

002076

I005938

### ECONOMIA INTERNACIONAL

#### Proposta alternativa de traçado da "Rodovia do MERCOSUL". Questões de interesse para o BRASIL.

(03 Set 93)

A construção da ponte sobre o rio da Prata, interligando as cidades de BUENOS AIRES/ARGENTINA e COLÔNIA/URUGUAI, apesar de ser a opção que apresenta a preferência majoritária dos países do MERCOSUL — devido ao fato de não requerer aporte de recursos públicos, à redução do trajeto entre SÃO PAULO e BUENOS AIRES, à maior criação de empregos e aos benefícios às regiões da cabeceira —, tem suscitado discussões a respeito de trajetos alternativos, as quais avaliam os impactos econômicos, sociais e ambientais, além dos custos estimados para os diferentes traçados.

A contrariedade, no âmbito do MERCOSUL, à citada ponte parte dos moradores das localidades que perderiam o tráfego atual e de alguns segmentos políticos, os quais têm resistido a essa opção, alegando questões relativas aos reais impactos da obra, à soberania e à possibilidade de pressões por parte das empresas transnacionais interessadas na construção e exploração comercial da via.

Uma proposta recente da Universidade de Passo Fundo/RS (UPF) sugere um traçado diferente do original, passando pelo interior do BRASIL (SÃO PAULO, PARANÁ, SANTA CATARINA e RIO GRANDE DO SUL), do URUGUAI e da ARGENTINA, porquanto proporcionaria algumas vantagens compensatórias consideráveis. Conforme o estudo, as estradas existentes seriam ampliadas e reformadas, perfazendo um total de, aproximadamente, 2.140 Km, e teriam um custo 23,42% mais baixo em relação ao projeto inicial, evitando ainda grandes obras de arte de engenharia. Afora tais aspectos, estabeleceria condições para um maior desenvolvimento integrado em áreas de base econômica essencialmente agropecuária dos três países, contribuindo para a redução do êxodo rural.

A proposição da UPF reconhece a importância estratégica de uma eficiente rota terrestre interligando os três países como um dos fatores preponderantes para a consolidação da integração regional e dos benefícios por ela gerados. Essa nova concepção desconsidera a construção da ponte e privilegia a infra-estrutura viária existente e a interiorização do traçado, utilizando a sua potencialidade como elemento gerador de desenvolvi-

Z1: SIM

W/FS1/00235/2104/B1C/030993

CONFIDENCIAL

mento para a região Sul do País e determinando a equidade entre o objetivo integracionista do Cone Sul e as metas de desenvolvimento nacional. Ademais, considera a geração interna de empregos — que seria mais elevada do que a proporcionada pela construção da ponte — um fator ainda de maior relevância, se consideradas as necessidades conjunturais do BRASIL. O percurso proposto pela UFP pretende ainda desafogar as rodovias principais que margeiam o litoral Sul, além de evitar maior impacto ambiental na Reserva Ecológica do Taim/RS.

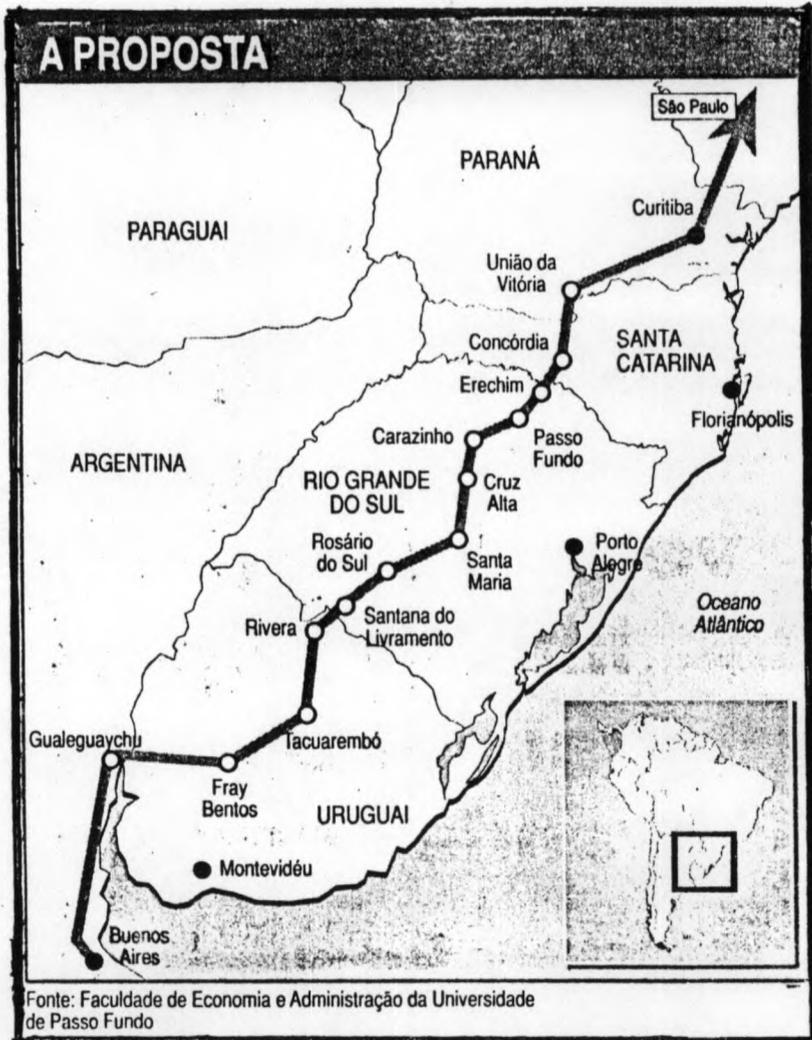
A despeito das preferências evidenciadas através da mídia pela construção da ponte, o tema - que tem sido discutido no âmbito de uma comissão trilateral coordenada pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE) -, em face de sua importância e das alternativas coerentes surgidas em foros diversos, requer o esgotamento das análises de custo-benefício que possam atender a objetivos nacionais e a estratégias de comércio internacional, antes de serem consolidados os elementos necessários para a adoção da decisão final.

\* \* \*

**Z3: B1C**

**ANEXO:** Cópia do croqui do traçado proposto pela UFP e resumo das obras previstas.

CONFIDENCIAL



### AS REFORMAS PREVISTAS

**São Paulo:** Construção de 311 quilômetros, ampliando trechos da BR-116. Custos: US\$ 108,8 milhões

**Paraná:** Restauração de alguns trechos e construção de uma terceira faixa em partes das estradas BR-153 e BR-476. Custos: US\$ 82,2 milhões

**Santa Catarina:** Restauração e construção de uma terceira faixa em 70 quilômetros da BR-153. Custos: US\$ 18,7 milhões

**Rio Grande do Sul:** Obras de restauração e ampliação em oito estradas (BR-153, BR-135, BR-377, RS-223, BR-392, BR-159, BR-290 e BR-293). Custo: US\$ 70,4 milhões

FORUM INTERNACIONAL DE DEBATES "RODOVIA DO MERCOSUL" -  
SANTANA DO LIVRAMENTO/RS/BRASIL E RIVERA/ROU.

Durante os dias 13 e 14 Ago 93, foi realizado o FORUM INTERNACIONAL DE DEBATES "RODOVIA DO MERCOSUL", nas cidades fronteiriças de SANTANA DE LIVRAMENTO/RS/BRASIL e RIVERA/ROU, promovido pelas duas prefeituras dessas cidades e pela Assembléia Legislativa do RS.

Durante a jornada, técnicos e autoridades brasileiras e uruguaias concluíram que a rodovia para unir o BRASIL, URUGUAI e ARGENTINA deve ter um traçado diferente do original (proposto durante o Seminário realizado em CANELA/RS, de 22 a 24 Out 92), que previu a ligação SÃO PAULO-BUENOS AIRES pelo litoral, passando pelas seguintes cidades principais: CURITIBA/PR, PORTO ALEGRE/RS, PELOTAS/RS, RIO GRANDE/RS, via MONTEVIDÉU/ROU e COLONIA/ROU, até atingir BUENOS AIRES/RA.

Os trabalhos basearam-se em estudo minucioso, efetuado por professores da UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO/RS - UPF (da cidade de mesmo nome), que buscaram comprovar as vantagens de um projeto da auto-estrada pelo interior dos três países, para também ligar SÃO PAULO a BUENOS AIRES, com o seguinte percurso: CURITIBA/PR, UNIÃO DA VITÓRIA/PR, CONCORDIA/SC, ERECHIM/RS, PASSO FUNDO/RS, CARAZINHO/RS, CRUZ ALTA/RS, SANTA MARIA/RS, ROSARIO DO SUL/RS, SANTANA DO LIVRAMENTO/RS, via RIVERA/ROU, TACUAREMBO/ROU, FRAY BENTOS/ROU e GUALEGUAYCHU/RA, até atingir BUENOS AIRES.

Conforme o estudo, as estradas já existentes seriam ampliadas e reformadas, para dar espaço a "estrada internacional" (Z7), ligando SÃO PAULO e BUENOS AIRES. Perfazendo um total de cerca de 2.140 quilômetros, o custo de construção foi apresentado como menos oneroso em 23,42% em relação ao projeto pioneiro, sendo, ainda, dispensadas obras de arte, como a projetada ponte - chamada de "milionária" - interligando BUENOS AIRES/RA a COLONIA/ROU. Não fosse isso, a estrada correria junto às zonas de produção essencialmente agropecuárias dos países interligados, como forma de desenvolver as zonas interiores brasileiras e uruguiaia, principalmente.

Durante os dois dias do encontro, os pesquisadores listaram argumentos e estatísticas para provar que o percurso pelo interior dos países seria mais econômico e produtivo, além de facilitar o escoamento da produção entre os consorciados. Além do mais, permitiria uma diminuição no êxodo rural, em razão do conseqüente desenvolvimento das pequenas cidades.

Um dado apresentado como significativo para a questão da defesa da ecologia referiu-se a uma vantagem adicional da nova proposição, porquanto o traçado alternativo evita a passagem pela Reserva Ecológica do Taim - ao contrário da original -, o que

Z1: B1C

reduziria os danos, principalmente à fauna da região, hoje já bastante acentuados, devido ao tráfego existente com uma rodovia que corta o local, que não tem o porte da propugnada.

Como argumento final, a estimativa é de que a execução das obras da nova rodovia propiciaria a criação de 500 mil empregos até o ano 2000.

A iniciativa contou com o apoio dos prefeitos brasileiros e uruguaios presentes, das localidades por onde passaria o novo traçado da estrada, tendo o Intendente de RIVERA/ROU, MARTIN PADERN, elogiado o Projeto, além de afirmar que "o litoral uruguaio está bem desenvolvido, mas o centro está desprotegido".

Durante o evento, foram programados para os próximos meses novos seminários sobre o assunto, em SANTA MARIA e PORTO ALEGRE/RS, no PARANA e em SANTA CATARINA.

\*

\*

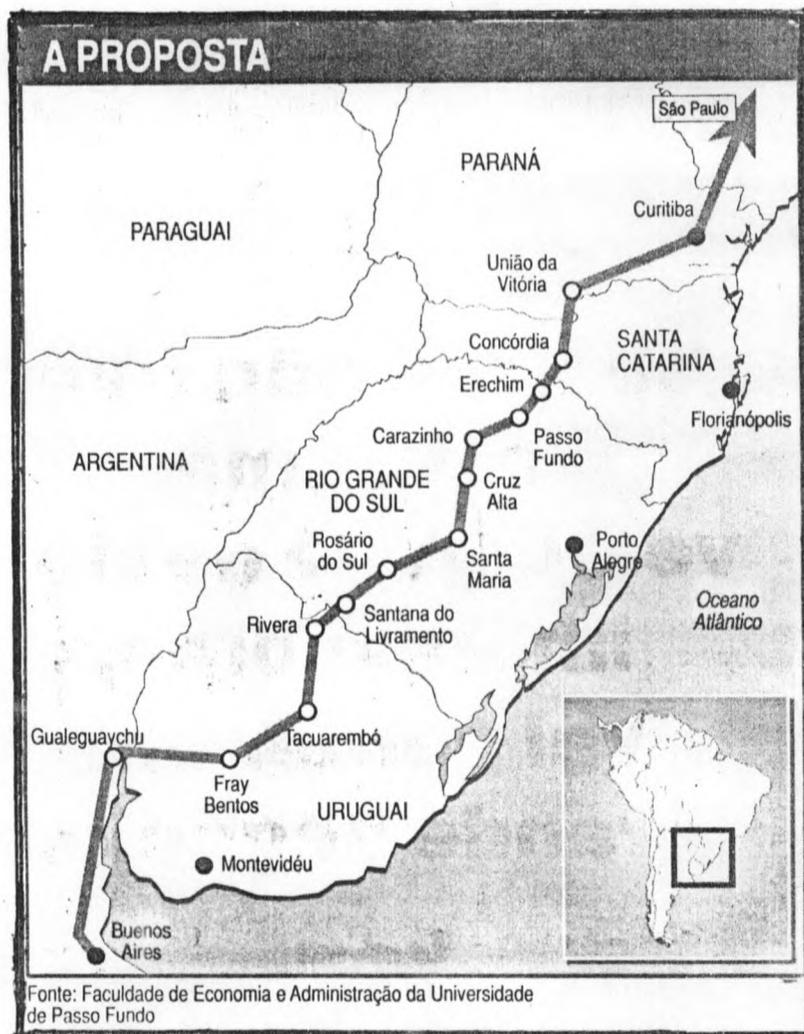
\*

Z2: W/FS1/00051/100/B3A/281092.

Z3: B3A

Z7: COPIA DE CROQUI DO NOVO TRAÇADO PROPOSTO PARA A "RODOVIA DO MERCOSUL" E DO RESUMO DAS REFORMAS PREVISTAS PARA A OBRA.

WJSCMSTUDNULN00PDEZ97F69:33:/3/40R2C-RBD



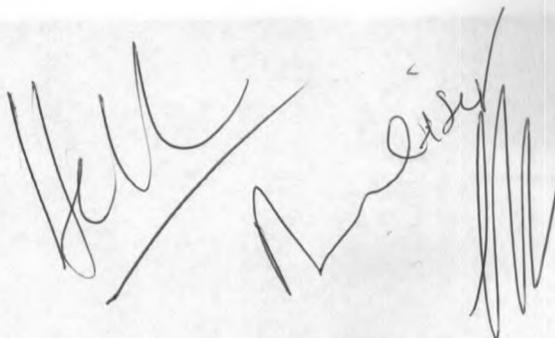
### AS REFORMAS PREVISTAS

**São Paulo:** Construção de 311 quilômetros, ampliando trechos da BR-116. Custos: US\$ 108,8 milhões

**Paraná:** Restauração de alguns trechos e construção de uma terceira faixa em partes das estradas BR-153 e BR-476. Custos: US\$ 82,2 milhões

**Santa Catarina:** Restauração e construção de uma terceira faixa em 70 quilômetros da BR-153. Custos: US\$ 18,7 milhões

**Rio Grande do Sul:** Obras de restauração e ampliação em oito estradas (BR-153, BR-135, BR-377, RS-223, BR-392, BR-159, BR-290 e BR-293). Custo: US\$ 70,4 milhões



URUGUAI

Ponte COLONIA-BUENOS AIRES. Projeto de construção. Perspectivas para o MERCOSUL.

Os trabalhos de levantamento sobre a ponte COLONIA-BUENOS AIRES levarão 14 meses, no entanto, um primeiro informe sairá em 6 meses.

A Comissão Binacional da Ponte BUENOS AIRES-COLONIA fará uma revisão que permitirá determinar se já existem elementos de julgamento suficientes para adotar decisões por parte de ambos os Governos.

O projeto prevê uma ponte de 50 km de extensão, a maior do mundo, mas, se o projeto for avante e se concretizar, sem dúvida, será um marco no desenvolvimento regional, principalmente no âmbito do MERCOSUL. Permitirá o encurtamento das distâncias entre BUENOS AIRES, MONTEVIDEU e BRASIL. Isso significa maior circulação de mercadorias em menor tempo e fretes mais baratos.

Z E R O H O R A / R S

17 AGO 93

## Rodovia do Mercosul

**P**esquisadores da Universidade de Passo Fundo apresentaram ao Fórum Internacional de Debates Rodovia do Mercosul, que foi realizado em Santana do Livramento, uma proposta alternativa à prevista rodovia internacional que ligará o Brasil, o Uruguai e a Argentina: o trabalho indica que se o traçado fosse pelo interior — de Curitiba a Rivera, passando pelas localidades uruguaias de Tacuarembó e Fray Bentos e chegando à argentina Gualeguaychu — haveria uma redução de custos de 23,42% em relação a uma nova estrada pelo litoral, e proporcionaria a geração de 500 mil empregos até o final da década.

Tais vantagens, conforme o estudo daquela instituição uni-

versitária, seriam proporcionadas pela utilização, em território brasileiro, das rodovias BR-158 e BR-285, que hoje ligam Livramento a Santa Maria e Passo Fundo, no Rio Grande do Sul, e por outras rodovias já existentes em grande parte em Santa Catarina — onde o eixo seria Concórdia — e no Paraná, a partir de União da Vitória em direção ao leste, até a capital, seguindo o norte para chegar a São Paulo. De outra parte, a abertura dessa via internacional pelo interior proporcionaria facilidades no escoamento de safras, evitaria o êxodo rural pelo desenvolvimento de pequenas cidades que serão beneficiadas com o trajeto proposto e aliviaria o tráfego intenso da BR-101, pelo litoral brasileiro.

A proposta, sem dúvida, é

criativa e deve ser detalhada para debate em encontros já previstos. A rodovia internacional, neste percurso, exigiria a construção de 311 quilômetros de leito asfáltico em São Paulo, a construção de uma terceira faixa nas BR-153 e 476 no Paraná, outra terceira faixa no trecho catarinense da BR-153, além de obras de restauração e ampliação de rodovias no Rio Grande, a um custo de US\$ 280,1 milhões em território brasileiro.

Se parece existir o apoio inicial de várias comunidades interioranas gaúchas e uruguaias, o tema, no entanto, precisa do respaldo dos governos dos quatro países do Mercosul, o que será obtido se for realmente esta uma proposição de maior integração inter-regional.

O GLOBO

17 AGO 93

## Panorama Econômico

Míriam Leitão

### Além da conta

O Governo terá um gasto extra com pessoal de US\$ 3,5 bilhões em 94, em função do aumento na gratificação do funcionalismo público federal. Esse aumento nos gastos equivale a seis meses de IPMF.

Os técnicos dos Ministérios da Fazenda e do Planejamento tomaram um susto porque, inicialmente, estava previsto um impacto muito menor, diz uma fonte do Ministério da Fazenda. O secretário da SOF, Aurélio Nonô, confirma a informação e a surpresa com a revisão das contas: "A conclusão deu na gente um susto do tamanho de um bonde."

O gasto extra foi criado pela lei de política salarial do funcionalismo proposta pelo Governo Itamar e aprovada há um mês. A lei eleva a gratificação para 160% sobre os salários dos funcionários do PCC (Planos de Classificação de Cargos), o pessoal que não está nas carreiras especializadas e que por isso tem os menores salários. O problema é que a Constituição concede para todos os inativos as mesmas vantagens de quem está na ativa. O impacto é, na melhor das hipóteses, de US\$ 3,5 bilhões, mas na Fazenda teme-se que possa chegar a US\$ 4 bilhões.

Continua

Continuação

## O time e o seu projeto

O ministro Fernando Henrique Cardoso reuniu-se ontem no fim da tarde, no Rio, pela primeira vez com toda a equipe. "Foi para fazer o equilíbrio dos líquidos. A primeira reunião com todo mundo junto", disse Fernando Henrique.

Ele estava ontem visivelmente otimista com o fim da crise da semana passada. "Estou com um timaço", disse ele. "Temos agora uma nova boa oportunidade", acrescentou.

Na reunião foram discutidos nomes para a equipe do

Banco Central. "O Malan quer o Gustavo na área externa do banco e, evidentemente, o Winston não quer abrir mão dele. Estamos analisando os nomes, mas tudo ficará dependendo da aprovação do Malan pelo Senado", explicou.

O ministro usou argumentos fortes para trazer Pedro Malan para o Banco Central. Lembrou os riscos que o país enfrenta e o projeto de Brasil que os social-democratas sempre sonharam. "Essa é a chance desse grupo", afirmou.

## A tesoura de Mr. Cardoso

Ministros da Fazenda no Brasil são uma espécie de vida curta, diz a revista "The Economist", na primeira linha de um texto recheado de elogios ao Mr. Cardoso. A revista diz que o ministro é um brilhante sociólogo, aparece bem na televisão, tem boa re-

lação com a imprensa, fala muitas línguas e recebeu apoio de líderes sindicais, empresários e políticos de esquerda, direita e centro. O mais importante, segundo a revista, é que Mr. Cardoso está cortando os gastos.

O GLOBO

17 AGO 93

# 'NYT': cresce o interesse dos EUA pelo Brasil

JOSÉ MEIRELLES PASSOS  
Correspondente

WASHINGTON — A abertura do mercado brasileiro às importações está agradando muito aos investidores americanos. Cada dia surgem mais empresas interessadas em abrir negócios no Brasil. Só este ano o Departamento de Comércio dos EUA já recebeu 40% a mais de pedidos de informações sobre o Brasil, feitos por exportadores americanos. Apesar da euforia, alguns obstáculos ainda retêm alguns dos potenciais investidores. A burocracia e a corrupção são dois deles. informou ontem o influente "New York Times", numa longa reportagem sobre o renovado interesse pelo Brasil.

Um importador, que pediu para não ser identificado, disse ao jornal que teve de dar dinheiro por fora para receber sua mercadoria, meses atrás. "Em janeiro passado, tive de pagar US\$ 1.500 para desembaraçar um carregamento equivalente a US\$ 25 mil na alfândega, em São Paulo. A fiscal estava para ser transferida para o Rio e queria juntar alguns dólares", relatou.

Richard Ades, diretor do escritório do Departamento de Comércio dos EUA em São Paulo contou ao "NYT" que, apesar da inflação, o Brasil está se tornando cada vez mais atraente às companhias de seu país. "O PIB do Brasil é o dobro do México", comenta ele na entrevista.

As estatísticas justificam o in-

teresse americano: entre 1988 e 1992, as exportações dos EUA para o Brasil tiveram um aumento de 35%, chegando a US\$ 5,7 bilhões ano passado. "A América Latina é o mercado que cresce mais rápido para as mercadorias americanas", escreveu James Brooke, do "NYT". Peter Hakim, presidente do Inter-American Dialogue, um grupo privado de estudos sociais e econômicos sediado em Washington, lembrou que cada 1% de crescimento econômico na região faz aumentar as exportações dos EUA para a América Latina em US\$ 5 bilhões. Enquanto isso, cada 1% de crescimento econômico no Japão aumenta suas importações de produtos americanos em apenas US\$ 1 bilhão.

FICHA DE TRAMITACAO DE DOCUMENTOS - FTD

NRE: 05326/93 18 AGO 93 TRAMITACAO: NORMAL DTC:

IDENTIFICACAO: W/FS1/00065/100/B3A/160893

DISTRIBUICAO INICIAL

ORIGINAL: CO-1 COPIAS:

ENCAMINHAMENTOS

1.	2.	3.	4.	5.	6.
ORD	DATA	DE	PARA	DESPACHO	
01.	18 08 93	06.7	CO-21	[Signature]	
02.	19 8 93	CO-21	ST214	Proceder R	
03.	20 8 93	ST-214	[Signature]	Inressor	
04.	06 09 93	214	S-DOE	[Signature]	
05.					
06.					
07.					
08.					
09.					
10.					

PROVIDENCIAS ADOTADAS

ORD	DATA	FRACAO	PROVIDENCIAS
01.			
02.			
03.			
04.			
05.			

OBSERVACOES

01.	
02.	