Anexo

os projetos de infra-estrutura e o desenvolvimento regional

Fernando Henrique Cardoso

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

CARDOSO, FH. *Avança, Brasil: proposta de governo* [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. pp. 162-172. Anexo: os projetos de infra-estrutura e o desenvolvimento regional. ISBN: 978-85-99662-68-7. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.

All the contents of this chapter, except where otherwise noted, is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial-ShareAlike 3.0 Unported.

Todo o conteúdo deste capítulo, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença Creative Commons Atribuição - Uso Não Comercial - Partilha nos Mesmos Termos 3.0 Não adaptada.

Todo el contenido de este capítulo, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.

ANEXO

OS PROJETOS DE INFRA-ESTRUTURA E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

A definição de uma clara política regional tende a ser um tema básico na agenda das políticas públicas para os próximos anos. O país não conseguirá se integrar ao resto do mundo se não usar como plataforma de crescimento sua própria integração. Ao usá-la, ficará mais forte, atrairá novos capitais externos e deverá expandir sua participação nos mercados internacionais.

Na medida em que as regiões buscam explorar suas vantagens competitivas em relação aos mercados interno e externo, e as oportunidades se desconcentram, as empresas se tornam mais atuantes em relação às suas decisões de investimento. Vislumbrando oportunidades de mercado, os investidores privados deslocam-se para as diversas regiões e com isso geram renda, emprego e base tributária, propiciando e fortalecendo o processo de descentralização.

É importante, pois, conjugar esforços e recursos dos governos estaduais, municipais e federal, da iniciativa privada e dos financiamentos externos, para aproveitar as vantagens competitivas das diferentes regiões e, desse modo, atender às demandas da sociedade.

Os investimentos em infra-estrutura destacam-se, certamente, como um vetor decisivo de qualquer estratégia de desenvolvimento – e é impensável, no Brasil de hoje, conceber políticas relevantes de investimentos em infra-estrutura sem incorporar a dimensão espacial. Conferir um sentido econômico racional para a distribuição desses investimentos pelo território, transcendendo a geografia política formal, é certamente uma preocupação prioritária.

Cabe ao governo federal estimular ainda mais a distribuição de oportunidades em todas as regiões. Nesse sentido, além dos investimentos estratégicos, o trabalho de detalhar os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento deverá apontar um conjunto de investimentos privados que poderão se integrar ao desenvolvimento dessas regiões.

Alguns projetos já foram concluídos ou serão completados até o final de 1998. Outros, em andamento, terminarão nos próximos anos. E já há um primeiro conjunto de projetos definidos para o período 1999/2002, que passarão a ser implementados no próximo ano. Segue-se, depois de uma síntese dos principais empreendimentos regionais, a relação dos projetos em energia e transporte a serem concluídos ou desenvolvidos no âmbito do programa Brasil em Ação nos próximos anos, além daqueles, nos mesmos setores, considerados importantes da perspectiva regional.

Região Norte

O Norte deve ser visto como espaço para uma expansão inovadora, apoiada no conhecimento e na valorização do patrimônio ambiental. Ali existem oportunidades de novos negócios que respeitam a biodiversidade e lhe agregam valor, em benefício do país e da região.

O desenvolvimento de produtos da indústria química e farmacêutica, resultantes do domínio da biotecnologia, os produtos da floresta tropical obtidos de forma sustentável e o ecoturismo são opções de geração de riqueza que contribuem para conservar a diversidade biológica e cultural, ao mesmo tempo em que integram competitivamente a economia da região ao ambiente econômico internacional.

Também essencial ao desenvolvimento sustentável da região é a construção de uma infraestrutura moderna de transporte, energia e telecomunicações que se integre à natureza amazônica. O transporte hidroviário é alternativa natural do sistema de transporte da área.

Da mesma forma, energia limpa produzida a partir do gás natural em centrais termelétricas e hidroeletricidade trazida da Venezuela, no quadro da integração energética, além de recursos tecnológicos avançados de controle do espaço aéreo local, são opções já traduzidas em grandes empreendimentos prioritários.

O Norte oferece novos horizontes à integração com países e blocos de países, como a Bolívia, Venezuela, Guianas e nações do Caribe. Tais oportunidades estão sendo estimuladas, tendo o desenvolvimento sustentável como o motor do progresso econômico e social da região.

Com essa visão de futuro, o governo federal, em parceria com os estados, vem realizando investimentos estratégicos na área, no âmbito do programa Brasil em Ação. Estão sendo concluídas a pavimentação da BR 174, entre Manaus e a fronteira com a Venezuela; a pavimentação da BR 401, entre Boa Vista e a fronteira com a Guiana; e a Hidrovia do Madeira-Amazonas.

Além de programas como o Programa de Biotecnologia da Amazônia – Probem, e o Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia – Proecotur, incluídos no programa Brasil em Ação 1999, já está prevista, para o período que vai até 2002, a conclusão ou implementação dos seguintes empreendimentos estratégicos:

Transportes

1. Hidrovia do Madeira-Amazonas

A conclusão do projeto, que já vem operando desde abril de 1997, deve se dar em 1999, após os trabalhos de derrocamento; graças aos investimentos do governo federal, a iniciativa privada construiu terminais portuários em Porto Velho (RO), e Itacoatiara (AM). Este último porto tem calado suficiente para receber graneleiros transoceânicos.

O BNDES financiou a aquisição de barcas para o transporte de grãos na hidrovia, que deverá reduzir pela metade o custo de transporte da soja produzida em Rondônia e Mato Grosso até o porto de Roterdã, na Holanda.

2. Hidrovia Tocantins-Araguaia/Ferrovia Norte-Sul/BR 153

O projeto compreende as hidrovias do Tocantins e do Araguaia. Da Hidrovia do Araguaia, na altura de São Geraldo (PA), parte uma extensão rodoviária em direção a Marabá. Da Hidrovia do Tocantins, na altura de Estreito (MA), parte uma extensão ferroviária (Ferrovia Norte-Sul) em direção a Imperatriz, permitindo assim acesso à Ferrovia de Carajás e ao porto de Itaqui, em São Luís.

Trata-se de um projeto multimodal que permitirá reduzir o custo de transporte dos grãos produzidos na fronteira agrícola de Goiás, Tocantins, Mato Grosso, sul do Maranhão (região de Balsas) e sudoeste do Piauí, bem como diminuir os preços de implementos e equipamentos agrícolas levados para a região.

As hidrovias já estão navegáveis e as obras de balizamento e sinalização estão concluídas. O início das obras de dragagem e derrocamento ainda dependem da obtenção de licenciamento ambiental.

A conclusão do empreendimento deve ocorrer em dezembro de 1999 e já está prevista a construção de um conjunto de duas eclusas na barragem de Tucuruí, tornando navegáveis os 3.600 km da hidrovia.

3. Restauração da BR 364

Trata-se de completar a restauração de cerca de 700 km de rodovias, nos estados do Acre, Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O fim das obras está previsto para 1999.

4. Recuperação e pavimentação da BR 317, entre Rio Branco e a fronteira

Obra incluída no programa Brasil em Ação 1999, essa rodovia, complementar à BR 364, ligará Rio Branco a Brasília, na fronteira com a Bolívia, e a Assis Brasil, na fronteira com o Peru.

5. Pavimentação da BR 230, ligando Altamira a Marabá

Obra incluída no programa Brasil em Ação 1999, para ampliar a infra-estrutura da região Norte, integrando-a ao cerrado brasileiro e aos portos da Baía de São Marcos (MA).

6. Pavimentação da BR 156, ligando Macapá à fronteira com a Guiana Francesa (Oiapoque)

Obra incluída no programa Brasil em Ação 1999. São 460 km, visando integrar a economia do Amapá e interligar o Brasil por terra à Guiana Francesa.

7. Cuiabá-Santarém (BR 163)

Prevista a pavimentação do restante da rodovia, reforçando a ligação entre o Norte e a região Central do país.

Energia

1. Gás Natural de Urucu

Segunda maior reserva de gás do país, vai gerar energia elétrica para os estados de Rondônia, Amazonas e Amapá, sem qualquer dano ao meio ambiente; a produção será de aproximadamente 5 milhões de metros cúbicos/dia de gás natural dos campos de Urucu e Juruá, na Bacia do Solimões.

O gás será transportado desde Urucu até Coari, às margens do rio Solimões, através de um duto de cerca de 280 km de extensão, e para Porto Velho, através de duto de 500 km. O suprimento de gás para Manaus por gasoduto está sendo estudado pela Petrobrás.

O suprimento de 5 milhões de metros cúbicos de gás por dia permitirá acrescentar 930 mW ao parque elétrico da região. A conclusão do empreendimento está prevista para o ano 2000.

2. Linha de transmissão para o aproveitamento da energia de Guri (Venezuela)

Em junho de 1998, foi assinado contrato com a Corporación Andina de Fomento – CAF, para a construção da linha de transmissão até Boa Vista (RR). O projeto trará para o Brasil mais 200 mW.

3. Ampliação de Tucuruí

Instalação de mais onze máquinas, capazes de gerar 375 mW cada. Com isso, a potência instalada da usina passará de 4.200 mW para 8.325 mW. A energia adicional estará disponível a partir de 2002.

4. Hidrelétrica de Manso, no Mato Grosso

Com capacidade para gerar 210 mW, trata-se de usina transferida à iniciativa privada no âmbito do Programa de Concessão de Obras Paralisadas; são 310 milhões de dólares de investimentos, dos quais 67,8% de capital privado, com entrada em operação prevista para dezembro de 2001.

5. Hidrelétrica de Rondon II, em Rondônia

Com capacidade para gerar 73,5 mW, trata-se também de obra reiniciada, com investimento inteiramente privado de 108 milhões de dólares. Prevê-se a entrada em operação para o final de 2000.

6. Hidrelétrica de Lajeado, no Tocantins

Com capacidade de geração de 850 mW, irá mobilizar cerca de 1,1 bilhão de dólares. A entrada em operação está prevista para 2002.

Região Nordeste

O Nordeste – objeto de um texto específico neste programa – é um espaço de novas

oportunidades de negócios, renda e emprego em um sem-número de atividades: fruticultura irrigada, turismo, serviços, agropecuária moderna, indústria de transformação. É uma região com tudo para crescer e integrar-se ainda mais ao país e ao mercado internacional, à medida que progredir o suprimento e o gerenciamento dos recursos hídricos em todos os estados da área.

A melhor distribuição da água e a modernização da infra-estrutura de transporte, energia e telecomunicações estão interiorizando o desenvolvimento ainda excessivamente concentrado na faixa litorânea.

Com esse objetivo, enfrenta-se o desafio de mobilizar e capacitar a sociedade local para o progresso econômico, mediante os Pólos de Desenvolvimento Integrado, cuja implantação abrange todos os estados. Empreendimentos nos campos do turismo e da fruticultura, novos e já existentes, serão ampliados para atrair mais investimentos nacionais e estrangeiros.

O Programa de Desenvolvimento do Turismo – Prodetur (a partir do próximo ano, Prodetur II) promove investimentos em infra-estrutura e capacitação profissional capazes de gerar renda e grande número de empregos. O Proágua e o Novo Modelo de Irrigação têm por meta racionalizar e democratizar o uso da água como fator de desenvolvimento e qualidade de vida.

O empreendimento Inovação Tecnológica na Agropecuária, associado ao objetivo do novo modelo de irrigação, representa um esforço mobilizador de pesquisas agrícolas para aumentar o valor agregado da produção irrigada do Semi-árido, conferindo-lhe sustentação econômica.

Na infra-estrutura, a conclusão da Hidrovia do São Francisco, até o final de 1998, que melhora as condições de navegabilidade nos 1.371 km entre Pirapora (MG) e a região de Juazeiro (BA)/Petrolina (PE); a construção da Ferrovia Transnordestina; e o término, previsto para 1999, da modernização dos portos de Suape e Pecém estruturam um sistema eficiente de transporte multimodal, que permite falar com todo o realismo em interiorização do desenvolvimento nordestino.

No campo energético, a conclusão da Usina de Xingá, o sistema de transmissão associado a Xingá e os gasodutos Pilar-Cabo e Guamaré-Pecém irão tornar mais competitivas as indústrias instaladas ou em vias de se instalar na região.

É da conjugação desses investimentos estratégicos que está nascendo um novo Nordeste, capaz de ampliar as oportunidades de geração de emprego e renda para seu povo, com uma economia moderna em condições de competir dentro do país e no exterior com produtos e serviços de valor agregado, a exemplo da fruticultura, turismo e serviços.

Nas áreas de transporte e energia, os principais projetos estratégicos em andamento ou a serem desenvolvidos no período 1999/2002 são:

Transporte

1. Porto de Suape

Já em operação, está sendo ampliado. Concluída a dragagem externa, estão avançados os trabalhos da dragagem interna. Trata-se de um projeto integrado, visando à formação de um complexo industrial ao redor do porto. A conclusão do empreendimento está prevista para dezembro de 1999.

2. Porto de Pecém

Irá dotar o Ceará de um núcleo de irradiação do desenvolvimento. As obras civis devem ficar prontas em março de 1999.

3. Ferrovia Transnordestina

Obra incluída no programa Brasil em Ação 1999. Compreende o trecho Petrolina (PE)/Salgueiro(PE)/Missão Velha (CE); o Ministério dos Transportes examina a possibilidade de delegar a construção à Companhia Ferroviária do Nordeste, atual concessionária da Malha Nordeste.

Energia

1. Fortalecimento da interligação Norte-Nordeste

Foi iniciada a construção da linha de transmissão de 500 kV, entre Presidente Dutra (MA), e Fortaleza (CE). A obra deverá estar terminada em 1999.

2. Interligação da rede de gasodutos

Projeto incluído no programa Brasil em Ação 1999, prevê a interligação dos gasodutos da região, com a construção dos trechos entre Pilar (AL) e Cabo (PE) e entre Guamaré (RN) e Pecém (CE).

Região Centro-Oeste

O cerrado – 90 milhões de hectares agricultáveis –, que se tomou fértil graças à tecnologia agrícola nacional, é a nova fronteira de desenvolvimento econômico do país. Articula-se diretamente com a agroindústria e tem grande capacidade de geração de emprego e renda.

Para tanto, o Centro-Oeste precisa ficar mais perto das demais regiões do país e dos mercados internacionais. O elo que falta é a estruturação de dois eixos que integram o país de norte a sul. O eixo Araguaia- Tocantins e o Eixo do Oeste estreitam os laços econômicos sólidos dentro do país, com a expansão da moderna agroindústria, voltada para os mercados interno e externo.

Por essa razão, os investimentos em curso ampliam a malha multimodal de transporte, de modo a oferecer alternativas de escoamento da produção do cerrado e de internalização de produtos desembarcados em Itacoatiara, Santarém e Belém e, em futuro próximo, São Luís, Suape, Tubarão, Sepetiba, Santos e Paranaguá.

Trata-se, portanto, de um campo promissor para investimentos em energia, telecomunicações e transporte, para sustentar a integração permanente com os mercados nacional e internacional.

É com esse alcance estratégico que estão sendo implantados diversos empreendimentos, como a Hidrovia Araguaia-Tocantins, a restauração da BR 364/163, a Ferronorte, a interligação do sistema elétrico e a duplicação da BR 153/365, ligando Goiânia ao Triângulo Mineiro.

Além de seu potencial produtivo, a região abriga um ecossistema contínuo único no mundo: o Pantanal. É desnecessário dizer que o Pantanal precisa ser preservado e aproveitado, de forma sustentável, para a ampliação do ecoturismo gerador de emprego e renda. Por esse motivo, o governo estabeleceu o Programa de Desenvolvimento Sustentável do Pantanal, envolvendo toda a bacia do Alto Paraguai.

São estes os principais projetos nas áreas de transporte e energia, em andamento ou a serem desenvolvidos de 1999 a 2002:

Transporte

I. Ferronorte

Este projeto tem forte complementaridade com a modernização dos portos de Santos, principalmente, e de Sepetiba, no Rio de Janeiro.

As obras da Ferronorte foram retomadas em 1996, assegurada a perspectiva de conclusão da ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná, ligando Aparecida do Taboado (MS) a Rubinéia (SP). A ponte, uma estupenda obra de engenharia, foi inaugurada em maio de 1998, permitindo o acesso da ferrovia à malha da Fepasa.

Já se tomou a decisão de construir o trecho de 400 km até Alto Taquari (MT), primeira cidade depois da divisa com Mato Grosso do Sul. A obra deve terminar em 1999. E está prevista a extensão dos trilhos de Alto Taquari até Rondonópolis, no entroncamento com a BR 163. O trecho, de 300 km, deverá estar terminado em 2001.

2. Ferrovia Unaí-Pirapora

A obra integrará o corredor de exportação de grãos ligando o Centro-Oeste ao porto de Tubarão. O governo analisa as alternativas de financiamento do projeto.

3. Duplicação da BR 153/365

Obra incluída no programa Brasil em Ação 1999, reduzirá o custo de transporte do sul de Goiás e do Triângulo Mineiro ao porto de Santos.

4. Pavimentação da BR 364

Obra incluída no programa Brasil em Ação 1999, ligará São Simão (GO) a Frutal (MG), entre os entroncamentos com a BR 153/MG e BR 365/MG.

Energia

1. Conclusão do Gasoduto Bolívia-Brasil

Prevista durante décadas, a obra foi finalmente tocada no governo do presidente Fernando Henrique, contando com empréstimo contratado junto a cinco instituições internacionais (BID, Banco Mundial, Eximbank do Japão, CAF e Banco Europeu de Investimentos), no valor de 800 milhões de dólares.

Calcula-se que o empreendimento esteja atraindo capitais privados para a construção de onze usinas termelétricas, com capacidade de geração de 5 mil mW.

O gasoduto chegará a Campinas (SP) em dezembro de 1998 e ao Rio Grande do Sul em fins de 1999. Em Mato Grosso do Sul atravessará os seguintes municípios: Corumbá, Miranda, Anastácio, Aquidauana, Dois Irmãos do Buriti, Terenos, Campo Grande, Ribas do Rio Pardo, Brasilândia, Santa Rita do Rio Pardo e Três Lagoas.

Haverá pontos de distribuição do gás (*city-gates*) em Corumbá, Campo Grande, Três Lagoas e, futuramente, em Miranda.

Além desses projetos, são importantes para o desenvolvimento da região:

a. Hidrelétrica de Cana Brava (GO)

Com 450 mW, começará a gerar energia em 2002.

b. Usina Hidrelétrica de Ponte de Pedra (MT/MS)

Com 180,7 mW, estará operando em 2003.

Região Sudeste

Ganhar eficiência e competitividade é o desafio da região, para ser capaz de aproveitar as vantagens da fase madura de desenvolvimento e aprofundá-lo com a modernização da logística e

das telecomunicações.

O desafio interessa a todo o país. Dado o seu estágio de desenvolvimento, o Sudeste se articula com as demais regiões e difunde competitividade à medida que toma mais produtivo o seu sistema econômico.

O descongestionamento das grandes áreas metropolitanas é um aspecto decisivo da questão. É o que tomará possível melhorar o funcionamento do transporte de passageiros e de cargas e, tão importante quanto isso, as condições ambientais.

Os investimentos estratégicos dirigidos para a região foram concebidos exatamente tendo em vista esses problemas. A modernização dos portos de Santos e de Sepetiba facilitam a integração internacional do país, em benefício de todas as regiões, dado que o esforço exportador não exclui nenhuma delas.

O porto de Santos vem passando por amplo processo de modernização. Já foram arrendadas 24 áreas, nas quais há investimentos em curso da ordem de R\$ 546 milhões. Mais 28 áreas serão licitadas nos próximos meses. Devem mobilizar outros R\$ 380 milhões, aproximadamente.

No âmbito do Programa Nacional de Desestatização foi arrendado, em setembro de 1997, o Terminal de Contêineres 1 – TECON 1. O arrendatário assumiu o compromisso de reduzir a taxa de movimentação dos atuais R\$ 500 para R\$ 150 o contêiner. A privatização do Terminal de Contêineres 2 está programada para o início de 1999.

A exemplo dos demais empreendimentos na região, a remodelação dos portos exprime a visão estratégica do governo federal, ao induzir o desenvolvimento do Brasil em seu conjunto, tendo como referência o desenvolvimento regional integrado. O rodoanel, em São Paulo, parte do mesmo princípio, além de representar contribuição de valor incalculável para a melhoria da qualidade de vida na região metropolitana.

Igualmente, a duplicação da Rodovia Fernão Dias e a Rodovia do Mercosul promovem a desconcentração do desenvolvimento, porque irão proporcionar a muitas empresas nas áreas de influência indireta dessas rodovias novas condições de operação, livres, enfim, dos intermináveis engarrafamentos.

A Hidrovia Tietê-Paraná resgatou a modalidade esquecida no Brasil: o uso das vias fluviais. Reduz o custo de transporte e integra várias áreas produtivas, atraindo investimentos e oportunidades em São Paulo, Goiás, Mato Grosso do Sul e Paraná. O empreendimento se integra ao transporte ferroviário e rodoviário, formando um corredor de transporte multimodal – aproveitando o caminhão, o trem e a barça justamente onde são mais eficientes ou estão disponíveis.

Outro exemplo ainda é o teleporto no Rio de Janeiro, um centro avançado de telecomunicações para estimular o setor de serviços – uma das vocações mais genuínas da área – e a revitalização urbana da antiga capital.

O gasoduto Bolívia-Brasil, já citado, e o Projeto Cabiúnas aumentarão a oferta de gás natural nas regiões Sudeste e Sul, com as seguintes vantagens: integração energética continental; suprimento de energia limpa; melhoria da qualidade e da produtividade da produção industrial; e abertura de indústrias cujo principal fator de produção é esse tipo de combustível.

Os principais projetos em transporte e energia, boa parte deles executados pela iniciativa privada, em andamento ou a serem desenvolvidos de 1999 a 2002, são os seguintes:

Transporte

1. Rodovia do Mercosul

Em São Paulo, compreende a duplicação da Rodovia Régis Bittencourt, com 236 km em obras e mais 29 km em licitação.

A duplicação dessa estrada deverá terminar em fins de 2000, porque a travessia da reserva de Mata Atlântica, na Serra do Cafezal, exigiu mudanças no traçado original e alterações nos projetos de engenharia. O trecho, portanto, será o último da obra. Ficará a cargo da concessionária privada que assumir a operação da rodovia inteira, cuja licitação já teve início.

2. Duplicação da Rodovia Fernão Dias

Faz parte do projeto de consolidação de um corredor rodoviário de integração do Mercosul. O primeiro trecho em Minas Gerais, entre Belo Horizonte e Nepomuceno, de 217 km, já foi inaugurado. O primeiro trecho paulista, de São Paulo até Atibaia (50 km) deverá estar pronto neste segundo semestre de 1998. A obra toda ficará pronta em 1999.

3. Rodoanel de São Paulo – Trecho Oeste

Obra de suma importância para a região metropolitana, incluída no programa Brasil em Ação 1999, reduzirá acentuadamente o custo de transporte das cargas que cruzam a Grande São Paulo, melhorando em muito também a qualidade de vida na região.

Essa primeira etapa, de 32 km, deverá estar concluída no ano 2000; o término da obra inteira, envolvendo mais três trechos (Norte, 39 km; Sul, 40 km; e Leste, 50 km), está marcado para 2004.

Energia

1. Gasoduto Bolívia-Brasil

O gás chegará a Campinas em dezembro de 1998; o gasoduto atravessa 130 municípios, dos quais 71 em São Paulo, com 29 pontos de entrega de gás, treze deles em São Paulo. Em Guararema (SP), o gasoduto se interligará com o sistema da Petrobrás, em benefício de Minas Gerais e do Rio de Janeiro.

2. Complexo Cabiúnas

Obra incluída no programa Brasil em Ação 1999, ampliará o sistema de transporte do gás natural produzido na Bacia de Campos para o Rio de Janeiro e, principalmente, Espírito Santo.

3. Hidrelétrica de Porto Primavera (SP)

Projeto retomado no âmbito do Programa de Concessão de Obras Paralisadas, mobiliza investimentos de 2,2 bilhões de dólares, dos quais 1,9 bilhão de dólares do setor privado. A usina entrará em operação por etapas ao longo dos próximos anos. Quando estiver em plena operação, no ano 2003, irá gerar 1.814 mW.

Além desses projetos, são importantes para o desenvolvimento da região:

a. Hidrelétrica de Igarapava (MG)

Servindo São Paulo e Minas Gerais, capaz de gerar 210 mW, teve sua construção retomada, com investimentos de 182 milhões de dólares, sendo 156 milhões de dólares do setor privado. Entrada em operação prevista para 1999.

b. Hidrelétrica de Aimorés (MG)

Outra obra reiniciada. Terá capacidade de geração de 300 mW. Início da operação previsto para 2001.

c. Hidrelétrica de Queimado (MG)

Com 150 mW, entrará em operação em 2001.

d. Termonuclear Angra II (RJ)

Com capacidade de 1.309 mW, deverá estar concluída em 1999.

e. Termelétrica Eletropaulo I (SP)

Com capacidade de 450 mW, entrará em operação em 2000.

f. Hidrelétrica de Funil (MG)

Mais um empreendimento do Programa de Concessão de Obras Paralisadas, deverá gerar 180 mW a partir de 2001.

g. Hidrelétrica de Porto Estrela (MG)

Obra retomada em parceria com o setor privado, irá gerar 112 mW em 2002.

Região Sul

Aqui as oportunidades de desenvolvimento têm íntima ligação com o Mercosul. Trata-se de saber a melhor forma de aproveitar sua proximidade com grandes mercados externos, mediante aumento do valor agregado da produção, elevação da competitividade de setores industriais e agroindustriais e difusão do desenvolvimento para a faixa de fronteira.

Os empreendimentos na região, tais como a Rodovia do Mercosul, o gasoduto Bolívia-Brasil, antes mencionados, e o porto de Rio Grande, alinham-se estrategicamente com a melhoria das condições sistêmicas de competitividade, redução de custos de transporte e com a introdução do gás natural, fator de melhoria da qualidade e produtividade do parque industrial. Esses fatores são também importantes para a atração de investimentos em novas unidades fabris.

Seguem-se os principais projetos em transporte e energia, vitais para o desenvolvimento regional, que estarão sendo concluídos ou já foram programados para os próximos quatro anos:

Transportes

1. Rodovia do Mercosul

No Sul, compreende a duplicação das seguintes estradas: BR 116, entre a divisa de São Paulo com o Paraná e Curitiba, incluído o contorno leste da capital paranaense; BR 376/101, de Curitiba à divisa com Santa Catarina; BR 101, dali até Florianópolis; e BR 101, de Florianópolis a Osório, no Rio Grande do Sul.

Os recursos para a duplicação desse último trecho vêm sendo negociados com o BID e o Eximbank do Japão. Tais instituições já financiam a duplicação dos trechos São Paulo/Curitiba e Curitiba/Florianópolis. O empreendimento total estará pronto em fins de 2000. O trecho Osório/Porto Alegre, já duplicado, foi concedido à iniciativa privada.

O programa Brasil em Ação 1999 inclui a modernização da BR 290, que liga Porto Alegre a Uruguaiana, na fronteira com a Argentina. E já está prevista a restauração e ampliação do trecho Porto Alegre-Jaguarão (BR 116).

2. Modernização do porto de Rio Grande

Obra incluída no programa Brasil em Ação 1999. Consiste em aprofundar de quatorze para dezoito metros o canal de acesso e em estender as malhas de proteção. Os trabalhos deverão estar concluídos no ano 2000.

Energia

I. Gasoduto Bolívia-Brasil

O gasoduto chegará em 1999 a Canoas (RS), onde fica a Refinaria Alberto Pasqualini.

Outros projetos importantes para o desenvolvimento da região, a entrar em funcionamento entre 1999 e 2002:

a. Integração energética com a Argentina: interligação elétrica

Em maio de 1998, a Gerasul, empresa da Eletrobrás, assinou contrato de compra de eletricidade produzida na Argentina, que adicionará mil mW de potência firme ao sistema elétrico brasileiro.

Do lado brasileiro, será necessária a construção de uma usina conversora em Guarabi, na fronteira, e de uma linha de transmissão de 360 km até a subestação de Há, em Santa Catarina. O investimento, a cargo de um consórcio privado, alcança R\$ 320 milhões. Prevê-se a conclusão da obra para o início do ano 2000.

b. Integração energética com a Argentina: gás natural

A Petrobrás e a CEEE/RS assinaram contrato com a YPF Argentina e a Transportadora de Gás del Norte para compra de gás natural em duto. A operação permite construir uma termelétrica em Uruguaiana, com 600 mW, a entrar em funcionamento em 1999.

Está prevista a extensão do gasoduto até Porto Alegre, devendo acrescentar 3 milhões de metros cúbicos à oferta de gás na região a partir de 2001.

c. Integração energética com o Uruguai

A primeira etapa consiste na instalação de um conversor de frequência entre Rivera e Santana do Livramento (RS). O projeto deverá estar concluído no ano 2000, acrescentando 70 mW ao parque elétrico nacional.

Estuda-se a captação de gás natural uruguaio e a construção de uma termelétrica em Livramento, com 500 mW. O projeto está a cargo da Gerasul.

d. Hidrelétrica de Itá (SC)

Com 1.450 mW, integra o Programa de Concessão de Obras Paralisadas. A construção foi retomada, com aporte de 865 milhões de dólares, sendo 750 milhões de dólares do setor privado. A entrada em operação está prevista para 2000.

e. Hidrelétrica de Salto Caxias (PR)

Com 1.240 mW, integra o Programa de Concessão de Obras Paralisadas. A construção foi retomada, com aporte de 784 milhões de dólares, sendo 411 milhões de dólares do setor privado. Prevê-se para 1999 a entrada em operação.

f. Hidrelétrica de Machadinho (RS)

Servindo também Santa Catarina, com 1.140 mW. Obra retomada, com investimentos de 839 milhões de dólares, dos quais 785 milhões de dólares do setor privado. Entrada em operação prevista para 2003.

g. Hidrelétrica de Itaipu (PR)

Implantação das unidades 19 e 20 da usina, elevando a capacidade de geração em 1.400 mW; entrada em operação da primeira etapa prevista para 2001.

h. Hidrelétrica de Campos Novos (SC)

Com 880 mW de potência. Primeira fase da operação prevista para 2002.

i. Termelétrica de Uruguaiana (RS)

Com 600 mW e entrada em operação prevista para 1999, deverá utilizar gás da Argentina.

j. Hidrelétrica Dona Francisca (RS)

Capacidade de geração: 125 mW. Entrada em operação prevista para 2001.

k. Termelétrica de Jacuí (RS)

Com 350 mW de capacidade, entrará em operação em 2002.