

Otimização do transporte ferroviário Brasil-Bolívia

Mês a mês vem sendo observado que o transporte de mercadorias entre os Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, cresce cada vez mais, acompanhando o progresso econômico de outras regiões do País, e esse desenvolvimento processa-se através de escoamento de produtos agrícolas para os mercados nacional e internacional.

Já com relação ao abastecimento dos produtos derivados de petróleo, o mesmo é feito por estrada-de-ferro para os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, saindo os carregamentos de Paulínia, São Paulo, seguindo para Campo Grande, onde é feita a distribuição por carros-tanques rodoviários para o norte e sul dos dois Estados matogrossenses. Para oeste, os produtos petrolíferos seguem de trem até Corumbá, ponto final da linha de Superintendência Regional Bauru-S.P. 4.2, onde também é feita distribuição para a região do Pantanal.

Para maior segurança do transporte de derivados de petróleo, nas linhas ferroviárias, as operações são realizadas através de vagões-tanques, formando o tipo de composição conhecido por "trem unitário", que é igualmente usado para transportar quantidades muito elevadas de produtos granulados, como a soja por exemplo.

Somente no mês de junho último, foram movimentados 110 mil metros cúbicos de gasolina e óleo diesel para Campo Grande, tendo a soja também colaborado para que a Superintendência de Produção Bauru-S.P.-4.2 atingisse seu recorde anual em 85, perdendo unicamente para o óleo refinado combustível e o refinado diesel. Este ano, no primeiro semestre, o índice de movimentação de soja alcançou 179.700 tu, marca que é quase a metade do total transportado em 85, quando se registrou o montante de 402.696 tu.

DA BOLÍVIA PARA O BRASIL

Da Bolívia para o Brasil vem aumentando o volume de cargas transportadas pela Superintendência de Produção Bauru-S.P. 4.2, e as mercadorias destinam-se ao abastecimento do mercado interno, entre os quais o gás liquefeito de petróleo e

madeira, havendo ainda cargas que adentram o território nacional para ser exportado através de nossos portos, como por exemplo o de farelo e soja.

Em 1984, foram transportados 19.092 tu de mercadorias diversas da Bolívia para o Brasil, e, em 1985, a marca foi de 21.508 tu, ou seja, 12,65 por cento a mais que no ano anterior. Os resultados do primeiro semestre de 86 demonstram que este índice será superado.

De março a junho foram movimentadas 15.570 tu de farelo de soja, representando 72 por cento do volume de carga da Bolívia para o Brasil, em 1985.

TRANSPORTE DE VOLUMES

Em se tratando de transporte de cargas por estrada-de-ferro, há sempre a presunção de que essas operações movimentam sempre grandes tonelagens. No entanto, a Superintendência de Produção Bauru-S.P. 4.2, na rota Bauru-Corumbá-Bauru, procurando otimizar a capacidade de tração das locomotivas dos trens de passageiros, criou com absoluto sucesso o serviço de transporte de pequenos volumes, através de aluguel de vagões para firmas especializadas no ramo.

As "pequenas expedições" como são normalmente chamadas, são embarcadas em vagões para tráfego nos trens de passageiros, ficando os trâmites de controle, faturamento, manuseio e demais procedimentos administrativos de rotina, inteiramente a cargo da firma locadora. Face a esse sucesso operacional, a Superintendência de Produção Bauru-S.P. 4.2 e a Ferrovias Paulista S/A — Fepasa, estão ultimando providências para que outras empresas que atendem o interior paulista, passem a se utilizar do mesmo sistema de transporte de pequenos volumes.

É bastante significativa a quantidade desse tipo de carga, daí a certeza de que o transporte por estrada-de-ferro pode atingir a curto prazo um montante de 20 vagões/dia, propiciando uma receita livre de despesas para a Regional-SR 4. E o que é melhor, contribuindo para o aproveitamento mais racional do material rodante e de tração.

