

A influência do Mercosul na atração de investimentos diretos estrangeiros e na ampliação da infra-estrutura do RS - 1998

*Beky Moron de Macadar**

Com a implementação do Mercosul, a localização geográfica do Rio Grande do Sul no contexto nacional passou a ter outra importância: de Estado periférico do Brasil, ele se transformou em centro geográfico do principal eixo dinâmico da América do Sul, o eixo Buenos Aires—São Paulo.

Hoje o RS contribui ativamente para o incremento e a sustentação de taxas elevadas de comércio intra-Mercosul. Do total da balança comercial brasileira com os países-membros do bloco, no período de janeiro a setembro de 1997, o Estado participou com 11,73% das exportações e com 15,39% das importações. Em igual período de 1998, a participação foi de 12,15% e 18,83% respectivamente.

Em relação ao próprio comércio exterior do RS com o Mercosul no ano de 1997, 17,32% das exportações gaúchas tiveram como destino a Argentina, o Paraguai e o Uruguai, e 35,45% das importações eram originárias desses mercados. Nos primeiros nove meses de 1998, a participação foi de, respectivamente, 18,66% e 43,33%.

Além do mais, nos últimos anos, o RS soube aproveitar, em maior intensidade que o resto do País, a oportunidade de penetrar com seus produtos nos mercados do Mercosul, pois, no período 1992-97, o Estado incrementou em 189,53% suas exportações para esse destino, enquanto o crescimento das

* Economista, Técnica da FEE.

A autora agradece às Economistas Sônia Unikowsky Teruchkin e Teresinha Bello pelos comentários a uma versão preliminar deste texto.

exportações brasileiras para o bloco ficou em 120,71%. Surpreendentemente, as importações dessa origem, em igual período, aumentaram 172,93% no RS e 331,84% no Brasil, derrubando a tese de que o Estado seria inundado pela produção dos países vizinhos e, conseqüentemente, seria um dos estados brasileiros mais prejudicados pela integração.

Ao invés disso, a proximidade geográfica entre o RS e o Mercosul foi um fator decisivo para a atração de novos investimentos externos pelo Estado, principalmente daqueles destinados a atender não só ao mercado interno, mas, também, à demanda dos outros países-membros do bloco. Assim, em 1998, como acontecera em anos anteriores, várias das empresas que anunciaram novos investimentos no Estado alegaram que, além dos incentivos concedidos para nele se instalar, pesou nas suas decisões a vantagem locacional, próxima aos mercados consumidores do Uruguai e da Argentina.

Em função dos novos investimentos em infra-estrutura anunciados para o RS pelo Governo Federal e pelo Governo do Estado, verifica-se que há uma maior conscientização, em níveis nacional e local, do papel protagônico que cabe ao RS na consolidação da integração com os países do Mercosul. Projetos de gasodutos, de interconexões energéticas, de duplicação de rodovias, de exploração estratégica do porto de Rio Grande, etc. sinalizam que o Estado deverá, ao longo dos próximos anos, sofrer uma profunda transformação na sua infra-estrutura, que o habilitará a enfrentar os desafios do século XXI em condições mais favoráveis para o desenvolvimento de longo prazo.

Este texto tem dois objetivos: (a) examinar a onda de *joint ventures* e de investimentos diretos externos anunciados no decorrer de 1998 para o RS, bem como os investimentos externos previstos por parte de algumas empresas gaúchas de grande porte em outros países do Mercosul; e, (b) colocar em evidência as mudanças estruturais, previstas ou em andamento, na infra-estrutura gaúcha, que se tornaram viáveis em decorrência do Mercosul e que representam uma mudança qualitativa na competitividade sistêmica do Estado.

1- Investimentos diretos estrangeiros (IDE)

Conforme registrado na Quadro 1, capitais de diversas origens vêm se interessando pelo Rio Grande do Sul, predominando os de origem norte-americana e argentina. Seguindo a tendência de anos anteriores, manteve-se a concentração de investimentos nos setores automotivo e de autopeças, bem como nos setores de alimentos e bebidas.

Quadro 1

Investimentos diretos do Exterior no RS, anunciados ou iniciados em 1998

NOME DA EMPRESA	ORIGEM DOS CAPITAIS	LOCAL	PROJETO	MONTANTE	SETOR
Nestlé	Suíços	Camaquã	Produção de rações para animais domésticos	US\$ 10 milhões	Alimentos
Canale do Brasil	Argentinos	Bento Gonçalves	Subsidiária do grupo argentino Sociedad Macrí (Socma), que detém o controle acionário da Isabela S/A Investimentos para ampliação da linha de biscoitos	R\$ 36 milhões	Alimentos
Cia. Frangosul de Administração e Participações	Franceses	Montenegro	O grupo agroalimentar francês Doux adquiriu o controle da Frangosul, empresa que, além do setor avícola, atua também nos setores de suinocultura e ovinocultura		Alimentos
Sino dos Alpes Alimentos Ltda.	Italianos	Teutônia	Joint venture entre a Cooperativa Regional Agropecuária Languiru de Teutônia e a italiana Senter S.P.A. para a produção de salsichas, salames e embutidos	US\$ 8 milhões	Alimentos
Sports Cars Brasil	Inglêses	Farroupilha	Subsidiária da montadora de carros inglesa TVR para a montagem do carro esportivo Cerbera, da McLaren.	US\$ 22 milhões	Automotivo
Proar Equipamentos Pneumáticos Ltda.	Espanhóis	Novo Hamburgo	Joint venture com a S/A Masats para a produção de componentes para o segmento de carrocerias de ônibus e trens.	US\$ 3,9 milhões	Automotivo
Maxion Motores Ltda.	Norte-americanos	Canoas	Joint venture entre o grupo lochpe-Maxion e a Navistar no segmento de motores a Diesel.	US\$ 20 milhões	Automotivo
A G Simpson	Canadenses	Gravataí	Joint venture entre a canadense A.G. Simpson e a brasileira Usiminas. Empresa sistêmica da GM para a produção de estamparia	US\$ 117 milhões	Automotivo
AGCO do Brasil	Norte-americanos	Santa Rosa	Investimento de ampliação. A produção das colheitadeiras Deutz foi transferida da cidade argentina de Noetinger para Santa Rosa	US\$ 10 milhões	Colheitadeiras
Ursus do Brasil	Poloneses	Passo Fundo	Contrato entre a Metasa, de Marau, e o grupo polonês. Prevê a montagem de tratores da marca Ursus pela empresa gaúcha.	US\$ 20 milhões	Tratores
Britax	Inglêses	Região Metropolitana	Produção de espelhos retrovisores elétricos e manuais para veículos.	US\$ 8 milhões	Autopeças
Livnica Kikinda	Iugoslavos	Charqueadas	Fundição de autopeças e conexões para fluidos líquidos e gasosos.	US\$ 100 milhões	Autopeças
New Age Bebidas e Alimentos Ltda.	Norte-americanos	Pelotas	Produção de bebidas e sucos, inclusive resgatando o uso da marca Crush.	R\$ 32 milhões	Bebidas
Crown Cork Embalagens	Norte-americanos		Joint venture entre o grupo Petropar e a Crown Cork norte-americana para produzir latas de alumínio.	US\$ 45 a US\$ 50 milhões	Embalagens metálicas

(continua)

Quadro 1

Investimentos diretos do Exterior no RS, anunciados ou iniciados em 1998

NOME DA EMPRESA	ORIGEM DOS CAPITAIS	LOCAL	PROJETO	MONTANTE	SETOR
Roullier	Franceses	Rio Grande	<i>Joint venture</i> com a Centralsul.	US\$ 60 milhões	Fertilizantes
Dell Computer	Norte-americanos	Alvorada	Produção de computadores pessoais.	US\$ 128 milhões	Informática
Hydro-Pacific	Norte-americanos	Glorinha	Produção de equipamentos para tratamento de água.	US\$ 40 milhões	Aparelhos
Land and Sky do Brasil	Norte-americanos	Canoas	Produção de colchões especiais.	US\$ 2 a US\$ 3 milhões	Móveis
Innova	Argentinos	Pólo Petroquímico de Triunfo	Inicialmente projetada para ser uma <i>joint venture</i> entre a argentina Perez Companc e a Copesul. Esta última desistiu do acordo, e a Perez Companc fará o investimento integral. Produção de estireno e poliestireno.	US\$ 215 milhões	Petroquímica
Ensinger	Alemães	São Leopoldo	Produção de plástico para engenharia.	...	Plásticos
Indutex	Portugueses	Três Coroas	Produção de laminados sintéticos em poliuretano e PVC para as indústrias de calçados, têxteis, veículos e móveis.	US\$ 20 milhões	Plásticos
Medabil Tessenderlo S/A	Belgas	Região Metropolitana	<i>Joint venture</i> entre a Medabil e o grupo belga Tessenderlo Chemie para fabricação de janelas e portas em PVC.	US\$ 40 milhões	Esquadrias de PVC
Capri	Norte-americanos	Osório	Produção de fio texturizado de poliéster.	US\$ 16 milhões	Têxtil

FONTE: Levantamento da autora com base em notícias de jornal.

No setor automotivo, destacam-se a instalação de uma nova montadora e a realização de *joint ventures* para a produção de motores e de componentes para o segmento de carrocerias de ônibus e trens. Além disso, estão previstas aplicações de capital estrangeiro na produção de autopeças.

Já no setor de alimentos, estão programados investimentos para a produção de rações animais, e, no setor de carnes, principalmente na de aves e suínos, assim como a ampliação da produção de biscoitos e de salsichas, salames e embutidos.

Pelo valor envolvido, salientam-se a realização de IDE em petroquímica e fertilizantes, e também como no setor de plásticos.

De modo geral, as declarações dos investidores coincidem em apontar como fatores de atração do RS os seguintes pontos: a logística, graças a uma posição privilegiada no Mercosul; a proximidade de mercados potencialmente fortes — eixo Rio—São Paulo, Região Sul e Argentina —; a mão-de-obra qualificada e os incentivos e benefícios fiscais do Estado.

Com o advento do Mercosul, as empresas brasileiras de maior porte passaram a ter como estratégia a penetração nos mercados do bloco para manter ou expandir a participação de mercado na região ampliada, e as empresas gaúchas não constituem uma exceção. As maiores empresas do RS têm preferido investir na Argentina em detrimento de outros países-membros do bloco, o que pode ser explicado pelo maior tamanho do seu mercado. No ano de 1998, a Marcopolo, a Gerdau e a Randon anunciaram novos investimentos na Argentina (Quadro 2).

Quadro 2

Investimentos diretos gaúchos no território argentino, anunciados ou iniciados em 1998

EMPRESAS	LOCAIS	PROJETOS	MONTANTE	SETORES
Marcopolo Latinoamérica S.A.	Rio Cuarto, Córdoba, Argentina	A Marcopolo S/A inaugurou fábrica para atender à demanda argentina por carrocerias para o transporte coletivo urbano de passageiros. No médio e no longo prazos, a planta será utilizada como base para exportações a outros países da América Latina.	US\$ 10 milhões	Automotivo
Randon Argentina	Rosário, Santa Fé, Argentina.	O grupo Randon vai transformar em unidade industrial as instalações já existentes, onde opera com importação, montagem, complementação e comercialização de implementos rodoviários. Passará a fabricar semi-reboques	US\$ 5 milhões	Automotivo
Sipar Laminación de Aceros	Santa Fé, Argentina	Em maio de 1998, o Grupo Gerdau associou-se à empresa argentina. No ano anterior, o grupo tinha adquirido a Sociedad Puntana S/A (Sipsa) para a produção de aços longos. Pelo acordo, o grupo Gerdau fica com um terço da Sipar, e esta adquire o mesmo percentual da Sipsa.	US\$ 50 milhões	Laminadora de aços

FONTE: Levantamento da autora com base em notícias de jornal

2 - Infra-estrutura

A influência do Mercosul na infra-estrutura do RS vem se manifestando, de forma predominante, nas áreas de transporte e de energia. No ano de 1998, registraram-se alguns avanços na definição de investimentos nos transportes rodoviário, ferroviário, hidroviário e no porto de Rio Grande, bem como na importação de gás boliviano e de energia elétrica e gás argentinos.

Além disso, embora não diretamente influenciado pelo Mercosul, cabe registrar, pela magnitude do investimento, que o consórcio Telet — formado pelos investidores externos Telesystem International Wireless Inc. (TIW), Bell Canada International, Citibank e vários fundos de pensão nacionais, além do

Banco do Brasil e dos grupos Opportunity e La Fonte — venceu a licitação e ganhou o direito de exploração da banda **B** de telefonia celular no RS. No total, o consórcio desembolsará, entre a aquisição da concessão e investimentos, R\$ 750 milhões em três anos.

2.1- Transportes

Por beneficiar-se tradicionalmente de alguns fatores, tais como o subsídio ao Diesel, o sobrepeso transportado, o financiamento na compra de caminhões e a infra-estrutura de estradas construídas nos últimos 50 anos, o Brasil concentra nas rodovias 70% do transporte de cargas. Entretanto o custo elevado do transporte rodoviário, quando comparado com os transportes ferroviário, hidroviário e de cabotagem, multiplica a ineficiência por toda a cadeia produtiva. Porém, com a privatização das ferrovias e dos portos, esses sistemas de transporte vêm recebendo novos investimentos, que, futuramente, os tornarão mais eficientes e mais ágeis, de tal forma que a tendência é de que esses meios de transporte passem a ocupar um espaço maior.

Fica cada vez mais claro que, para aumentar o comércio na área do Mercosul e de seus países associados (Chile e Bolívia), onde os acidentes geográficos impõem flexibilidade, a adoção do transporte multimodal como saída para a redução dos custos de transporte é fundamental. O uso racional de todos os meios de transporte poderá contribuir para uma maior integração do Brasil com os outros países-membros do Mercosul, bem como com a Comunidade Andina (CAN)¹ e o Chile, viabilizando a integração com a costa do Pacífico.

Contudo prevê-se que somente quando o Governo regulamentar a Lei do Operador de Transporte Multimodal (OTM), aprovada em fevereiro de 1998, a redução dos custos será sentida em todos os níveis. Com a figura do OTM, o usuário deverá negociar apenas com uma empresa, que será responsável pelo transporte da mercadoria em todo o percurso.

¹ Os países que integram a Comunidade Andina são: Venezuela, Colômbia, Peru, Equador e Bolívia. O Mercosul, atualmente, encontra-se no meio de negociações para a formação de uma área de livre comércio entre os dois blocos. Como a Bolívia já negociou, isoladamente, um acordo de livre comércio com o Mercosul, esse país não participa das negociações em curso.

2.1.1 - Transporte rodoviário

Em julho de 1998, foi determinada a inclusão, no Programa Brasil em Ação II, da duplicação da BR-116 no trecho Porto Alegre—Pelotas—Jaguarão. Como já tinha sido decidida anteriormente a duplicação da BR-290, no trecho Porto Alegre—Uruguaiana, e a da BR-101, no trajeto Osório—Santa Catarina, o Estado ficará em melhores condições para atender ao aumento do fluxo comercial e turístico com os países do Mercosul por via rodoviária.

Com a definição de recursos orçamentários para a BR-116, da ordem de R\$ 75,5 milhões — posteriormente cortados em função do Plano de Ajuste Fiscal² —, a União acabou com as especulações em relação aos possíveis trajetos, no interior do Estado, para a chamada Rodovia do Mercosul. Ou seja, serão oferecidas duas alternativas para canalizar o tráfego rodoviário cada vez mais denso com a Argentina. Além da duplicação, já prevista, da BR-290 que leva a Uruguaiana—Paso de los Libres, surge uma nova opção, passando pelas Cidades de Rio Branco-Jaguarão, na divisa com o Uruguai, que também atenderá à intensificação do tráfego com este último país. Ao mesmo tempo, cria-se um importante estímulo para a Metade Sul do Estado.

Em decorrência das intenções do Governo de duplicar a BR-116, a iniciativa privada já vem se antecipando para aproveitar os benefícios do novo trajeto escolhido. Um contrato com duração de três anos permitirá o transporte de 6 mil carros, por ano, das marcas Fiat, Peugeot e Citroën pelas cidades de fronteira de Rio Branco e Jaguarão. Além disso, quatro empresas de transportes do Uruguai já manifestaram interesse em se instalarem no distrito industrial de Jaguarão.

Igualmente relevante para a integração é a restauração da BR-472, que liga Uruguaiana a São Borja, num trajeto de 180 quilômetros de extensão. A restauração da rodovia foi autorizada pelo Ministério dos Transportes em julho de 1998.

2.1.2 - Transporte ferroviário - Mercotrem

O consórcio brasileiro formado pela Interférrea S/A Serviços Ferroviários e Intermodais, a Judori Participações e fundos de investimento administrados pelo Banco Garantia adquiriu, em agosto de 1998, duas ferrovias argentinas: a Buenos Aires al Pacífico San Martín S/A (BAP) e a Mesopotâmico Gral. Urquiza S/A (FMGU). Ambas são consideradas linhas férreas estratégicas, uma vez que a

² A obra foi adiada para o ano 2000.

BAP une Buenos Aires ao Chile, por via intermodal, e a FMGU liga a Argentina ao Paraguai e ao Uruguai. Este grupo brasileiro opera a Ferrovia Centro-Atlântico (FCA), que faz a ligação Salvador-Belo Horizonte-Rio, e a Ferrovia Sul-Atlântico (FSA), que é concessionária da Malha Sul, antes operada pela RFFSA. No percurso, estão o trecho Rio—São Paulo, da MRS Logística, e as linhas da Fepasa.

“O objetivo do consórcio é implantar, no prazo de três anos, o projeto do Mercotrem, indo do pólo petroquímico de Camaçari à costa do Pacífico, passando por Córdoba, na Argentina, transportando cargas diversas por carretas especiais, denominadas *road railers* (...). Não está definido ainda como será o transporte através da perna Sul do Mercotrem, ligando a FCA Rio-São Paulo-Porto Alegre.” (O caminho..., 1998, p.A-2).

O *road railer* é um sistema bimodal tracionado tanto por locomotiva como por cavalo mecânico de caminhão, facilitando, portanto, o transporte multimodal. Assim, pode-se prever que, com o Mercotrem, o Rio Grande do Sul terá novas alternativas de transporte para o desenvolvimento do comércio regional.

Uma outra opção polivalente de sistema de transporte de carga bimodal é o Sistema de Transporte Transtrailer, que estará sendo comercializado no mercado no início de 1999.

“O sistema é formado por semi-reboques (carretas) rodoviários, estruturados para serem engatados sobre *bogies* (suspensão de dois eixos) ferroviários. O engate é realizado por meio de manobras do próprio cavalo-mecânico do caminhão. A partir daí, a carreta passa a operar como se fosse um vagão ferroviário.” (PAIVA, 1998, p. C-5).

O *bogie* pode ser adaptado às diferenças de bitolas existentes tanto no País como no Mercosul, sem a necessidade de transbordo, pois permite a troca de eixos, possibilitando a superação dos entraves até hoje existentes para o transporte ferroviário direto e integrado entre os países do bloco.

2.1.3 - Transporte hidroviário

Conforme o Secretário de Estado dos Transportes, o Rio Grande do Sul possui cerca de 1.000km de hidrovias navegáveis, com um calado médio de 1,5 metros a 2,0 metros, que compreendem a Bacia Sudeste, composta pela Lagoa dos Patos e pelos rios Guaíba, Jacuí e Taquari, e, também, a Bacia Uruguai (RAYMUNDO, 1998, p.14). A Bacia Sudeste está sendo plenamente utilizada para navegação comercial por conectar a Região Metropolitana de Porto Alegre

com o porto de Rio Grande. Os próprios projetos das montadoras da GM e da Ford são exemplos patentes do aproveitamento dessa via para o escoamento da produção.

Para a ampliação da malha hidroviária gaúcha, serão necessários vultosos investimentos em aprofundamento de canais e, principalmente, transposição de níveis, mas, em função da necessidade de reduzir custos no transporte dos produtos, principalmente os de exportação, a tendência é de que, cada vez mais, se passe a utilizar essa alternativa de transporte.

2.1.4 - Corredor Atlântico do Mercosul (CAM)

O programa do Corredor Atlântico do Mercosul vem sendo implantado pela iniciativa privada e consiste em estabelecer “mesas de integração”, no Brasil e na Argentina, em portos e cidades do Interior, com vistas a articular os vínculos econômicos entre as distintas regiões do Mercosul. Esses foros congregam todo tipo de operadores, *tradings*, empresas de telecomunicações, entidades de classe e representantes de órgãos públicos e dos governos (MARQUES, 1998, p.13).

As mesas de integração já foram instaladas na maioria dos portos marítimos da costa atlântica. Tratam-se de verdadeiros centros logísticos para facilitar o transporte multimodal, revitalizando as cidades portuárias com o intuito de superar o maior entrave ao desenvolvimento de um sistema eficiente de transporte: a falta de logística e de integração entre os pontos de embarque e desembarque das mercadorias e os pontos intermediários para distribuição (SOARES, 1998, p.A-4).

2.1.5 - O porto de Rio Grande transformar-se-á no porto concentrador do Mercosul?

Com a difusão do uso de contêineres, a tendência é a de que o transporte de cargas marítimas passe a ser feito em grandes navios cargueiros — com capacidade para transportar acima de 5 mil contêineres de 20 toneladas. Esses navios descarregam em um *hub port*, isto é, um porto concentrador, que redistribui a carga utilizando navios menores, chamados de *feeders* (alimentadores).

Valendo-se da posição estratégica de que desfruta no contexto geográfico do Mercosul, o porto de Rio Grande poderia tornar-se um eficiente e rentável provedor de serviços, se utilizado como porta de entrada e saída de produtos destinados ao Mercosul ou originados nesses países. Funcionaria como centro

distribuidor regional de cargas, desenvolvendo, simultaneamente, o transporte de cabotagem.

Para se tornar um verdadeiro *hub port*, ele teria que passar a atender o sul do Brasil e o norte da Argentina e competir eficientemente com os portos de Montevideu e Buenos Aires, dentre outros. Com os trabalhos de ampliação e modernização dos portos de Suape (em Pernambuco) e Sepetiba (no Rio de Janeiro), estes teriam condições de atender às exigências do Mercosul nas Regiões Nordeste e Sudeste do País.

Para vencer essa disputa, os elementos fundamentais estão nas condições físicas, como grandes áreas retroportuárias e disponibilidade para aprofundamento de canais.

Nesse sentido, o terminal de contêineres do porto de Rio Grande pareceria estar em melhores condições de concorrer, inclusive, em relação aos principais terminais de contêineres da Região Sudeste. Conforme Lima, Carvalho Jr. e Velasco, (1998, p.93).

“Os principais terminais de contêineres da Região Sudeste (Santos e Rio de Janeiro) foram privatizados, tendo os novos concessionários se comprometido a realizar os investimentos necessários à superação dos pontos de estrangulamento e a aumentar a eficiência operacional. A principal restrição física existente relaciona-se ao tamanho desses terminais, que é bastante inferior ao padrão médio internacional, comprometendo o aproveitamento das economias de escala e, conseqüentemente, a realização das operações em níveis de produtividade semelhantes aos dos maiores portos do mundo”.

O porto de Rio Grande, além de contar com características naturais privilegiadas e uma adequada infra-estrutura, tem a vantagem de uma excepcional integração com a navegação interior. O custo do projeto, com os investimentos já feitos e futuros, passa dos R\$ 300 milhões e consiste basicamente na ampliação do calado, de 40 para 60 pés, e na melhoria das condições de acostagem.

Nos últimos três anos, o Governo Federal já investiu R\$ 150 milhões para recuperar os molhes e projeta mais R\$ 160 milhões para o aprofundamento do calado. O aprofundamento do calado para 60 pés (18 metros) possibilitará a atracagem de navios com até 160 mil toneladas, o que conferirá ao porto de Rio Grande o *status* de redistribuidor de cargas para os portos do Mercosul de calado inferior. O estudo de custo e viabilidade para transformá-lo em porto com capacidade para receber embarcações de grande porte está sendo desenvolvido pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (vinculado ao Ministério dos Transportes).

Apesar da reconhecida importância da ampliação do porto de Rio Grande, a mesma foi atingida pelos cortes anunciados nos investimentos do Governo Federal, em função do ajuste fiscal. As obras iniciais de ampliação dos molhes e o aprofundamento do canal de acesso do complexo portuário sofreram redução orçamentária de 50% do valor inicialmente previsto no Programa Brasil em Ação II para 1999. De R\$ 30 milhões passou para R\$ 15 milhões. O trabalho de adequação e de melhoria da infra-estrutura do porto estava programado para ser concluído até 2003, mas, em função do corte de verbas, a expectativa do Governo é de que esse cronograma atrase pelo menos 15 meses (CORTE..., 1998, p.5).

Entre os portos brasileiros, o de Rio Grande é considerado, hoje, o mais competitivo em custos e produtividade, que se traduz pelo tempo médio de operação das cargas embarcadas e desembarcadas.³ Entretanto, conforme o Vice-Presidente da Associação dos Terminais Portuários (ABTP), Wilen Mantelli, ainda é preciso evoluir em custos e produtividade para que Rio Grande possa realmente chegar a ser o *hub port* do Mercosul. “Um contêiner na Argentina e Uruguai é movimentado por US\$ 100 dólares, em média. Em Rio Grande, que é o mais baixo do Brasil, não sai por menos de US\$ 300, em média.” (DINDO, 1998, p.9).

Contudo, de acordo com Mantelli, hoje, as principais vantagens do porto de Rio Grande em relação aos portos de Montevideu e Buenos Aires são o calado maior, de cerca de 12 metros (40 pés), e as condições mais favoráveis para o aprofundamento do calado. Os calados de Montevideu e Buenos Aires são de 10 metros e nove metros respectivamente.

Um outro fator que vem contribuindo para a redução dos custos portuários no porto de Rio Grande, tornando-o mais competitivo, é a aprovação da Medida Provisória nº 1.728, que transfere, dos sindicatos para os órgãos gestores de mão-de-obra, a escalação de trabalhadores portuários para a realização de tarefas diversas, acabando com privilégios corporativos.

³ Com a melhora da produtividade no terminal de contêineres de Rio Grande, a média de carregamento e de descarregamento dos navios, a partir de sua atracação até a sua saída do cais, caiu de 18 horas em 1997 para 8,4 horas em 1998. Enquanto em 1997 eram descarregados 14 contêineres por hora, a média, em 1998, atingiu 24 contêineres por hora. Em função da maior mobilidade no atendimento de embarque e desembarque, os navios estão esperando menos para atracar no terminal de contêineres. A média de espera, de 14 horas até 1997, foi reduzida para oito horas em julho de 1998. As obras para a construção de um segundo berço de atracação já foram iniciadas, o que possibilitará o atendimento de dois navios simultaneamente e, por conseguinte, a redução do tempo de espera (TECON..., 1998, p.9).

2.2 - Novas fontes de energia para o RS

Hoje, o Estado importa de outros estados aproximadamente 70% de suas necessidades de energia. Esse fato coloca o RS em uma situação de fragilidade maior em comparação com outros estados da Federação, inclusive por localizar-se no extremo sul do sistema interligado brasileiro e, portanto, vulnerável aos riscos de panes, acidentes e de qualquer tipo de problema que se origine ao longo das grandes linhas de transmissão.⁴

Inúmeras vezes foi argumentado que um dos maiores gargalos para o desenvolvimento do RS seria o déficit energético do Estado, tornando arriscado investir nele. A partir da maior integração com o Mercosul e países associados, foi sendo revelado o potencial de cooperação na área energética, que, superadas as antigas desconfianças entre os países do bloco, passou a ser uma realidade extremamente benéfica para o RS.

Em 1997, já tinham sido feitos significativos avanços nos projetos para a instalação de duas estações conversoras de frequência, uma em Garabi, próxima a São Borja, e uma outra em Rivera, na fronteira com o Uruguai; de uma usina térmica em Uruguaiana movida a gás natural da Argentina; e do gasoduto da Bolívia (MACADAR; TERUCHKIN, 1998). Em 1998, dois novos projetos de vulto, em termos de energia, foram anunciados: o prolongamento até a Região Metropolitana de Porto Alegre do gasoduto que atenderá à usina térmica de Uruguaiana e um novo gasoduto trazendo gás natural argentino passando pelo Uruguai.

2.2.1 - Estação conversora de Garabi

A construção da Estação Conversora de Garabi, no Município de Garruchos, orçada em US\$ 150 milhões, deve possibilitar o uso de energia elétrica gerada na Argentina para o atendimento das Regiões Sul e Sudeste e do Mato Grosso do Sul. A energia que chegará ao Brasil por Garruchos será fornecida pelo sistema interligado do Mercado Eléctrico Mayorista da Argentina. Com essa obra, serão importados, inicialmente, 1.000 megawatts de energia e também será possível o intercâmbio de energia secundária entre os dois países (SPECHT, 1997, p.34). O projeto total, que prevê a instalação de 150km de linhas de

⁴ Esses mesmos riscos se repetem no caso do gasoduto Brasil-Bolívia, pois o Estado ficará, novamente, como o último a ser servido.

transmissão, no território argentino, até a conversora de Garabi e de 370km até a subestação de Itá, em Santa Catarina, consumirá US\$ 327,5 milhões. A conversora fará a conexão das frequências elétricas em que operam os dois países, já que, no Brasil, a geração de energia é realizada em uma frequência de 60 Hz e, na Argentina, de 50 Hz. A conversora está prevista para começar a operar em março do ano 2000, com 1.000 MW, e, depois de um ano, deve elevar a capacidade de fornecimento para 2.000 MW.⁵

Apenas 30% dos primeiros 1.000 MW de energia importada da Argentina ficarão com a Eletrosul, que abastece a Região Sul e o Estado de Mato Grosso do Sul. Os 70% restantes serão distribuídos pela empresa Furnas, responsável pelo abastecimento da Região Sudeste (SPECHT, 1997, p.34). Ou seja, embora a energia importada não fique integralmente no RS, a interligação vai reduzir o risco de déficit do Sistema Interligado Sul—Sudeste—Centro-Oeste e deverá contribuir para a garantia do suprimento ao Estado.

2.2.2 - Gasoduto Brasil-Bolívia

O gasoduto Brasil-Bolívia está em fase adiantada de construção. No início de 1999, deve entrar em uso o trajeto até São Paulo e, no final deste mesmo ano, começará a ser atendido o RS. Para o Estado, foi contratado o fornecimento diário de 1,2 milhão de metros cúbicos, entretanto, inicialmente, só receberá a metade da quota.⁶

No território gaúcho, o gasoduto percorrerá 179km e chegará às empresas através de 450km de ramais. A distribuição vai ser feita por quatro *city gates*, localizadas em Sapucaia do Sul, São Francisco de Paula, Cachoeirinha e Canoas. Os *city gates* são locais de recebimento da canalização principal, cuja implantação é de responsabilidade da Petrobrás.

⁵ Diante da desistência do grupo norte-americano Enron, vencedor da licitação, foi chamado o segundo colocado, o consórcio hispano-brasileiro Companhia de Interconexão Energética (Cien), liderado pela empresa espanhola Endesa, com a participação da Indústria de Equipamentos Elétricos do Paraná (Inepar), da Companhia Paranaense de Energia Elétrica (Copel) e da Endesa chilena. A proposta da Cien foi refeita e apresentada em valores próximos aos da Enron, mas, em contrapartida, o Governo brasileiro concordou com a duplicação da conversora de Garabi. Ou seja, além dos 1.000 MW inicialmente autorizados, a Agência Nacional de Energia Elétrica autorizou a compra futura de mais 1.000 MW, totalizando 2.000 MW de potência firme com energia originária da Argentina.

⁶ Numa primeira fase, o gás será destinado às indústrias. Na etapa seguinte, no ano 2000 ou 2001, servirá também para o uso automotivo e, comercial e a partir do ano 2005, poderá destinar-se à utilização residencial.

2.2.3 - Gasoduto Brasil-Argentina ligando Uruguiana a Porto Alegre

Procedente de Aldeia Brasileira, município da Província de Entre Rios, o gasoduto projetado entra em território brasileiro por Uruguiana, onde abastecerá uma usina termelétrica que está em fase adiantada de construção pela AES Uruguiana Empreendimentos Ltda., do Rio Grande do Sul — empresa controlada pela AES Corporation, dos Estados Unidos —, com demanda de 2,5 milhões de metros cúbicos de gás por dia para a produção de 450 megawatts de energia. O custo total do projeto, segundo o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), alcança US\$ 350 milhões.⁷

Em 1998, amadureceu a idéia de estender o trajeto do gasoduto de Uruguiana até a Região Metropolitana, percorrendo Alegrete, Santa Maria e Santa Cruz do Sul, num total de 600km. O custo da obra é estimado em US\$ 250 milhões. Há estudos para a implantação de usinas termelétricas ao longo do caminho, que poderiam contribuir para a diminuição da dependência que o RS tem da energia elétrica importada de outras regiões e para viabilizar o empreendimento, pois a maior parte do consumo dar-se-ia na Região Metropolitana.

Com a entrada do gás argentino por Uruguiana, o RS passaria a ser o primeiro usuário no Brasil e, ainda, teria a vantagem de contribuir para o desenvolvimento da Metade Sul, reduzindo, ao mesmo tempo, a insuficiência de energia elétrica gerada no próprio Estado.

De acordo com as declarações do Secretário de Energia, Minas e Comunicações:

“A grande meta do Rio Grande do Sul era ter um anel de gás. Com o gasoduto Bolívia-Brasil chegando a Porto Alegre e o argentino alcançando em breve a capital gaúcha, o Rio Grande terá em 1999 duas fontes de suprimento de gás, podendo inverter o fluxo. O Estado fica numa posição estratégica extremamente favorável” (ASSIS..., 1998, p.10).

O consórcio formado pela Companhia Brasileira Petróleo Ipiranga, Gaspetro (subsidiária da Petrobrás), YPF (Argentina), Total Gas Ventures (França), Nova Gás Corporation (Canadá), a Techint Cia Técnica Internacional (Argentina) e a Companhia General de Combustibles — as três últimas controladoras da Trans-

⁷ No mês de agosto de 1998, o BID aprovou um crédito no montante de US\$ 132,8 milhões para a construção e a operação da usina térmica a gás da AES. O empréstimo foi concedido na forma direta, sem garantias governamentais (CORRÊA, 1998, p.A-5).

portadora Gas del Norte (TGN) — será responsável pela construção da parte gaúcha do gasoduto Brasil-Argentina, ligando Uruguaiana a Porto Alegre.

A previsão é de que as obras iniciem no primeiro trimestre de 1999. O gás entraria em Uruguaiana até o final do ano de 1999 e, em Porto Alegre, no último trimestre do ano 2000.

Segundo o Presidente da Gaspetro, o gasoduto Uruguaiana-Porto Alegre vai transportar 12 milhões de metros cúbicos de gás da Argentina, que serão importados pela Petrobrás, já com autorização da Agência Nacional do Petróleo. Desse total, aproximadamente 2 milhões serão destinados à usina da AES em Uruguaiana, e os 10 milhões restantes serão comercializados pela estatal — cinco milhões já foram contratados pela Sulgás, a distribuidora de gás do Rio Grande do Sul, e os outros cinco milhões poderão ser vendidos pela Petrobrás no mesmo estado, via Sulgás, ou em Santa Catarina e Paraná (VELLOSO, 1998, p.C-6).

2.2.4 - Gasoduto Cruz del Sur passando pelo Uruguai

O projeto de trazer mais um gasoduto argentino através do Rio Grande do Sul obteve a aprovação preliminar da Agência Nacional de Petróleo, no mês de julho de 1998. Por esse projeto, o consórcio formado pelas empresas Pan American Energy (norte-americana), British Gas International (inglesa) e a Ancap (uruguaia) traria o gás do interior da Argentina, aproveitando o gasoduto Cruz del Sur, que ligará a Argentina ao Uruguai, também do mesmo consórcio. O gasoduto já definido, com capacidade para transportar até 20 milhões de metros cúbicos por dia, vai ter 215km ligando Buenos Aires a Montevideú. As obras têm início previsto para o primeiro semestre de 1999. Se o gasoduto for estendido até Porto Alegre, as obras deverão continuar até o final do ano 2000 e demandarão investimentos adicionais de US\$ 400 milhões.

Os executivos da British Gas do Brasil argumentam que existem dois pontos decisivos para a viabilidade do empreendimento (SANTI, 1998, p.A-8). Um deles está relacionado ao potencial de consumo no Estado. A primeira escala seria feita em Bagé, onde se localizam duas indústrias cimenteiras, e uma segunda no eixo Pelotas—Rio Grande. As duas paradas seriam importantes para o desenvolvimento da Metade Sul. O terceiro e maior ponto de consumo localiza-se no eixo Porto Alegre—Caxias do Sul, onde concorreria com o gasoduto que vem da Bolívia e com aquele que vem de Uruguaiana.

O segundo ponto decisivo reside em que a empresa negocie um acordo com a Petrobrás, sócia majoritária do gasoduto que vem da Bolívia, para permitir a utilização do mesmo para levar gás em sentido inverso. Esse fato tornaria

economicamente viável o investimento de US\$ 450 milhões na prolongação do gasoduto Buenos Aires-Montevidéu até Porto Alegre. Isso por dois motivos: primeiro, porque o gasoduto que passa pelo Uruguai constituiria uma espécie de reserva técnica para o gasoduto boliviano em caso de emergência e, segundo, porque poderia atender, também, a Santa Catarina ou ao Paraná, caso o consumo no centro do País ultrapasse as previsões.

Conclusão

O Rio Grande do Sul foi um dos primeiros estados brasileiros a sofrer os custos da proximidade geográfica com os países-membros do Mercosul. Com o amadurecimento do bloco econômico, o maior intercâmbio comercial e o conhecimento mútuo do empresariado regional, passaram a serem sentidos, também, os benefícios. Isso vem se refletindo na atração de investimentos diretos estrangeiros e na melhor adequação da infra-estrutura para atender às demandas adicionais em termos de infra-estrutura de transportes e de energia, dentre outras.

Dada a tendência para o uso mais intensivo de contêineres no transporte de mercadorias, o uso do potencial de navegação fluvial e lacustre da Bacia do Sudeste desponta como estratégico.

Contudo, com os cortes de investimentos inicialmente previstos pelo Brasil em Ação II, em função do ajuste fiscal, os planos de interligação da infra-estrutura do RS com a dos países-membros do Mercosul podem ficar comprometidos ou adiados. O porto de Rio Grande é um dos projetos prejudicados pelo enxugamento de despesas. A terceira etapa da rodovia do Mercosul é outro exemplo. Com os cortes, apenas projetos de engenharia e de otimização de custos dos serviços serão realizados.

Já o gasoduto Brasil-Bolívia está com boa parte dos trabalhos adiantados e deve seguir ritmo normal até a instalação dos dutos na Refinaria Alberto Pasqualini, em Porto Alegre. Isto porque os últimos investimentos do gasoduto estão previstos para serem financiados com recursos externos e da iniciativa privada, de forma que os serviços não ficarão comprometidos.

Bibliografia

- ASSIS destaca meta (1998). **Zero Hora**, Porto Alegre, 06 abr., p. 10.
- O CAMINHO a trilhar pelo Mercotrem (1998). **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 26 ago., p.A-2.
- CORREA, Maurício (1998). BID libera US\$ 132 mi para usina a gás no RS. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 20 ago., p.A-5.
- CORTE pode atrasar o Mercosul (1998). **Gazeta Mercantil RS**, 17 jan., p.5.
- DINDO, Rodrigo (1998). Rio Grande quer ser o porto do Mercosul. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 04 nov., p.9.
- ENSINGER investe no RS sem incentivos fiscais (1998). **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 25 maio, p. C-6.
- LIMA, Eriksom Teixeira; CARVALHO JR., Mário Cordeiro de; VELASCO, Luciano Otávio Marques de (1998). Removendo obstáculos às exportações brasileiras. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v.5, n.9, p.77-104, jun.
- MACADAR, Beky; TERUCHKIN, Sônia (1998). O relacionamento do RS com o Exterior em 1997. **Indicadores Econômicos FEE**, v.25, n.4, p.122-160, mar.
- MARQUES, Renato L.R.(1998). O Mercosul e o porto de Rio Grande. **Zero Hora**, Porto Alegre, 04 ago., p.13.
- PAIVA, Paulo Barletta (1998). Randon investe em sistema bimodal de transporte de carga. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 16 dez., p.C-5.
- RAYMUNDO, Jairo (1998). Economia em dia. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 20 ago., p.14.
- SANTI, Mário de (1998). British Gas pretende trazer gás natural argentino para o Sul. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 20-22 nov., p.A-8.
- SOARES, Aldo Renato (1998). Transporte ineficiente emperra a economia. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 23-25 out., p.A-4.
- SPECHT, Patrícia (1997). Conversora trará energia argentina. **Zero Hora**, Porto Alegre, 17 dez., p.34.
- TECON bate recorde de movimento em julho (1998). **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 10 ago., p. 9.
- VELLOSO, Eliane (1998). Ipiranga participará de gasoduto no Sul. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 20 out., p.C-6.