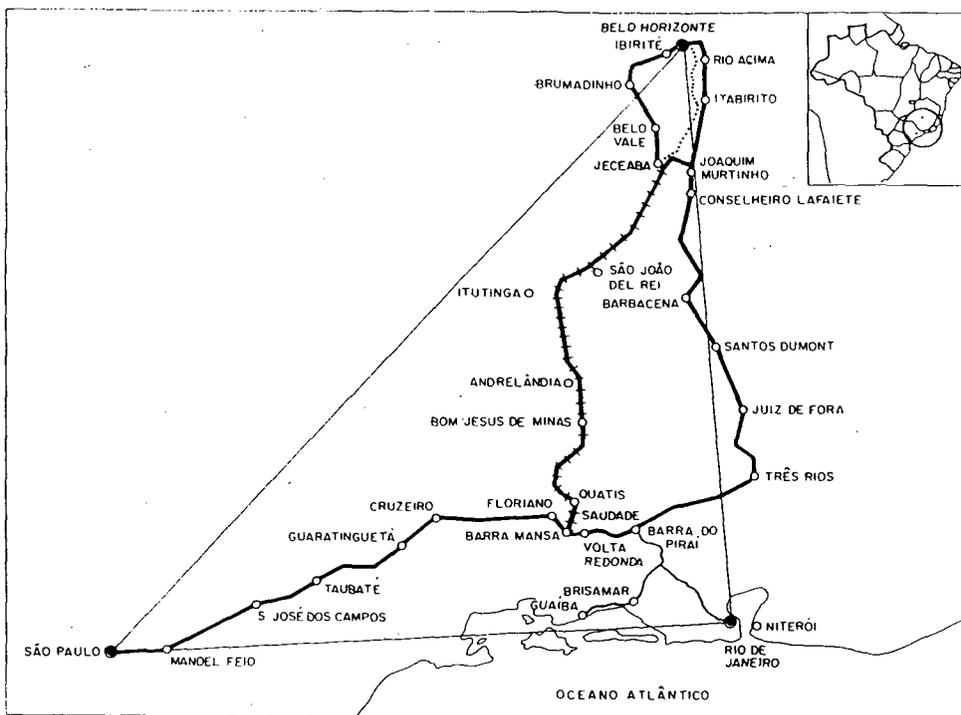


ANEXO II

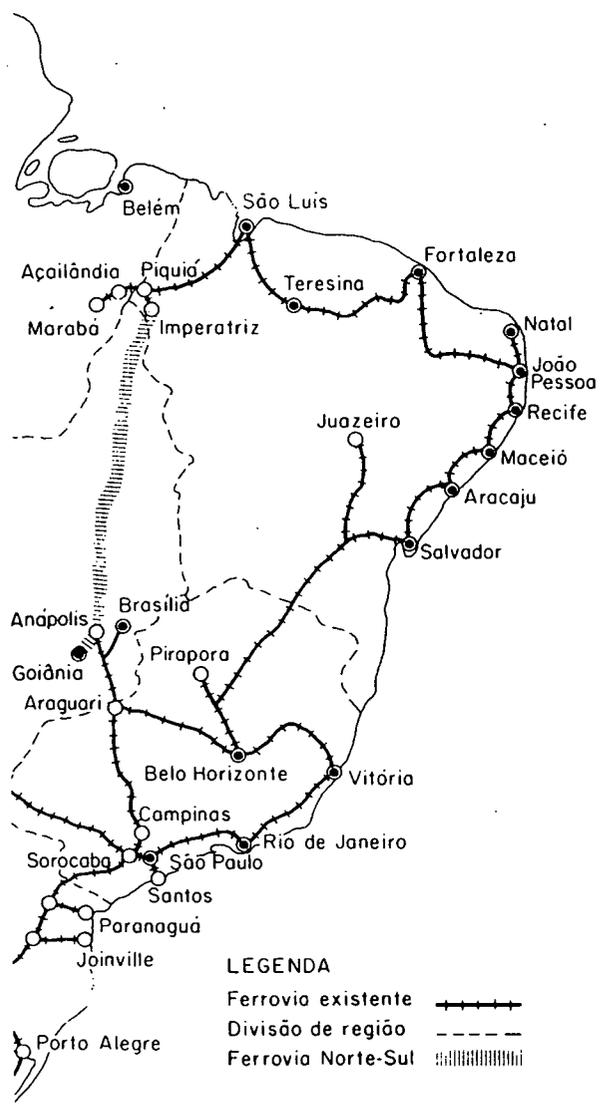
REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A. - AGEF



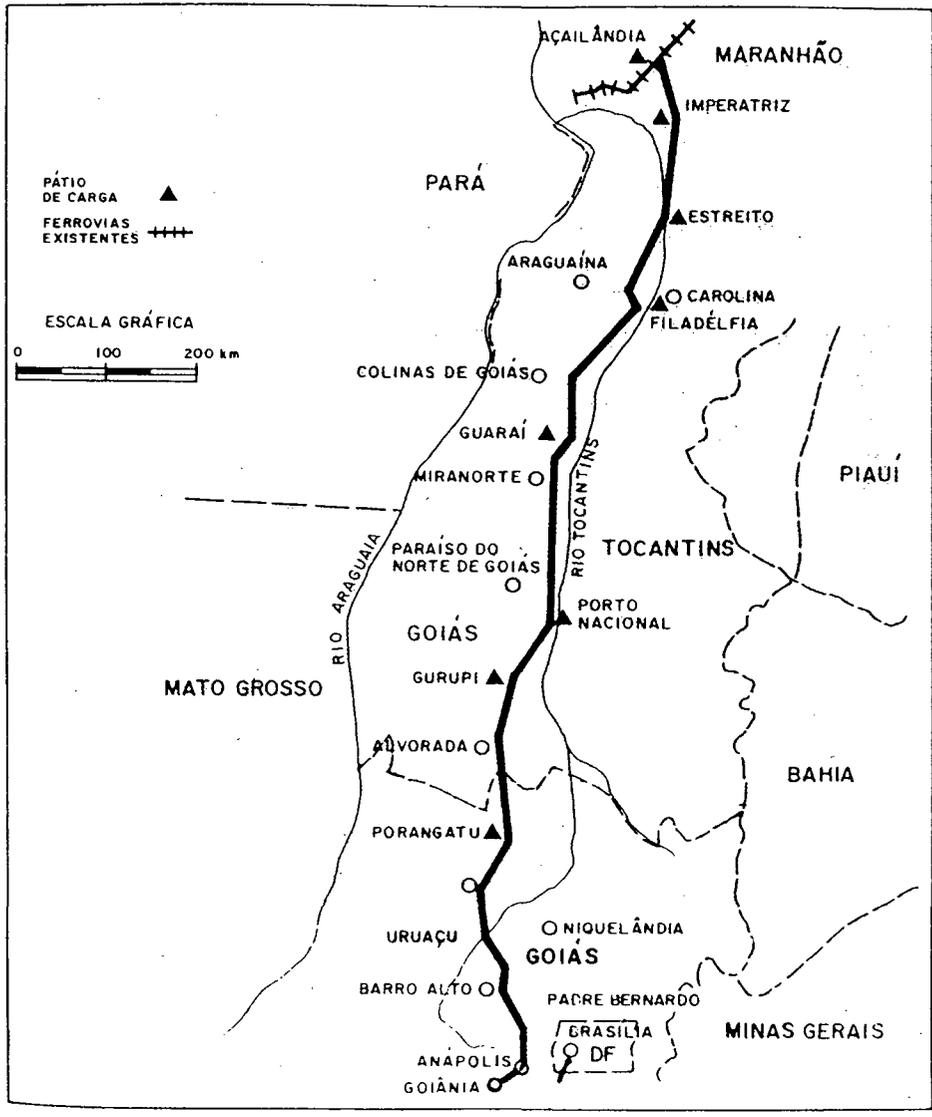
FERROVIA DO AÇO



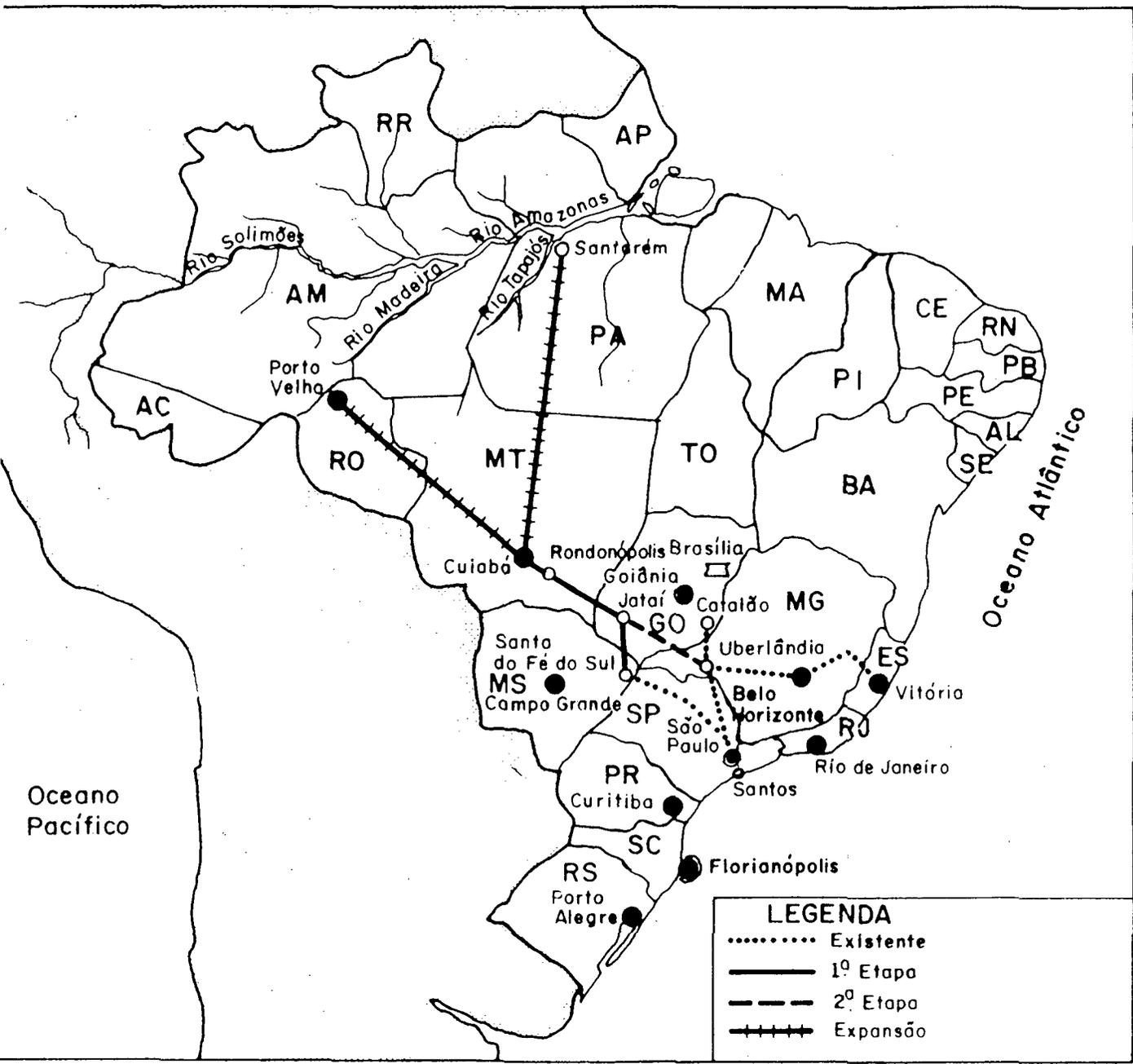
FERROVIA NORTE-SUL Situação Estratégica em Relação à Malha Ferroviária Nacional



DIRETRIZ DA FERROVIA NORTE-SUL

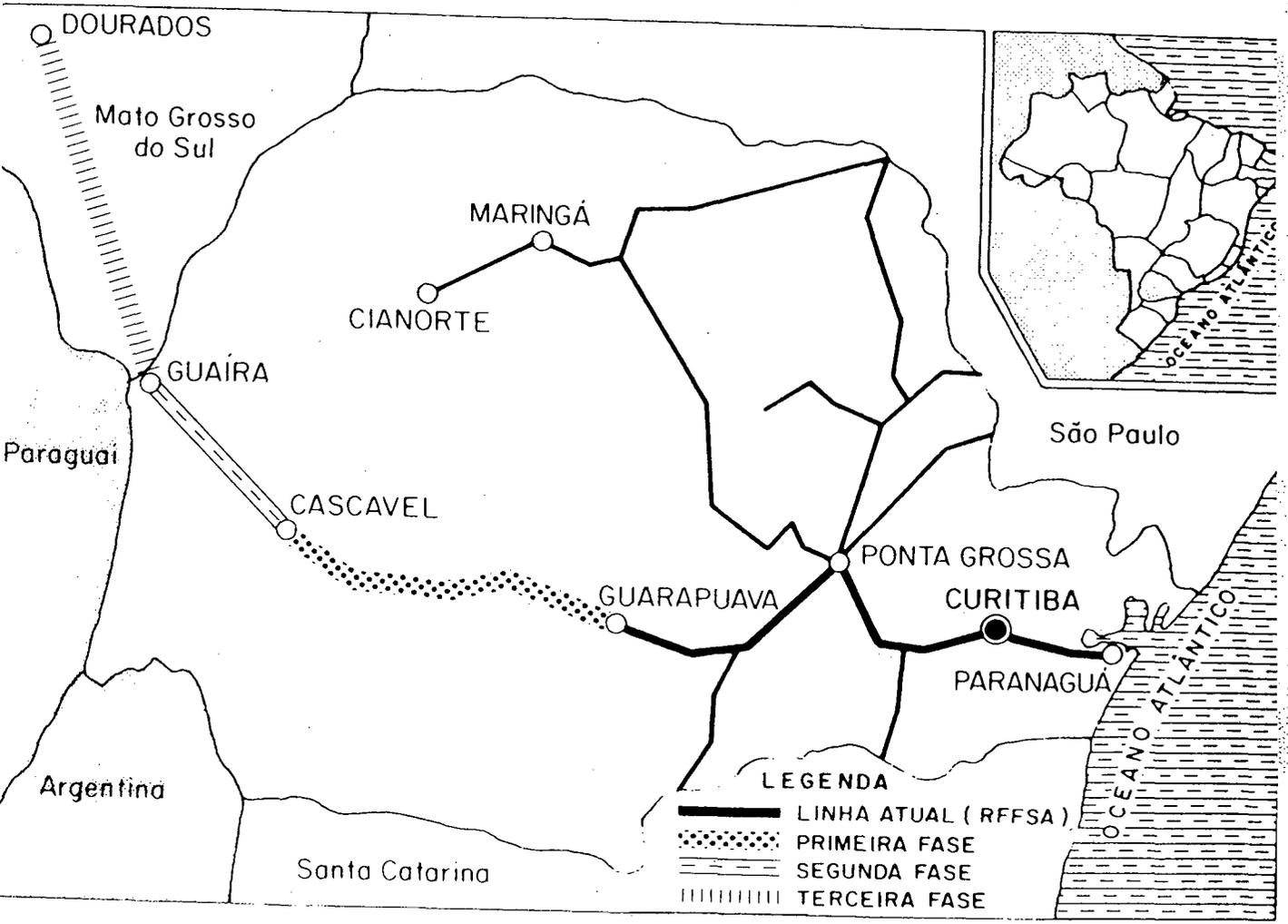


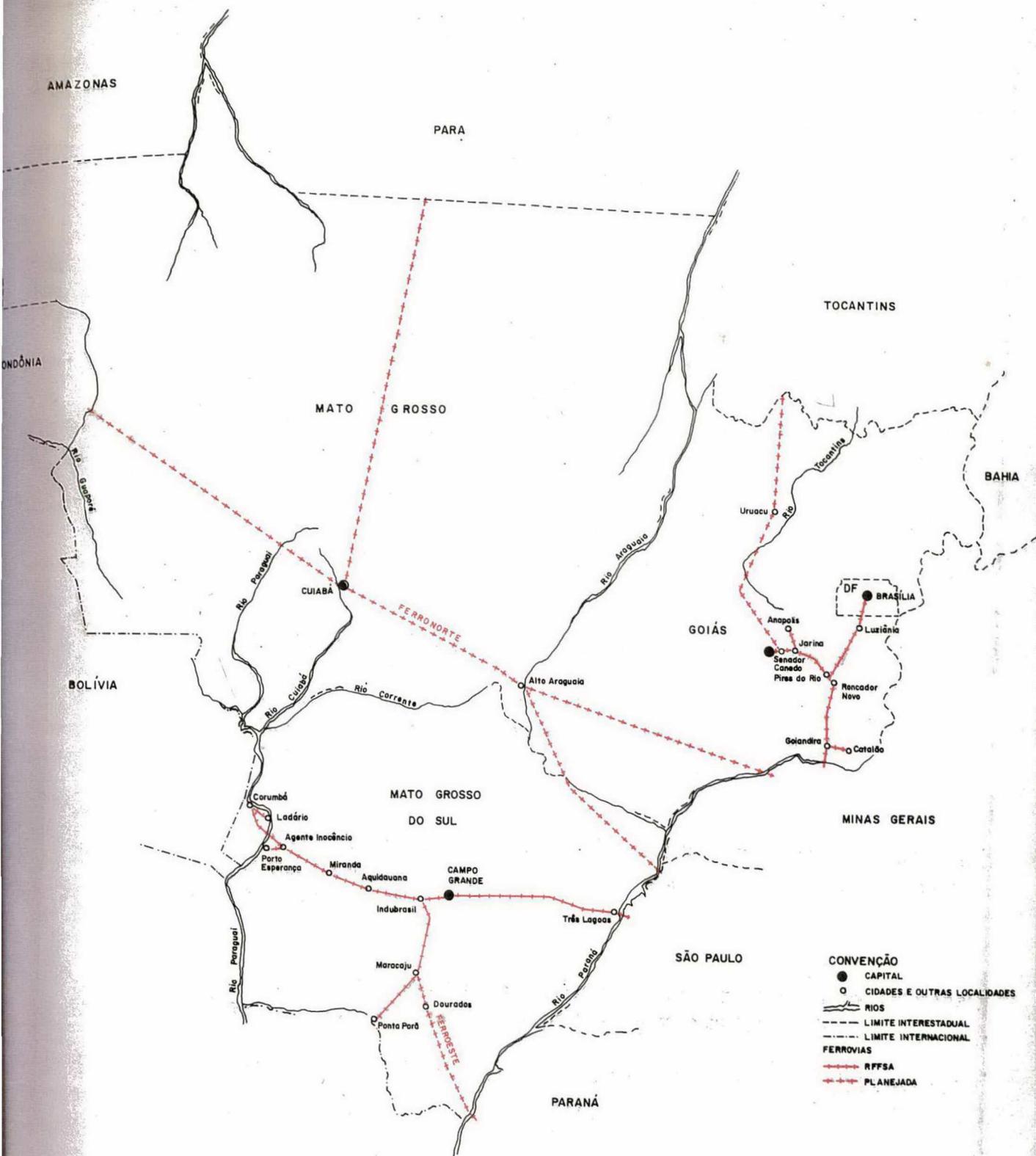
ERRONORTE S.A. Ferrovia Norte Brasil – Ferrovia Leste-Oeste



FERROESTE

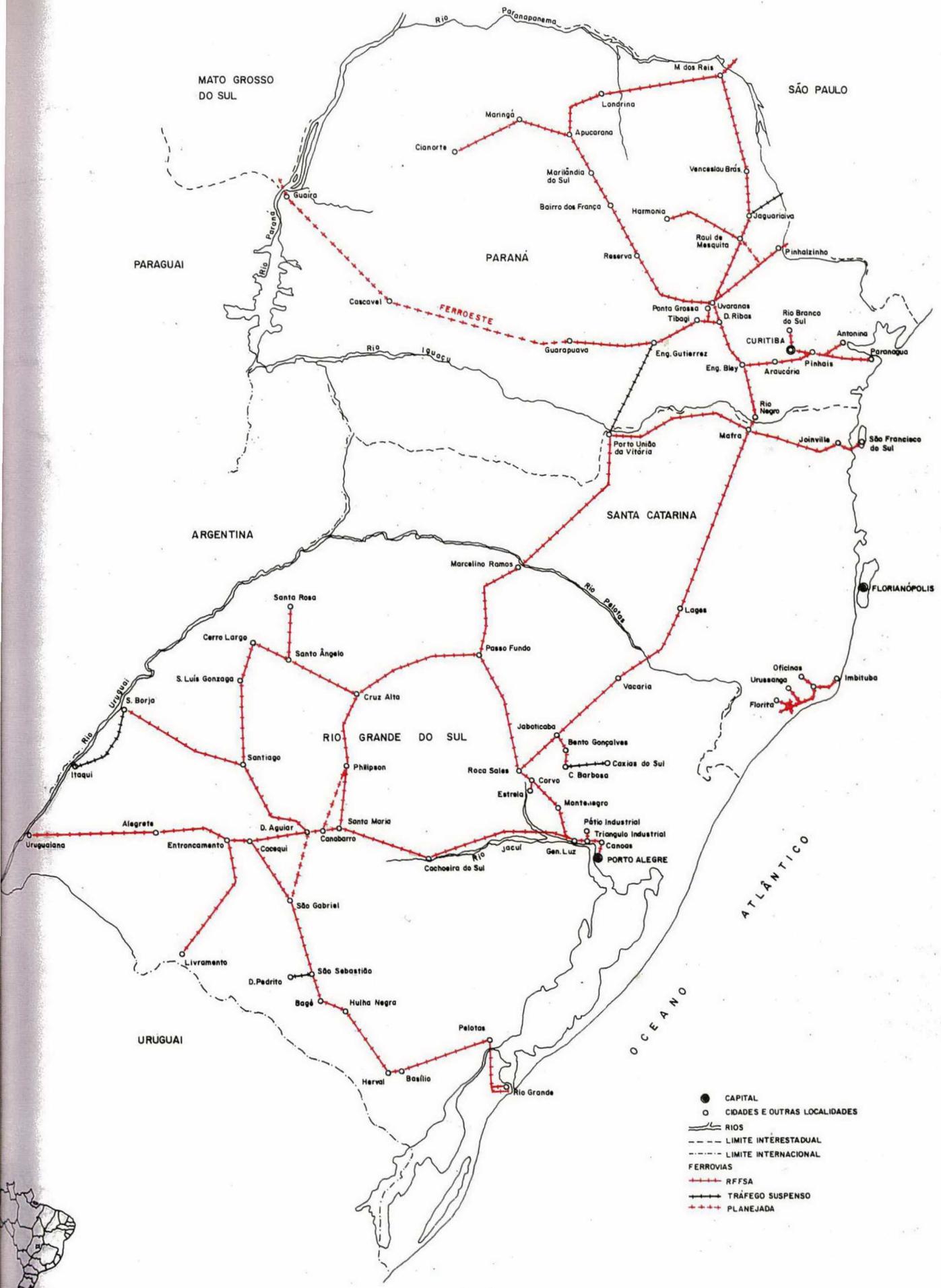
Estrada de Ferro Paraná-Oeste S.A. (Ferrovia da Produção)





REDE FERROVIÁRIA BRASILEIRA

Região Centro-Oeste - Traçado - 1993



- CAPITAL
- CIDADES E OUTRAS LOCALIDADES
- RIOS
- - - LIMITE INTERESTADUAL
- - - - LIMITE INTERNACIONAL
- FERROVIAS
- +—+—+ RFFSA
- +—+—+ TRÁFEGO SUSPENSO
- +—+—+ PLANEJADA

REDE FERROVIÁRIA BRASILEIRA

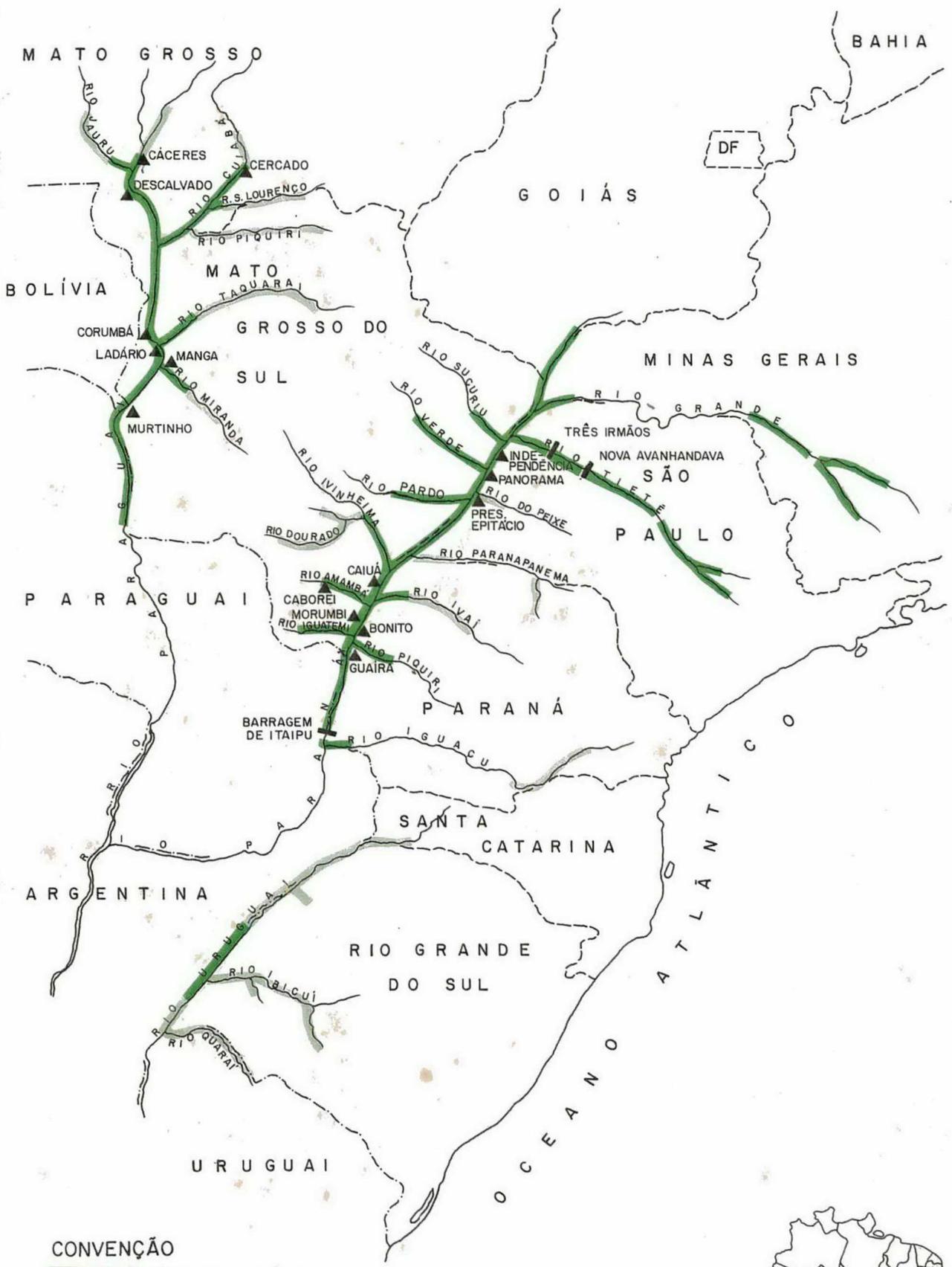
Região Sul - Traçado - 1993

MALHA FERROVIÁRIA PAVIMENTADA BÁSICA - QUADRO III

PAÍS	FERROVIAS		OBS
	CÓDIGO	TRECHOS	
BRASIL	(1)	Uruaiana - Cacequi - Santa Maria - Porto Alegre	
	(2)	Cacequi - Bage - Pelotas - Rio Grande	
	(3)	Cacequi - Rosário do Sul - Santana do Livramento	
	(4)	São Borja - Sta. Maria / Sta. Maria - Cruz Alta - Passo Fundo - Marcelino Ramos - Herval D'Oeste - União da Vitória - Irati - Ponta Grossa	
	(5)	União da Vitória - Mafra - São Francisco do Sul	
	(6)	Canoas - Vacaria - Lages - Mafra - Eng° Bley	
	(7)	Ponta Grossa - Eng° Bley - Curitiba - Paranaguá	
	(8)	Ponta Grossa - Parai do Sul - Itararé - São Paulo - Rio de Janeiro	
	(9)	São Paulo - Santos	
	(10)	Corumbá - Campo Grande - Bauru - São Paulo	
	(11)	Ponta Porã - Campo Grande	
URUGUAI	(12)	Montevideo - Riviera (Santana do Livramento)	
	(13)	Paysandú - Paso de Los Toros	
PARAGUAI	(14)	Tray Bentos - Colônia Del Sacramento - Montevideo	
	(15)	Asuncion - Encarnacion	
BOLÍVIA	(16)	La Paz - Caracollo - Cocha Bamba - Santa Cruz de La Sierra - Porto Soares	
	(17)	Caracollo - Huanuni - Villazón	
	(18)	Uyuni - Ollague	
	(19)	Uyuni - Sucre - Santa Cruz de La Sierra	
	(20)	Santa Cruz de La Sierra - Boyuibe - Yacuiba	
	(21)	Ollagüe - Antofogasta - Coquimbo - Val Paraiso - Santiago - Victoria	
CHILE	(22)	Antofogasta - Socompa	
	(23)	Victoria - Neuquén	
	(24)	La Quiaca - Salta	
ARGENTINA	(25)	Socompa - Salta	
	(26)	Yacuiba - Salta	
	(27)	Salta - Metan - São Miguel de Tucuman - Córdoba - Rosário - Buenos Aires	
	(28)	Metan - Resistência - Corrientes - Buenos Aires	
	(29)	São Miguel de Tucuman - Santa Fé - Buenos Aires	
	(30)	Paraná - Concórdia - Posadas	
	(31)	Mendoza - Rufino - Buenos Aires	
	(32)	Rufino - Rosário	
	(33)	Mendoza - San Juan - Córdoba - Santa Fé	
	(34)	Victoria - Baía Blanca - Pique - Buenos Aires	

ANEXO III

ANEXO IV



CONVENÇÃO

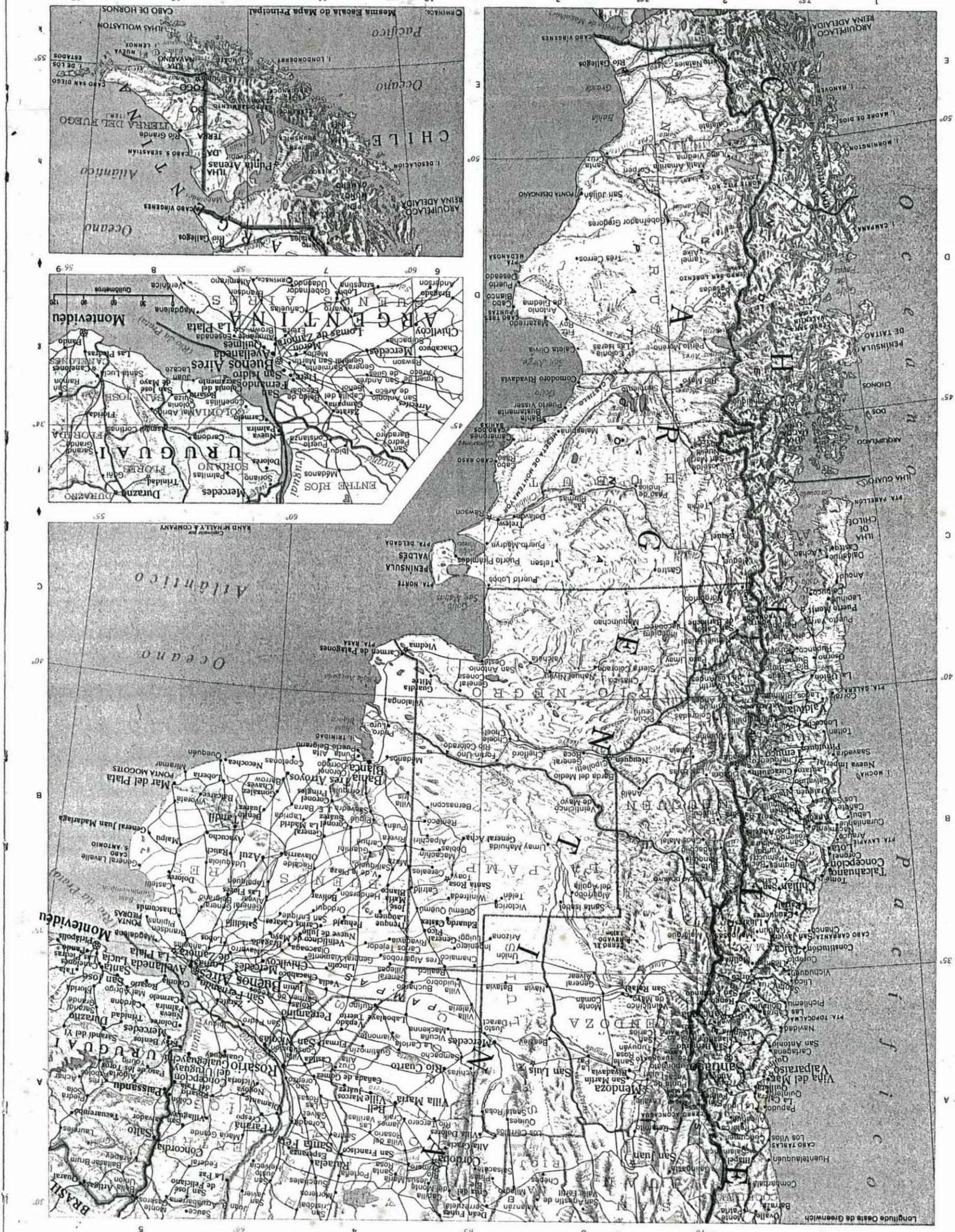
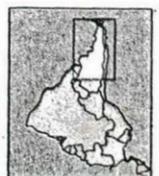
- TRECHOS NAVEGÁVEIS
- TRECHOS NAVEGÁVEIS NAS CHEIAS
- PORTOS
- LIMITE ESTADUAL
- LIMITE INTERNACIONAL



REDE HIDROVIÁRIA BRASILEIRA

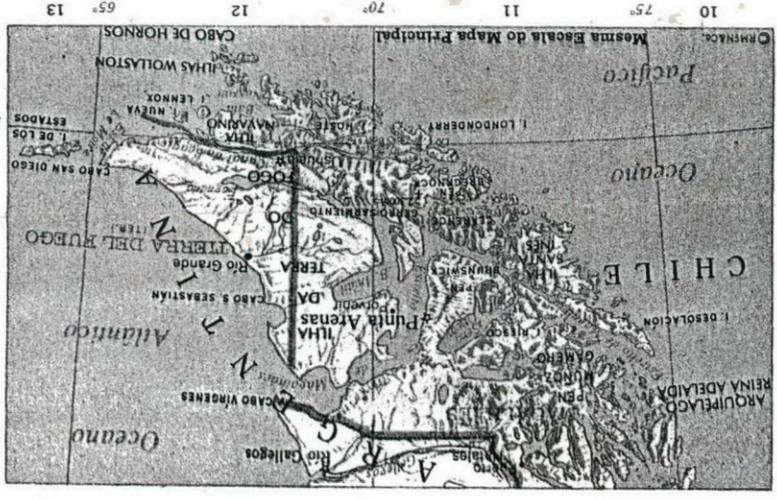
Bacia do Prata - 1993

CENTRO SUR DE ARGENTINA Y CHILE



Guilómetros 50 0 50 100 150 200

Proycción Conica Conforme Oblitqua
ESCALA 1:8.000.000



Vertical coordinate labels: A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z

Vertical coordinate labels: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13

Horizontal coordinate labels: 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, 115, 120, 125, 130, 135, 140, 145, 150, 155, 160, 165, 170, 175, 180, 185, 190, 195, 200

ANEXO V

Parque de Mineração

CARVÃO		FERRO	
Quantidade	Capacidade (T)	Quantidade	Capacidade (T)
SUDESTE			
1	60.000	2	25.000
1	130.000	1	250.000
-	-	-	-
1	50.000	-	-
-	-	-	-
SUL			
1	80.000	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
2	200.000	-	-
1	60.000	-	-
-	-	-	-

TANQUE PARA COMBUSTÍVEL		SILO PARA CEREAL	
Quantidade	Capacidade (m³)	Quantidade	Capacidade (T)
SUDESTE			
29	67478	1	30000
56	33657	-	71000
-	-	17	4200
276	724390	10	242000
...	...	-	-
SUL			
37	91500	22	680000
2	15000	-	-
-	-	3	155
1	307000	-	-
-	-	-	-
5	...	15	660100
5	22445	2	190000

Armazém

Interno		Externo		Frigorífico	
Quantidade	Área (m ²)	Quantidade	Área (m ²)	Quantidade	Capacidade Total (T)
SUDESTE					
6	1549	3	192309	—	—
22	93600	9	66724	1	15200
3	5371	1	2372	—	—
44	222000	37	309000	1	4000
3	2531	—	—	—	—
SUL					
23	56600	6	10560	1	700
3	15200	—	—	1	2000
3	9250	—	—	—	—
3	15200	—	—	1	4700
1	259	25	9664	—	—
23	66155	3	10000	1	650
7	14000	33	154773	3	18200

Ponte Rolante		Sugador		Autoguindaste	
Quantidade	Capacidade (T)	Quantidade	Capacidade (T/h)	Quantidade	Capacidade (T)
SUDESTE					
–	–	6	25-1200	3	15-27
199	1,5-2	10	60-300	21	2,7-150
2	1,5	2	60	3	10-50
–	–	11	1230	18	4,5-9
–	–	–	–	8	4,5-15
SUL					
–	–	2	150	1	136
–	–	–	–	–	–
–	–	–	–	1	40
–	–	–	–	2	20-40
–	–	–	–	1	10
–	–	–	–	4	5-50
–	–	–	–	2	17,1-125

Guindaste		Guindaste de Pórtico		Empilhadeira	
Quantidade	Capacidade (T)	Quantidade	Capacidade (T)	Quantidade	Capacidade (T)
SUDESTE					
—	—	16	1,5-40	40	2,5-30
5	9,9-150	91	3-40	164	2-30,5
—	—	5	1,5-6,3	11	2,5-16
—	6-250	173	1,5-30	332	1-37
—	—	—	—	17	0,9-13,6
SUL					
—	—	18	1,5-40	56	2-7
2	2,5	1	6	3	2-5
—	—	2	7	22	1,8-7
—	—	4	1,5-5	39	1-7
12	1,2-10	1	16	4	1,8-4
—	—	14	3-12,5	78	1,8-23
2	30	41	2,5-12,5	78	1-36,7

Balança		Esteira		Caminhão	
Quantidade	Capacidade (T)	Quantidade	Capacidade (T)	Quantidade	Capacidade (T)
SUDESTE					
30	50-70	7	600-1700	—	—
—	—	28	50-4000	43	7-45
1	35	1	150	3	6-30
13	56-71	174	150-1500	177	3-30
—	—	—	—	2	7
SUL					
5	60	36	400-1500	11	4-9
1	100	—	—	1	9
3	0,75-300	3	100	—	—
1	60	6	75	1	7
1	100	1	500	1	6
2	60100	18	50-150	6	6
—	—	—	—	72	0,5-50

Carreta		Caçamba		Trator	
Quantidade	Capacidade (T)	Quantidade	Capacidade (T)	Quantidade	Potência (HP)
SUDESTE					
—	—	8	...	7	72-600
13	20-30	68	...	12	80-1500
3	20	—	—	1	50
151	6-30	137	...	62	90-105
5	15-40	—	—	—	—
SUL					
69	8-15	26	...	40	55-105
10	5	23	1,3	4	45-90
33	3-6	—	—	9	45-90
17	3-30	5	1,8	5	62-96
—	—	13	2-4	3	46-140
7	2-10	32	0,7-3,2	2	80
—	—	38	1,6-10	11	85-118

Locomotiva		Vagão	
Quantidade	Potência (HP)	Quantidade	Capacidade (T)
SUDESTE			
—	—	1	72
14	130-300	234	45-60
1	500	—	—
34	300-1050	252	26-55
—	—	—	—
SUL			
7	150-500	94	20
2	300	6	20
2	250	2	1
—	—	—	—
4	300	11	30
—	—	—	—
7	300-500	—	—

Fonte: DPH- Departamento de Portos e Hidrovias - Secretaria de Produção/Ministério dos Transportes.

(Anuário Estatístico dos Transportes - 1994, p. 152-154- 156-160).

presentados, ao banco interveniente na operação de câmbio, os seguintes documentos:
 a) cópia do acordo firmado entre a seguradora brasileira e a seguradora estrangeira responsável pelos serviços de assistência aos segurados;
 b) cópia do certificado de apólice única de seguro de responsabilidade civil do proprietário e/ou condutor de veículos de passeio de aluguel não matriculados no país de ingresso em viagem internacional que cubra danos causados a pessoas ou objetos não transportados pelo titular da seguradora brasileira; e
 c) fatura emitida pela seguradora estrangeira especificando valores cobrados por apólice envolvida identificada por seu respectivo número e seguro, discriminando o valor correspondente à indenização de sinistro e às despesas correlatas;
 II - as transferências da espécie devem ser classificadas sob o código de natureza específico para cada tipo de pagamento efetuado de acordo com o contido no Regulamento sobre Contratos de Câmbio e Classificação de Operações, (Capítulo I da Consolidação das Normas Cambiais - CONREX), observada a legislação fiscal pertinente.
 Esta Carta-Circular entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ MARIÁ FERREIRA DE CARVALHO
 Chefe

nº 261/95)

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL
Superintendência Regional da Bahia

DESPACHOS

Processo nº 03.03.00446/95
 Esta das justificativas e elementos informativos que instruem o presente processo, notadamente a CI M/BA 198/95, acostada às fls. 04 onde consta que a operação tem amparo no artigo 25, CAPUT, da Lei nº 8.666/93, pois trata-se da contratação da empresa TELEBAHIA-Telecomunicações da Bahia S. A. para prestação contratual das linhas telefônicas 541-3181, instalada na AG. SENHOR DO BONFIM/BA, e ao ter em conta o OC DEMAG-1-051/93, autorizo a contratação da empresa TELEBAHIA S. A. para locação por um prazo de 60 (sessenta) meses, ao valor global de R\$1.883,80 (um mil e seiscientos e oitenta e três reais e oitenta centavos).

Salvador, 18 de agosto de 1995.
 EDVALDO SARAFIM DA SILVA
 Gerente de Administração e Recursos Humanos

Esta das justificativas apresentadas, ratifico a decisão adotada pela GERAR, dando assim cumprimento ao disposto no Art. 26 da Lei 8.666/93.

Salvador, 18 de agosto de 1995
 VASCO DE PHILADELPHO NEVES
 Superintendente

Processo nº 03.03.00447/95
 Esta das justificativas e elementos informativos que instruem o presente processo, notadamente a CI M/BA 199/95, acostada às fls. 06 onde consta que a operação tem amparo no artigo 25, CAPUT, da Lei nº 8.666/93, pois trata-se da contratação da empresa TELEBAHIA-Telecomunicações da Bahia S. A. para locação de linha telefônica bidirecional para atender ao CAV PORTO SEGURO/BA, e ao ter em conta o OC DEMAG-1/93, autorizo a contratação da empresa TELEBAHIA S. A. para locação por um prazo de 60 (sessenta) meses, ao valor global de R\$1.732,91 (um mil, setecentos e trinta e dois reais e noventa e um centavos).

Salvador, 18 de agosto de 1995
 EDVALDO SARAFIM DA SILVA
 Gerente de Administração e Recursos Humanos

Esta das justificativas apresentadas, ratifico a decisão adotada pela GERAR, dando assim cumprimento ao disposto no Art. 26 da Lei 8.666/93.

Salvador, 18 de agosto de 1995
 VASCO DE PHILADELPHO NEVES
 Superintendente

nº 489/95)

Ministério dos Transportes

GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA Nº 354, DE 24 DE AGOSTO DE 1995

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso I e II, da Constituição, e tendo em vista o disposto no artigo 16, inciso I da Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992, no artigo 70, inciso I, da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995, e na Portaria nº 209, de 23 de agosto de 1995, do Ministro de Estado da Fazenda, resolve:

Art. 1º As tarifas dos serviços portuários poderão ser reajustadas a partir da data de publicação desta Portaria, nos percentuais a seguir indicados para cada porto, que correspondem à variação dos custos dos serviços entre 01/05/94 a 30/04/95:

COMPANHIAS DOCAS	PERCENTUAIS (1)
Companhia Docas do Pará-CDP, relativas aos portos de Belém, Santarém, do Conde, Itaituba, Altamira, Porto Velho, Macapá, Óbidos, Barcarena e Abá	22,79
Companhia Docas do Ceará-CDC, porto de Fortaleza	21,51

Companhia Docas do Rio Grande do Norte-CODERN	
- portos de Natal e de Areia Branca	20,91
- porto de Recife	23,32
- porto de Maceió	21,32
SUAPE, porto de Suape	22,22
APC, porto de Cabedelo	23,11
Companhia Docas do Espírito Santo-CODESA, relativas aos portos de Vitória, Praia Mole e Barra do Riacho	19,72
Companhia Docas do Maranhão-CODOMAR	
- porto de Manaus	22,95
- porto de Itaqui	22,01
Companhia das Docas do Estado da Bahia-CODEBA, relativas aos portos de Salvador, Aratu e Ilhéus	22,64
Administradora Hidroviária Docas Catarinense, porto de Itajaí	22,70
Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais do Rio Grande do Sul	
- porto de Porto Alegre	23,03
- porto de Rio Grande	23,20
- porto de Pelotas	23,74
Companhia Docas do Rio de Janeiro-CDRJ, relativas aos portos do Rio de Janeiro, Sepetiba, Angra dos Reis, Forno e Niterói	23,18
DEERSA, porto de São Sebastião	23,16
Companhia Docas do Estado de São Paulo-CODESP	
- porto de Santos	22,17
- porto de Estrela	22,97
APPA, relativas aos portos de Paranaguá e Antonina	23,76
APSFS, porto de São Francisco do Sul	23,17
CDI, porto de Imbituba	23,63

§ 1º Para efeito de fixação das tarifas de que trata o caput deste artigo, os percentuais indicados na tabela anterior poderão ser elevados proporcionalmente, de forma composta, à razão de (1+1/100) 1/12 por mês, contados desde 01/05/95 até a data do efetivo reajuste.

§ 2º As tarifas dos serviços portuários, reajustadas nas condições fixadas neste artigo, somente entrarão em vigor após sua homologação pelos Conselhos de Autoridade Portuária-CAP's, nos termos do artigo 30, parágrafo 1º, inciso VIII, da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

§ 3º Uma vez efetuado o reajustamento previsto neste artigo, quaisquer outros reajustes tarifários só poderão ocorrer após decorrido o prazo de um ano.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

(Of. nº 1.434/95)

ODACIR KLEIN

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM

DESPACHOS

Tendo em vista o pagamento de seguro obrigatório de veículos do 14º DER e considerando os autos do presente processo administrativo nº 51.240.000.216/95-27, fl. 03 e parecer da Procuradoria Distrital, DECLAREI A INEXIBILIDADE DE LICITAÇÃO com fundamento no caput do art. 25 da Lei nº 8.666/93, por se tratar de preço fixado por empresas consorciadas e AUTORIZEI a emissão de RE bastante a favor de BARDEEN - CONSTRUTORA DE SERVIÇOS LTDA, à costa da verba 16.068.0021.4061.0001.0100 349039

Natal-RN, 21 de agosto de 1995
 WALTER FERNANDES DE MIRANDA JÚNIOR
 Chefe do 14º Distrito Rodoviário Federal

Tendo em vista o seu fax datado de 21/08/95, encontrado nos autos do processo Administrativo nº 51240.000216/95-27, com fundamento no Art. 24 da Lei nº 8.666/93, RATIFICO o seu ato de DECLARAÇÃO DE INEXIBILIDADE DE LICITAÇÃO.

Brasília-DF, 22 de agosto de 1995
 RAIMUNDO TARCISIO DELGADO
 Diretor-Geral

(Of. nº 144/95)

Conselho Administrativo

DESPACHOS

Para pagamento de 40 (quarenta) inscrições de técnicos do DNER, que participaram da 29ª Reunião Anual de Pavimentação, a ser realizada no período de 21 a 27 de outubro, na cidade de Cuiabá, no Estado do Mato Grosso, DECLARO a INEXIBILIDADE DE LICITAÇÃO, ouvida a d. Procuradoria Geral, com fundamento no artigo 25, II da Lei nº 8.666/93, combinado com o seu artigo 13, VI.

Brasília-DF, 22 de agosto de 1995
 RAIMUNDO TARCISIO DELGADO
 Diretor-Geral

O Conselho Administrativo com fundamento no artigo 26 da Lei 8.666 de 21/06/93, combinado com a letra "i" do artigo 5º do Regimento Interno do DNER, ratifica o ato de declaração de inexigibilidade de licitação do Sr. Diretor Geral, para o pagamento de 40 inscrições de técnicos do DNER que participaram da 29ª Reunião Anual de Pavimentação, na cidade de Cuiabá/MT promovida pela Associação Brasileira de Pavimentação.

RAIMUNDO TARCISIO DELGADO
 Presidente do Conselho

(Of. nº 438/95)

ANEXO VI

Citação do Diário Oficial 20/07/95

DECRETO Nº 1563, DE 19 DE JULHO DE 1995.

Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 84, inciso IV, da Constituição, e

Considerando que o tratado de Montevideu de 1980, que criou a Associação latino-americana de Integração (ALADI), firmado pelo Brasil em 12 de agosto de 1980 e aprovado pelo Congresso Nacional, por meio do Decreto Legislativo nº 66, de 16 de novembro de 1981, prevê a modalidade de Acordo de Alcance Parcial;

Considerando que os Plenipotenciários do Brasil, da Argentina, do Paraguai e do Uruguai, com base no Tratado de Montevideu de 1980, assinaram em 30 de dezembro de 1994, em Montevideu, o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.

DECRETA:

Art. 1º O Acordo de Alcance Parcial para Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele contém, inclusive quanto a vigência.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de julho de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

MARCO ANTÔNIO DE OLIVEIRA MACIEL
Sebastião do Rego Barros Netto

ACORDO DE ALCANCE PARCIAL PARA A
FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADORIAS

Os Plenipotenciários da República da Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, acreditados por seus respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e devida forma, depositados oportunamente na Secretaria - Geral da Associação.

PROPOSTAS DO GRUPO DE INTEGRAÇÃO TEMÁTICA - GIT INFRA-ESTRUTURA

1. TRANSPORTES

1.1 Hidrovias

Gestionar coordenadamente:

- a realização, no menor tempo possível, dos trabalhos de adequação à navegabilidade diuturna, durante todo o ano, dos rios Paraná-Paraguai (especialmente do norte da cidade de Santa Fé-S.FE até Assunção (PAR) e Porto Iguaçu - MIS, e de Porto Murtinho - MS até Ladário - MS) e do rio Uruguai, em todo seu conjunto;
- a conclusão imediata das obras da eclusa de Jupia assim como a construção das eclusas de Salto Grande (URU).

Recomendar:

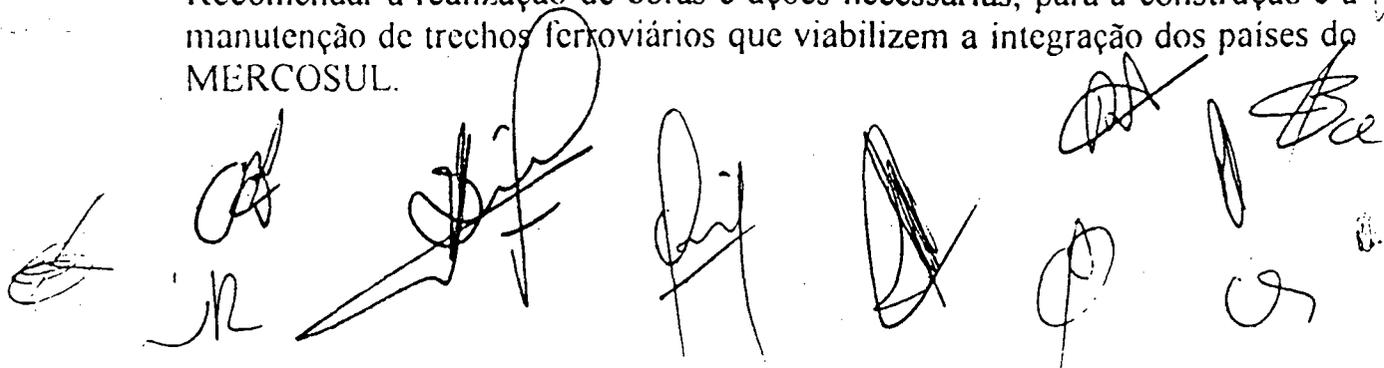
- a realização dos estudos de viabilidade para transposição da represa de Itaipu; *
- igualmente que, no âmbito da Comissão Intergovernamental de Hidrovias-CIH Paraná-Paraguai, se coordenem as ações necessárias que possibilitem a navegação diuturna em toda sua extensão.

1.2 Rodovias e Pontes

Os membros do CODESUL / CRECENEA - Litoral, manifestam sua satisfação pelos avanços conseguidos no processo de licitação para a conclusão da ponte São Borja - RS e San Tomé - CTES e ratificam a decisão de impulsionar outras obras de vinculações físicas entre os países do MERCOSUL, assim como aquelas que facilitam o processo de integração, conforme resumidas no ANEXO I.

1.3 Ferrovias

Recomendar a realização de obras e ações necessárias, para a construção e a manutenção de trechos ferroviários que viabilizem a integração dos países do MERCOSUL.



1.4 Corredores Bi-oceânicos

Gestionar junto aos respectivos Governos Federais (do Brasil e da Argentina) a realização de obras e ações, em especial nos sistemas rodoviários e ferroviários na Região, que possibilitem a vinculação bi-oceânica entre os portos do Pacífico e do Atlântico.

1.5 Aeroportos: Linhas Aéreas Regionais

Propiciar a formação de um Grupo de Trabalho CODESUL / CRECENEA - Litoral, buscando motivar empresas para estabelecerem serviços aéreos regionais, solicitando aos organismos nacionais competentes, que facilitem esse objetivo mediante o estabelecimento de uma legislação apropriada.

1.6 Complexos Multimodais de Carga

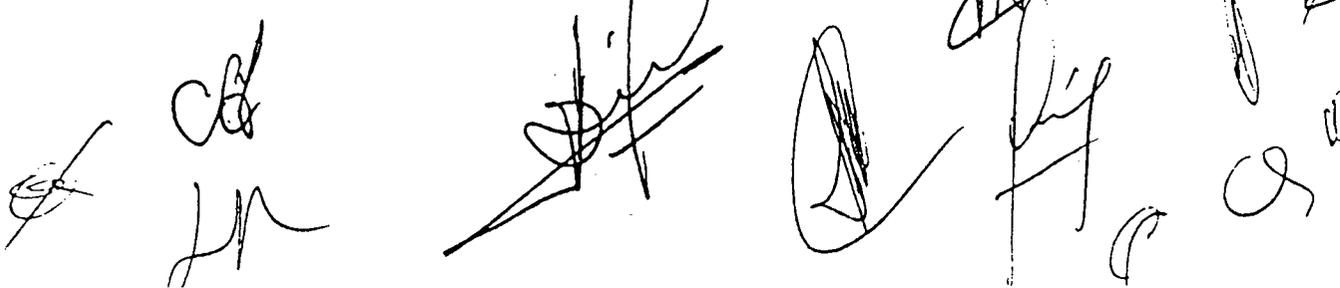
Estimular a instalação de Centros Multimodais de Cargas-CMC, localizados em pontos estratégicos que concentrem as diferentes alternativas de transferências de cargas, com distintas modalidades de transporte, aos quais poder-se-á agregar atividades industriais e comerciais, com uma adequada disponibilidade de serviços e informações nos principais entroncamentos hidro-aero-rodo-ferroviários.

2. GASODUTO: Proposta de Resolução

Os Governadores dos Estados Membros do CODESUL e das Províncias da CRECENEA - Litoral, **ACORDAM**, nesta ocasião, **PROPOR** às autoridades federais do Brasil e da Argentina a participação de representantes do CODESUL e da CRECENEA - Litoral nas tratativas referentes ao fornecimento de gás natural argentino aos mercados consumidores situados na área de competência dos respectivos Estados e Províncias.

3. COMUNICAÇÕES

Respaldar as ações dos respectivos Governos Federais objetivando a integração plena de telecomunicações nas áreas de fronteira do CODESUL / CRECENEA - Litoral, conforme proposto pelo Grupo do MERCOSUL, bem como permitir que as empresas operadoras regionais de telecomunicações do CODESUL / CRECENEA - Litoral, troquem informações sobre assuntos técnicos nas respectivas áreas de atuação.



4. ENERGIA ELÉTRICA

A delegação da CRECENEA - Litoral informou ao GIT, sobre a Ata de Acordo firmada entre o Governo do Estado do Rio Grande do Sul e a Província de Corrientes, em 31.08.95, na cidade de Porto Alegre, referente às ações conjuntas a serem desenvolvidas, que possibilitariam a concretização do Projeto Hidroelétrico Binacional de Garabi através de investimentos privados.

Florianópolis, 19 de outubro de 1995

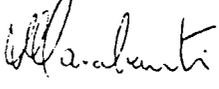
PELO CODESUL


MAIER AVRICH - RS


DALTON FERNANDO DA COSTA - PR

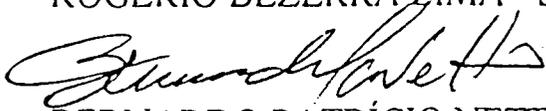
TITO CHACON GONZALEZ - RS

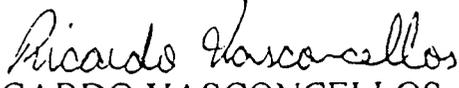

OLIVO ZANELLA - PR

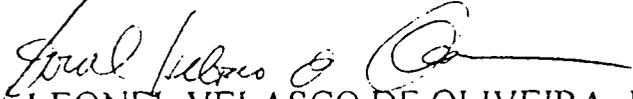

PAULO ROBERTO CAVALCANTI - SC


LAERCIO ANICETO SILVA - SC

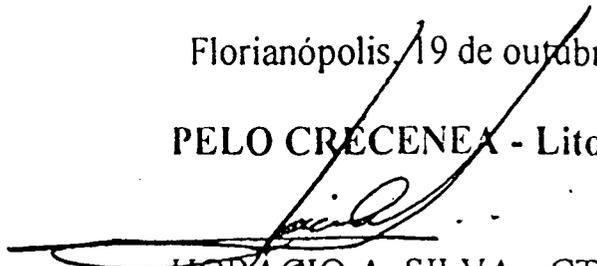
ROGÉRIO BEZERRA LIMA - SC

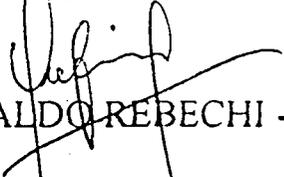

BERNARDO PATRÍCIO NETTO - PR


RICARDO VASCONCELLOS - SC

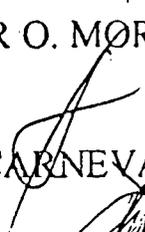

LEONEL VELASCO DE OLIVEIRA - MS

PELO CRECENEA - Litoral


HORÁCIO A. SILVA - CTES

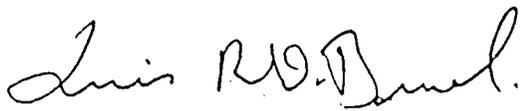

OSVALDO REBECHI - CTES

HECTOR O. MORALES - FSA


HUGO CARNEVALE - S.FE


JOSÉ GOMES - ER

JOSE DE BORTOLI - CHACO


LUI ROBERTO DANTAS BRUEL - PR


YASSUO KASAI - MS

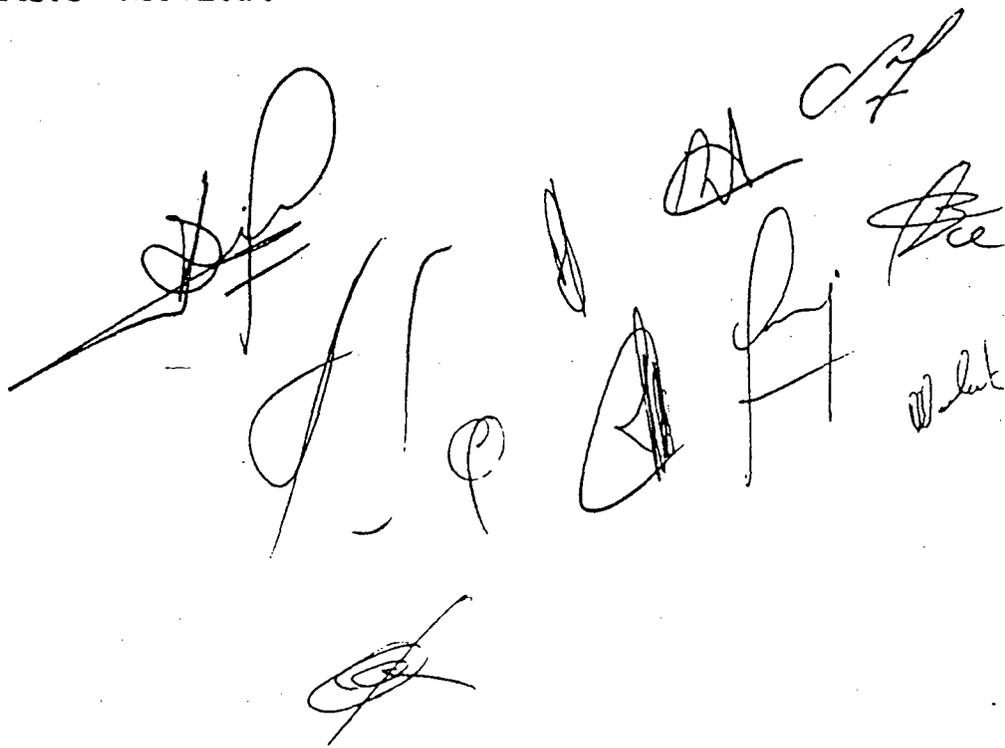
REPRESENTANTES DOS GOVERNO FEDERAIS

ANGELA MARIA S. AUN - MT /BRA GUSTAVO INFANTE - MRE/ARG

VERA TELLES - SAE/PR-BRA

ANDRÉ L. A. DOS SANTOS -
MRE/BRA

GENNARO CORASIO - MT /BRA



ANEXO I

PROPOSTA DO GRUPO DE INTEGRAÇÃO TEMÁTICA - GIT INFRA-ESTRUTURA /CARÁTER GERAL

Considerando a localização geográfica dos Estados Membros do CODESUL e Províncias da CRECENEA - Litoral em relação aos demais centros econômicos do Mercado Comum do Sul - MERCOSUL, constata-se a necessidade da realização de estudos e do desenvolvimento de ações concretas que facilitem o processo de integração.

Assim, tais estudos e ações deverão envolver grupos de interesse - públicos e privados - buscando soluções eficazes e efetivas para programas e projetos e, conseqüentemente, para os investimentos - internos e/ou externos - necessários para sua concretização.

Desta forma será necessário gestionar junto aos Governos Federais respectivos, a priorização de ações e a destinação de recursos, em especial, para as necessidades abaixo relacionadas:

CODESUL:

- Corredor Rodoviário Central, constituído basicamente pelas rodovias BR 158 e 153;
- Ferrovia EF - 116 (Mafra - Lages - Porto Alegre - Uruguaiana);
- Ferrovia SR 10 (Corumbá - Bauru);
- * • Definição dos Corredores Bi-ocênicos;
- Participação Técnica de Representantes do CODESUL nas tratativas referentes ao fornecimento de gás natural argentino;
- Desenvolver as Hidrovias Regionais (Paraná - Paraguai e Bacia do Rio Uruguai); e
- Integração plena de telecomunicações de fronteira e automatização do uso de telefonia móvel celular, no âmbito do MERCOSUL.

CRECENEA -LITORAL:

Misiones:

- Ruta Nacional 14 (San Pedro - Bdo. de Irigoyen)
- Ruta Nacional 101 (Bdo. de Irigoyen-Puerto Iguazú)
- Ruta Nacional 12 (Posadas- Puerto Iguazú)

Corrientes:

- Ruta Nacional 14 (Paso de los Libres-límite con Misiones)

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

- Ruta Nacional 14 (Paso de los Libres-límite con Misiones)
- Ruta Nacional 123 (Entre Ruta Nacional 14 hasta acceso a ciudad de Mercedes y entre Ruta Nacional 12 y Ruta Provincial 27)
- Ruta Nacional 119 (Mercedes-Curuzú Cuatiá)
- Ruta Nacional 38 (entre las Rutas Nacionales 12 y 14)
- Ruta Nacional 118 (entre Saladas y Paso Naranjito y Rutas Provinciales números 6 y 5)
- Ferrocarril Mesopotámico (Paso de los Libres-Corrientes)

Chaco:

- Ruta Nacional Nro16

Entre Ríos

- Ruta Nacional Nro 14 (ensanchamiento en toda su extensión en el territorio de la Provincia)
- Ruta Provincial 127 (Pavimentación)
- Puente Rosario - Victoria

Formosa

- Ruta Nacional Nro 81 (Lomitas-Embarcación)
- Ferrocarril General Belgrano (Formosa-Embarcación)

Santa Fe

- Ruta Nacional Nro 11
- Ferrocarril General Belgrano Santa Fe - Cordoba
- Puente Rosario (S.FE) - Victoria (ER)

A collection of handwritten signatures and initials in black ink, including a large signature on the left, a signature that appears to be 'Be' in the middle, and several other initials and signatures on the right side of the page.

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONOMICAS
COORDENADORIA DE ESTAGIOS E MONOGRAFIA

AVALIAÇÃO DA MONOGRAFIA

- PARTE ESCRITA

1.1) CONTEUDO:

a) Objetivo do Estudo - (na área econômica)

Até que ponto a delimitação dos objetivos permitiu que seus propósitos fossem alcançados.

NOTA: 0/ 1/ 2/ 3/ 4/ 5/ 6/ 7/ 8/ 9/ 10. !0,5!

b) Metodologia -

A metodologia utilizada foi apropriada para alcançar os objetivos.

NOTA: 0/ 1/ 2/ 3/ 4/ 5/ 6/ 7/ 8/ 9/ 10. !0,5!

c) Corpo do Trabalho -

O desenvolvimento teórico, analítico, de resultado e de conclusão foram sistematizados de maneira a possibilitar o atingimento dos objetivos. A bibliografia é atualizada.

NOTA: 0/ 1/ 2/ 3/ 4/ 5/ 6/ 7/ 8/ 9/ 10. !0,5!

Item 1.1) Média (a+b+c/3) = x 5,0 (peso) =

1.2) ESTILO E FORMA DE APRESENTAÇÃO

a) A redação foi clara, a linguagem precisa, as idéias foram apresentadas com lógica e continuidade, o uso da terceira pessoa do singular e da voz passiva foram seguidos no texto.

NOTA: 0/ 1/ 2/ 3/ 4/ 5/ 6/ 7/ 8/ 9/ 10. !0,5!

b) As tabelas, quadros, figuras, citações bibliográficas, notas de rodapé, números, abreviaturas, anexos, referências bibliográficas, etc., seguiram as normas técnicas.

NOTA: 0/ 1/ 2/ 3/ 4/ 5/ 6/ 7/ 8/ 9/ 10. !0,5!

Item 1.2) Média (a+b/2) = x 2,0 (peso) =

PARTE ORAL -

O conteúdo da exposição e da arguição, a postura, a gesticulação, a linguagem, os recursos didáticos e audiovisuais, desenvolvidos ou apresentados durante a defesa oral, foram satisfatórios.

NOTA: 0/ 1/ 2/ 3/ 4/ 5/ 6/ 7/ 8/ 9/ 10. !0,5! x 3,0 (peso) =

NOTA FINAL: 1) PARTE ESCRITA - item 1.1) =
- item 1.2) =

2) PARTE ORAL ----- =

Soma (Partes 1+2) =
Soma /10 (Nota Final) = **8,5**

Comissão de Avaliação:

1. (Presidente) Prof... RAJATO CARLOS
2. (Membro) Prof... HOYED N. LINS
3. (Membro) Prof... NESTOR BERCOVICH

Ass.
Ass.
Ass.

Nome do Aluno Jana Borges

Data Defesa: 04.12.95

PARECER DA BANCA: (Aspectos Positivos e Negativos da Monografia)