

Brasil

Unidade sul-americana

A nova carteira de projetos prioritários dos 12 países

Projeto	Descrição	Localização	Valor (em US\$ milhões)
Eixo Paita-Tarapoto-Yurimaguas	Recuperação de rodovias, melhorias na navegabilidade de hidrovias, modernização de portos e criação de centros logísticos	Peru	842,5
Eixo Callao-La Oroya-Pucallpa	Recuperação de rodovias, melhorias na navegabilidade de hidrovias, modernização de portos e criação de centros logísticos	Peru	2.529
Acesso norte-oriental ao rio Amazonas	Melhorias no transporte fluvial de cargas e passageiros	Brasil/Colômbia/Equador/Peru	1105,5
Corredor viário Caracas-Bogotá-Buenaventura/Quito	Ampliação de capacidade da rodovia	Colômbia/Equador/Venezuela	3.350
Interconexão fronteira Colômbia-Equador	Implantação de dois centros fronteiriços e pavimentação de trecho rodoviário	Colômbia/Equador	208,6
Sistema de conectividade de passagens de fronteira Colômbia-Venezuela	Melhorias técnicas em quatro passagens fronteiriças	Colômbia/Venezuela	6,3
Centro binacional de fronteira Desaguadero	Construção de centro de atendimento binacional, com processos informatizados	Bolívia/Peru	4,0
Autopista del Sol	Melhorias e recuperação do trecho Sullana-Aguas Verdes	Peru	190,3
Ponte binacional Salvador Mazza-Yacuiba	Construção de ponte, acessos e centro de fronteira	Argentina/Bolívia	23,0
Ponte binacional La Quiaca-Villazón	Construção de ponte e pavimentação de acessos	Argentina/Bolívia	165
Corredor ferroviário Paranaguá-Antofagasta	Ferrovia de carga com 3,5 mil km de extensão para ligar os oceanos Atlântico e Pacífico	Argentina/Brasil/Paraguai/Chile	3.700
Conexão viária Foz do Iguaçu-Ciudad del Este-Assunção-Clorinda	Ampliação de rodovias e construção de ponte Brasil-Paraguai	Argentina/Brasil/Paraguai	316
Linha de transmissão Itaipu-Assunção-Yaciretá	Linha de transmissão de 500 kV para aumentar segurança no fornecimento de energia	Paraguai	255
Recuperação da rodovia Caracas-Manaus	Restauração das rodovias BR-174 e Troncal 10. A brasileira está em pior estado	Brasil/Venezuela	480
Rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Linden-Georgetown	Melhorias na BR-401 e pavimentação de mais de 400 km em trecho guianês	Brasil/Guiana	250
Corredor rodoviário Ciudad Guayana-Georgetown-South Drain-Albina	Conexão rodoviária entre Venezuela, Guiana e Suriname, incluindo construção de ponte sobre o rio Corentine	Guiana/Suriname/Venezuela	358
Melhorias no sistema de navegabilidade da Bacia do Prata	Ampliação de portos fluviais, dragagem, balizamento e outras obras	Argentina/Bolívia/Brasil/Paraguai/Uruguai	354,8
Interconexão ferroviária Argentina-Paraguai-Uruguai	Reativação e melhorias de trechos ferroviários para integração das redes nos três países	Argentina/Paraguai/Uruguai	268
Recuperação do ramal ferroviário Chamberlain-Fray Bentos	Recuperação de trecho de 263 km da rede ferroviária	Uruguai	100
Contorno viário de Nueva Palmira	Minianel rodoviário e sistema de acessos terrestres ao porto	Uruguai	8
Ampliação do aeroporto internacional de carga Viru-Viru	Nova infraestrutura para armazenamento e controle de carga em Santa Cruz de la Sierra	Bolívia	20
Melhorias da conectividade viária no eixo interoceânico central	Duplicação de rodovias entre La Paz e Oruro	Bolívia	383
Passagem de fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	Implantação de centro de controle integrado na fronteira	Bolívia/Paraguai	2
Corredor ferroviário bioceânico central (trecho boliviano)	Interligação ferroviária entre os portos de Santos (Brasil) e Arica (Chile), com 4 mil km	Bolívia	3.093,3
Gasoduto do nordeste argentino	Gasoduto de 1,5 mil km para aumentar fornecimento de gás boliviano a quatro províncias argentinas	Argentina/Bolívia	1.000
Ponte internacional Jaguarão-Rio Branco	Construção de 2ª ponte sobre o rio Jaguarão	Brasil/Uruguai	65
Transporte aquaviário no sistema Laguna Merín e Lagoa dos Patos	Obras de dragagem para viabilização do transporte de cargas e passageiros	Brasil/Uruguai	100
Corredor ferroviário Montevidéu-Cacequi	Substituição de dormentes, reforço de estruturas e reforma de dez pontes para viabilizar ferrovia binacional	Brasil/Uruguai	196
Otimização da passagem de fronteira Cristo Redentor	Melhorias do sistema fronteiriço entre Chile e Argentina	Argentina/Chile	243
Conexão viária Porto Velho-Peru	Construção de ponte na BR-364, em Abunã (Rondônia), e novo centro integrado de fronteira	Brasil/Peru	127,3

Infraestrutura Investimento soma US\$ 18 bi e 10 obras envolvem o Brasil América do Sul discute 30 projetos de integração

Daniel Rittner

De Brasília

Os países da América do Sul terão uma nova carteira de 30 projetos de infraestrutura, com investimentos que superam US\$ 18 bilhões, para promover a integração física da região. Pelo menos dez empreendimentos envolvem o território brasileiro, como a implantação de um corredor ferroviário de Paranaguá ao litoral chileno, a recuperação da rodovia Manaus-Caracas, a construção da ponte internacional Jaguarão-Rio Branco e a reativação do transporte fluvial na Lagoa Mirim e na Lagoa dos Patos — os dois últimos compartilhados pelo Rio Grande do Sul e o Uruguai.

Essa carteira deverá ser aprovada por ministros de 12 países que compõem o Conselho de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan) da Unasul, em reunião na quarta-feira, em Brasília. Além de avaliar os 30 projetos, eles vão criar grupos de trabalho responsáveis pela implantação de um mega-anel de fibra óptica na América do Sul e pela análise do financiamento a essas obras. Até o Banco do Sul, com capital subscrito de US\$ 7 bilhões e possível alavancagem de até US\$ 20 bilhões, pode ter participação em projetos considerados “pilotos”.

“Estamos substituindo a lógica dos eixos de exportação pela dos eixos de desenvolvimento regional”, diz João Mendes Pereira, chefe da coordenação-geral de assuntos econômicos da América Latina e do Caribe no Ministério das Relações Exteriores. Ele

lembra que na origem da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), nascida em 2000 em meio às negociações para a criação da Área de Livre Comércio das Américas (Alca), predominava a aposta em grandes corredores para facilitar as exportações.

A lista de obras escolhidas para a Agenda Prioritária de Projetos (API) demonstra esse enfoque. O segundo principal empreendimento em volume financeiro, orçado em US\$ 3,3 bilhões, é o corredor viário Caracas-Bogotá-Quito. Projetos como a melhoria da navegabilidade na Bacia do Rio da Prata e a passagem de fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro, entre o Paraguai e a Bolívia, têm a mesma característica.

O desafio será tirar do papel obras que são anunciadas, só nos fóruns de presidentes sul-americanos, há mais de uma década. A IIRSA tinha uma lista original de 524 projetos. Em 2004, os presidentes da região decidiram criar uma “agenda de implementação consensual”, com 31 obras prioritárias. Mas poucas avançaram e agora vão ser redimensionadas.

“A IIRSA não ofereceu uma solução efetiva e de alto nível para a integração voltada ao desenvolvimento dos nossos países”, afirma João Mendes Pereira. “Ela deu suporte enorme a estudos e projetos, mas falhou para encontrar mecanismos de financiamento.”

Um exemplo é a ligação terrestre entre Boa Vista (Roraima) e Georgetown (Guiana). A ponte internacional sobre o rio Tacutu, na fronteira entre os dois países,

foi construída com orçamento do Tesouro Nacional e inaugurada em 2009. Tem 230 metros de extensão e o projeto de iluminação da ponte coube ao governo estadual. Para completar a ligação, no entanto, é preciso pavimentar 450 quilômetros de rodovia no trecho guianês entre Linden e Lethem. O projeto é orçado em US\$ 250 milhões, mais de 10% do PIB da Guiana, e o país não consegue financiamento.

Na IIRSA, o maior papel de agente financiador coube ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Para a nova carteira de projetos, entidades como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a Corporação Andina de Fomento (CAF), o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata) e até instituições nacionais de menor porte — o venezuelano Bndes e os argentinos Bice e La Nación — deverão ganhar mais peso.

O diretor da área internacional do BNDES, Luiz Eduardo Melin, avalia que é preciso “escaparmos da armadilha de submeter a agenda de integração da infraestrutura à lógica corporativa de apenas uma instituição financeira”. Até mesmo o Banco do Sul, que surgiu com a proposta venezuelana de funcionar como um empregador de última instância para socorrer países em crises de balanço de pagamentos, mudou seu propósito e “pode ser importante para suprir lacunas, apesar do porte relativamente pequeno”.

Quatro países — Venezuela, Equador, Argentina e Uruguai —

já ratificaram em seus parlamentos a adesão ao Banco do Sul, que se dedicará a complementar o financiamento de projetos de infraestrutura. Ele deve fazer seus primeiros desembolsos, provavelmente em 2013, em projetos-piloto. O orçamento para esses financiamentos pode não ultrapassar US\$ 200 milhões a US\$ 250 milhões, no início. Em 2012, os técnicos vão se debruçar sobre a estruturação do banco: tipos de obras elegíveis para financiamentos, critérios para a liberação de recursos e funcionamento administrativo. Já se sabe que a instituição terá sede em Caracas e uma subsede em La Paz, mas ela ainda não possui uma diretoria.

De acordo com Melin, a dificuldade que havia para financiar obras na América do Sul diminuiu, mas deve-se olhar com atenção a questão das garantias financeiras. “Hoje há mais facilidade de crédito disponível do que mecanismos de garantia desses projetos”, afirma o diretor do BNDES. “Vale a pena até explorarmos fontes privadas de financiamento, já que o horizonte de rentabilidade dos fundos de investimento estrangeiros caiu com a crise no hemisfério norte.”

Melin reconhece que os países sul-americanos vão analisar um leque amplo de possibilidades para emitir garantias, possivelmente até com novos fundos, que deverão ter alavancagem de seis a sete vezes. Isso significa que, para uma carteira de US\$ 18 bilhões, os governos precisarão oferecer pelo menos US\$ 3 bilhões de lastro para essas obras.

Ferrovia interoceânica tem custo de US\$ 3,7 bi

De Brasília

A obra de infraestrutura mais cara, entre os 30 projetos listados pelos governos da América do Sul como prioritários para a integração, é um corredor ferroviário que passará por quatro países e custará US\$ 3,7 bilhões para ligar os oceanos Atlântico e Pacífico, entre Paranaguá e Antofagasta.

O projeto do corredor bioceânico tem 3.576 quilômetros de extensão, com bitola métrica, e aproveita trilhos existentes em 17 de seus 26 lotes. O principal trecho a ser construído está no Paraguai, com 608 quilômetros.

No Brasil, dois trechos precisarão ser construídos. O primeiro fica entre Cascavel (PR) e a fronteira com o Paraguai, com 173 quilômetros e orçamento de R\$ 583 milhões, está em área de concessão da Ferroeste. O outro, entre Cascavel e Maracaju (MS), chega a 440 quilômetros e exige investimento de R\$ 1,4 bilhão. Para viabilizar o projeto, há a necessidade ainda de intervenções como contornos ferroviários, para evitar a passagem por áreas urbanas de cidades como Joinville, Curitiba e Jaraguá do Sul. A maior parte dos trechos existentes é operada pela América Latina Logística (ALL).

“Tendo em vista a quantidade de recursos necessários, a atuação estatal será imprescindível para garantir aos agentes privados a atratividade financeira de negócios que possam ser gerados a partir do corredor”, diz o estudo técnico, contratado pelo BNDES, que será apresentado aos ministros de infraestrutura da América do Sul, na quarta-feira. O relatório, que engloba análises econômico-financeiras e jurídicas, foi elaborado por seis empresas: Ernst&Young, Empresa Brasileira de Engenharia de Infraestrutura, Enefer Consultoria e Projetos, Trends Engenharia e In-

fraestrutura, Vetec Engenharia e Siqueira Castro Advogados.

O projeto pode ser implantado até 2015. Nas projeções, a produção ferroviária aumentará de 145 bilhões para 375 bilhões de tku (toneladas transportadas vezes o número de quilômetros percorridos) em 2045. A economia aos produtores, nos custos de transporte, seria de US\$ 195 milhões por ano quando o corredor entrar em operação e chegará a US\$ 513 milhões anuais no fim do período.

O Paraguai, que hoje vê a hidrovia Paraná-Paraguai como sua principal artéria para escoamento de produtos, teria os ganhos logísticos mais importantes. Mas também arcaria com os maiores gastos, já que precisaria erguer sua infraestrutura ferroviária praticamente do zero. Na Argentina, os trechos novos somam apenas 63 quilômetros, enquanto o Chile não precisa de nenhuma expansão de sua malha.

O estudo indica que bens agrícolas representam hoje 77% da produção na área de influência do corredor bioceânico, mas essa proporção cairá para 58% em 2045, devido ao crescimento da produção do cobre e de bens industrializados. A carga geral de contêineres deverá significar cerca de 65% do transporte na ferrovia. “Em médio prazo”, segundo o relatório, “as unidades territoriais Paraguai Centro e Antofagasta tornam-se mais dinâmicas, enquanto as Sudoeste do Mato Grosso do Sul e Atacama ganham mais importância, dentre outras mudanças menos evidentes”.

Um grupo de trabalho estudará a implantação da ferrovia. Várias opções de financiamento são consideradas: BID, BNDES, Corporação Andina de Fomento (CAF), e o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata, além de recursos privados. **(DR)**

Países projetam mega-anel de fibra óptica de 10 mil km

De Brasília

Os ministros das Comunicações de todos os países da América do Sul deverão assinar amanhã, em encontro inédito que ocorrerá em Brasília, o compromisso de implantar um anel de fibra óptica com 10 mil quilômetros de extensão para interligar a região e baratear os custos da internet. O mega-anel de banda larga reforçará o papel das estatais de telecomunicações, inclusive a Telebras, e diminuirá consideravelmente o tráfego de dados que passa pelos Estados Unidos. Hoje, é comum uma simples mensagem eletrônica entre dois usuários — um no Brasil e outro na Colômbia, por exemplo — percorrer dois oceanos e cruzar todo o território americano até a caixa postal de seu destinatário.

Para o governo brasileiro, o projeto tem caráter estratégico não só pela questão dos custos, mas por

reduzir a exposição de informações confidenciais. Dos 10 mil quilômetros de interligação, estima-se que apenas 2 mil tenham que ser efetivamente construídos, a fim de conectar entre si as redes de fibra óptica existentes em cada país. O custo médio da rede varia de R\$ 33,7 mil (aérea) a R\$ 90,5 mil (subterrânea) por quilômetro. Por isso, avalia-se que o anel pode ser implantado com investimento inferior a R\$ 100 milhões, em prazo relativamente curto — até 2014.

O Brasil tem quatro saídas para cabos submarinos que conectam a América do Sul com os Estados Unidos. Todos são operados por empresas privadas. Eles estão em Fortaleza, Salvador, Rio de Janeiro e Santos. Com a exceção do Paraguai e da Bolívia, que não têm saída para o mar, os demais países sul-americanos também possuem acesso a esses cabos. No entanto, há casos de países na região que não têm redes

de fibra óptica ligadas entre si, ou com capacidade já saturada.

Por isso, o “link” internacional chega a representar 45% do custo de banda larga na região. Conforme estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) que será apresentado aos ministros reunidos amanhã, em Brasília, a América Latina como um todo tem o maior percentual de interconexão com o backbone (espinha dorsal da internet) dos Estados Unidos entre quatro regiões analisadas. Cerca de 80% do tráfego de dados internacional na América Latina passa por território americano, o dobro da Ásia e quatro vezes o da Europa.

Encurtando o caminho e baixando os custos para esse tráfego, a própria velocidade da internet deve aumentar. Apesar de serem cidades quase fronteiriças, o e-mail de um usuário em Cruzeiro do Sul (Acre) a outro em Puerto Maldonado (Peru) segue para

Brasília, sobe para Fortaleza, é mandado por cabo submarino até Miami, percorre os Estados Unidos, chega à Califórnia e começa a descer o Pacífico até chegar a Lima, de onde sobe para Puerto Maldonado. Outro exemplo: o tempo entre o envio e a chegada de uma informação entre Porto Alegre e Buenos Aires, que é de aproximadamente 50 milissegundos via cabos submarinos, cairia para 20 milissegundos por banda larga terrestre.

O diretor do departamento de banda larga do Ministério das Comunicações, Artur Coimbra, lembra que a internet sul-americana pode ter sua conexão limitada em caso de um atentado terrorista nos Estados Unidos. Trocas de dados entre governos também podem ter sua confidencialidade violada. “O anel de fibra óptica na região diminui exposição e vulnerabilidade que temos tanto no caso de atentados quan-

to em relação ao sigilo de dados oficiais, inclusive militares”, diz.

“A ideia”, segundo Artur Coimbra, “é que as empresas estatais sejam os principais motores desse projeto”. Além da Telebras, devem entrar as estatais de todos os demais países, exceto no Chile e no Peru, que só têm backbones privados. Os ajustes tecnológicos não são problemáticos para conectar as redes. “São diferenças sutis e plenamente superáveis.”

Coimbra destaca que o custo internacional do tráfego de dados deverá cair não apenas por causa das distâncias, mas também pelo aumento da competição. Para o tráfego direcionado aos Estados Unidos, todos os países da América do Sul passarão a contar com saídas de cabos submarinos operados por seis empresas diferentes, sem levar em conta futuras expansões da rede. No caso da Telebras e da Arsat (Argentina), as estatais só cuidarão da infraestrutura para

viabilizar o mega-anel de banda larga, mas não serão prestadoras de serviço para o usuário final. Coimbra destaca, porém, sua importância. “Desde a privatização das teles, esse aspecto nunca foi tratado. Tudo era feito com foco muito comercial.”

O assessor internacional do Ministério das Comunicações, Aldo-mo Garcia, revela que o projeto do anel sul-americano de fibra óptica ganhou corpo em viagem recente do ministro Paulo Bernardo à Colômbia. Em Bogotá, ele conversou com seu homólogo colombiano, com a secretária-geral da Unasul, María Emma Mejía, e com o presidente do BID, Luis Alberto Moreno. “As conversas prosperaram rapidamente”, diz Garcia. Um grupo de trabalho deverá ser criado na quarta-feira para receber propostas técnicas e avaliar alternativas de financiamento. “A banda larga é um assunto prioritário para o Brasil e para os demais países.” **(DR)**