

# Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

---

## PROPOSTA DE INTERIORIZAÇÃO DO EIXO RODOVIÁRIO SÃO PAULO - BUENOS AIRES

Marília Mattos

*Boletim Gaúcho de Geografia, 20: 159-160, dez., 1995.*

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/38206/24588>

---

Publicado por

## Associação dos Geógrafos Brasileiros

---



## Portal de Periódicos UFRGS

UNIVERSIDADE FEDERAL  
DO RIO GRANDE DO SUL

---

### Informações Adicionais

**Email:** [portoalegre@agb.org.br](mailto:portoalegre@agb.org.br)

**Políticas:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

**Submissão:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

**Diretrizes:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

---

Data de publicação - dez., 1995

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

## PROPOSTA DE INTERIORIZAÇÃO DO EIXO RODOVIÁRIO SÃO PAULO-BUENOS AIRES

Marília Mattos \*

O projeto em questão propõe ligar São Paulo a Buenos Aires por meio da interiorização de uma rodovia que permita um rápido fluxo veicular. Embora existam propostas de traçados diferentes, o enfoque fundamental desta rodovia tem a intenção de ligar as principais regiões de produção e de consumo, por meio do aprimoramento de estradas já existentes. A análise, implementada no projeto, aponta os custos e os benefícios socioeconômicos da interiorização da rodovia do Mercosul, em torno de sua viabilidade financeira de auto-estrada de concessão privada. A conceitualização do projeto enquadrava-se na filosofia de um processo integracionista, por meio do qual um conjunto de países busca um desenvolvimento harmônico, o que implica evitar a polarização do desenvolvimento econômico em nível de países, de estados e de microrregiões.

Inicialmente, para fins de uma avaliação global e de reconhecimento dos possíveis traçados São Paulo-Buenos Aires, identificou-se um cenário de 21 traçados alternativos que possibilitam a utilização da malha rodoviária existente. Nesse cenário, para demonstrar a melhor opção para o eixo do Mercosul, aplicaram-se três critérios de avaliação. O primeiro discute a utilização de estradas já existentes, evitando custos onerosos e desnecessários. O segundo analisa as distâncias mais curtas do traçado, com o intuito de diminuir os custos operacionais de transporte. E o terceiro examina, em função da área de abrangência dos traçados, a estrada que melhor interliga as regiões com características de pólos de desenvolvimento econômicos, bem como o maior número de municípios dos estados brasileiros e territórios do Uruguai e da Argentina.

Esses critérios, quando implementados no projeto, funcionaram como *filtros* que permitiram identificar o traçado ou grupo de traçados mais adequados que estimulariam o desenvolvimento econômico harmônico, integrado em nível municipal, regional, estadual e internacional.

Nesse contexto, o traçado da rodovia assinala atualmente o caminho mais curto entre São Paulo e as principais regiões de produção e de consumo, ao longo do sudeste do Brasil e Buenos Aires. A rota inicia na BR 116, a sudeste de São Paulo e nordeste do Paraná, em direção a Curitiba. A partir daí, continua pela BR 476 até União da Vitória. Já no Estado de Santa Catarina, pelo centro-oeste, segue através da BR 153. No Rio Grande do Sul, continua pela BR 153, passando por Erechim e encontrando-se com a BR 285, em Passo Fundo, que conduz a Santa Maria. Esta continua, em direção a Rosário do Sul, pela BR 158, até Santana do Livramento. Após a fronteira com o Uruguai, a rodovia penetra por Rivera, encontrando três alternativas: 1º – através de Tacuarembó – Fray Bentos e, na Argentina, segue Gualeguaychu, via Zarate, com direção a Buenos Aires; 2º – por Tacuarembó – Paysandú e, na Argentina, Gualeguaychu – Zarate em direção a Buenos Aires; 3º – por Tacuarembó, Durazno, Colônia e na Argentina – Buenos Aires (com a construção de uma ponte).

O desenho desse traçado contempla inicialmente a possibilidade de integrar o maior número possível dos municípios dos estados de Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, de tal maneira que o sistema de transporte de carga e de passageiros seja competitivo. Nesse sentido, a malha rodoviária, existente no Brasil, permite um acesso rápido ao traçado proposto, visto que sua zona de influência ou área de abrangência direta compreende 100 km a leste e oeste de sua faixa central.

Dada a escassez de recursos financeiros dos países do Cone Sul, a racionalidade econômica da interiorização da rodovia Mercosul se impõe. Ela permitiria não só reduzir 140 km de distância, em relação a outros traçados, entre São Paulo e Buenos Aires, mas também evitaria a construção de uma ponte de 50km de extensão (varia de 45 a 55km, de acordo com o local considerado) no Rio La Plata, que uniria Buenos Aires e Colônia. É desnecessário mencionar que, desse modo, os custos de construção e de transporte se reduziriam consideravelmente. Contudo, deve-se reconhecer que essa ponte seria uma obra de integração sumamente importante, e sua construção dependerá dos governos do Uruguai e da Argentina. Porém, deve ficar claro que a ponte, em nenhum momento, é divergente com a concepção socioeconômica da escolha do traçado, mas sim compatibiliza um aproveitamento melhor da área de abrangência desse.

Após identificada a melhor alternativa do traçado, implementou-se um estudo de reconhecimento da viabilidade socioeconômica da rodovia escolhida que, entre outras coisas, assinalou um redimensionamento do potencial econômico do potencial econômico de 39,34% dos municípios gaúchos (168 municípios), o que equivale a 25,88% da economia rio-grandense, de 35,02% dos municípios de Santa Catarina (76 municípios), equivalentes a 47,80% do total de sua economia e de 21,08% dos municípios do Paraná (66 municípios), que significa 52,28% da economia paranaense.

Seguidamente, analisa-se a rentabilidade financeira do projeto em termos de concessão privada, em que fica demonstrada sua atividade para investimentos do setor privado ou público.

Em resumo, este estudo de reconhecimento, ao longo da rodovia, assinala que, para o MERCOSUL, em sua procura por um desenvolvimento harmônico das regiões, quanto mais segmentos produtivos participarem do processo, maiores serão os ganhos de bem-estar social da população.

---

\* Professora no Curso de Geografia e Chefe do Departamento de Geociências na Universidade de Passo Fundo.