

ESTUDO DE NOVAS ROTAS PARA EXPORTAÇÃO PELO PACÍFICO (CORREDORES BIOCEANICOS)

Adriana Chia Montilha¹, Prof. MSc. Célio Daroncho²
^{1,2} Faculdade de Tecnologia da Zona Leste - FATECZL
adrianamontilha@gmail.com - celio@daroncho.com

1. Introdução

A idéia do Projeto Pacífico surgiu da necessidade de se buscar novas formas de distribuição com rotas que permitissem uma diminuição dos custos finais dos produtos brasileiros no mercado do Extremo Oriente, com uma atenção especial a China, com a utilização de portos do Chile e Peru, situados na costa do Pacífico, para exportação/importação de cargas. Um dos entraves ao aumento da relação comercial com este país se dá com relação ao alto custo de frete e ao prazo de entrega muito longo, por não haver uma rota menos demorada.

2. Corredores Bioceanicos

Corredores Bioceanicos são pontes terrestres que unem mercados de continentes distantes, unidas por diversos modais que se complementam para formar uma rota viável, implicando em uma considerável redução de custo e tempo [1]. Como exemplos, podem-se citar os corredores norte americanos, que permite que a carga proveniente do oriente, pelo Pacífico, transite pelo corredor terrestre e retome a via marítima pelo Atlântico para atingir a Europa [1]. Como o Brasil não possui acesso direto ao Pacífico a concretização dos corredores bioceanicos na América do Sul permitiria mudar esta situação, permitindo o desenvolvimento de um dinamismo comercial [1].

3. Rotas

Os caminhos que formam os corredores, em sua maioria, surgem para o transporte interno de mercadorias, e quando complementados dão origem aos grandes corredores bioceanicos que interligam sete países sul-americanos [2]. Uma alternativa para unir os portos do Atlântico e do Pacífico é o modal ferroviário, que combinado com a hidrovia que atravessa desde o Mato Grosso até Buenos Aires oferece uma opção de transporte de carga de grande escala [1].

O governo brasileiro, recentemente, descobriu uma nova rota para o Oriente, um corredor ferroviário, onde existe uma malha de 4 mil quilômetros de ferrovias já existentes em quatro países – Brasil, Bolívia, Argentina e Chile - que pode ser utilizada para ligar os portos de Santos a Antofagasta, no Chile [2]. O custo estimado para restaurar esta malha, seria de 55 milhões de dólares, e reduziria em 7,5 mil quilômetros a rota para a China, e em 30% o custo do frete. A capacidade de transporte da ferrovia estimada é de 150 milhões de toneladas de carga por ano, o que poderia elevar o comércio com a China [2]. O ministério dos transportes, estuda também, a viabilidade do projeto da Estrada do Pacífico, que sai do Acre e passa pelo Peru, um projeto elaborado nos anos 70, e também já existe um caminho alternativo pelo modal rodoviário quase pronto, que

atravessa Bolívia e Argentina antes de chegar ao Chile [2]. Um estudo de 1996 analisa 10 possíveis corredores com vista a serem alternativas para se atingir o Pacífico, sendo que dentre todos os portos apresentados nesses 10 corredores, para movimentação dos produtos brasileiros na costa do Pacífico, os que mais se destacam pela capacidade de movimentação e pela importância na economia dos dois países – origem e destino - são: o de Callao, no Peru, e o de Valparaíso, no Chile. Os demais portos são de médio e pequeno porte que, no entanto, apresentam um bom calado, operam com ociosidade e também poderiam ser utilizados como alternativa para a saída de mercadorias brasileiras para o Pacífico [3].

4. Obstáculos Encontrados

O principal obstáculo encontrado refere-se às más condições em que se encontram as infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias, onde seriam necessários investimentos na modernização / reconstrução ou mesmo a construção das vias [3]. É necessário também reformar e modernizar os portos envolvidos, bem como suas normas e procedimentos [2].

Outros pontos que também podem ter peso significativo na transferência de cargas de portos brasileiros, para portos situados em outros países são: perdas de tarifas de fretes nos sistemas terrestres e nos portos nacionais; ociosidade em instalações existentes, com possível geração de desemprego em território nacional e a transferência para o exterior de um montante razoável de recursos internos para suprir o atendimento na área de serviços [3].

5. Conclusões

Os corredores bioceanicos surgem como uma alternativa viável para a redução de custos e tempo, possibilitar uma maior integração dos países da América do Sul, com um intercâmbio comercial de mercadorias e turístico. Em contrapartida, são necessários demasiados investimentos para que o funcionamento dos corredores se torne realmente vantajoso para o comércio exterior brasileiro com os países asiáticos.

6. Referências

- [1] LIMA, D. R. Corredores Bioceanicos de Sudamérica e La Influencia Brasileña. 2002. Disponível em: <http://www.revistamarina.cl> Acesso em: Jul 2006.
- [2] FREIRE, F. Caminho Para a China. Revista Dinheiro. Jan 2004.
- [3] GEIPOT. Estudo de corredores Bioceanicos. 1996. Disponível em: www.geipot.gov.br. Acesso em: set 2006.

¹ Aluna do curso de Logística .