

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM/89.....

Partido -

Solução do P-III-6 ENSAIO

Apresentada por

HELICIO BLACKER ESPOZEL

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA (FN)

NOME E POSTO

RIO DE JANEIRO

19...89.....

AS ALTERNATIVAS DE SAÍDAS BRASILEIRAS PARA O
PACÍFICO: QUAL A MELHOR OPÇÃO?

HELICIO BLACKER ESPOZEL
Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN)



MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

= 1989 =

MM - EGN
BIBLIOTECA
08/08/1990
N: 2.158

GN-00005863-2

ÍNDICE

	FOLHA
Lista de Figuras	III
Introdução	IV
AS ALTERNATIVAS BRASILEIRAS PARA O PACÍFICO: QUAL A ME- LHOR OPÇÃO?	1
O porquê da saída para o Pacífico	1
Ligação ferroviária São Borja/RS - São Tomé/Argentina .	3
Estrada Cáceres/MT-San Matias/Bolívia	4
Estrada Acre-Peru	6
Conclusão	8
BIBLIOGRAFIA	A-1

LISTA DE FIGURAS

FIGURA	TÍTULO	FOLHA
1	ESQUEMA DA SAÍDA PARA O PACÍFICO ATRAVÉS DA LIGAÇÃO SÃO BORJA/RS-SÃO TOMÉ/ARGENTINA ...	4-A
2	ESQUEMA DA SAÍDA PARA O PACÍFICO ATRAVÉS DA LIGAÇÃO CÁCERES/MT-SAN MATIAS/BOLÍVIA	5-A
3	ESQUEMA DA SAÍDA PARA O PACÍFICO ATRAVÉS DA LIGAÇÃO ACRE-PERU	7-A

INTRODUÇÃO

Guardadas as devidas proporções, pode-se afirmar que as comunicações interiores constituem o mesmo problema nos dias presentes, que constituíram no fim do século XVIII ou nos meados deste século. Má conservação de estradas, má delineação de estradas, inexistência de estradas e insulamento de regiões são questões que podem ser suscitadas em qualquer momento desse período, cujo marco inicial foi escolhido exatamente por retratar a época em que esses problemas foram "modernamente" equacionados.

Assim, ainda hoje, as vicissitudes do passado estão vivas. Apesar do progresso técnico e dos muitos milhares de quilômetros de estradas construídas, são constantes as discussões sobre as carências viárias, sejam de estradas de rodagem, sejam de estradas de ferro, sejam de "estradas fluviais".

As dificuldades econômicas, por outro lado, ensejam a adoção de muitas medidas que visem a sanar as necessidades de aumentos cada vez mais intensos da produção destinada à exportação, de obtenção de competitividade em relação aos concorrentes internacionais e de incorporação de novas fronteiras produtivas à economia do País. Qualquer solução a ser engendrada não pode deixar de incluir a ampliação do sistema viário nacional, na procura de novos corredores de exportação que beneficiem os custos finais do produto, pela proximidade dos principais mercados consumidores.

Trata-se de um assunto não apenas atual, à medida que envolve ainda a própria integração da América Latina, mas, principalmente, também polêmico, por implicar controvérsias em relação à preservação ambiental e aos interesses de grupos econômicos multinacionais. Dessa forma, o presente trabalho procura abordar o tema - "melhor opção de saída para o Pacífico" - con

siderando, inicialmente, aspectos das conjunturas nacional e internacional, suas mútuas influências e suas correlações com os corredores de exportação para o Pacífico. Depois, analisa de "per si" as principais alternativas possíveis, para, finalmente, em destilando os fatores fundamentais dessa análise, concluir pela indicação, a juízo do autor, da melhor opção.

AS ALTERNATIVAS BRASILEIRAS PARA O PACÍFICO:

QUAL A MELHOR OPÇÃO?

O porquê da saída para o Pacífico - Os jornais, diariamente, alardeiam e esmiuçam os grandes problemas com que a Nação vem convivendo. Dois se destacam pela magnitude e pela influência e catalização que exercem sobre os demais: o ônus da dívida externa e os desequilíbrios sociais e regionais. Para resolvê-los, nenhuma medida pode ser mais eficaz do que o aumento das exportações sem o sacrifício do consumo interno e o resgate sócio-econômico das regiões ainda à margem do processo produtivo.

A conjuntura mundial, de seu turno, sem comiseração, asfixia as economias dos países em desenvolvimento. Os bancos internacionais, inflexíveis, cobram o pagamento fiel das dívidas do Terceiro Mundo, gravadas por verdadeiras taxas de usura. Além disso, exigem dos países devedores medidas recessivas de controle de suas economias, como condicionante para liberação de novos financiamentos. Tais exigências, inibindo fortemente o desenvolvimento, tornam ainda mais longínqua a possibilidade de pagamento do principal da dívida. Nesse contexto, a que se convencionou chamar confronto norte-sul, vê-se ainda as medidas protecionistas dos países desenvolvidos que inibem, ou mesmo bloqueiam, a colocação dos produtos dos países emergentes em seus mercados. Aceleram, também, a integração de suas economias, não apenas adquirindo maior poder de barganha nas trocas comerciais, como também perseguindo a auto-suficiência do grupo no maior número possível de produtos, através da especialização regional e do intercâmbio privilegiado pela extinção de taxas e eliminação de entraves aduaneiros.

Ora, para fazer frente a essa conjuntura mundial adversa, nada também é mais adequado do que as medidas já levantadas, procurando-se penetrar em novos mercados consumidores, aumentar a competitividade do produto e o aproveitamento do potencial de regiões

ainda não incorporadas no parque produtivo do país.

Visualiza-se, de pronto, o próprio mercado sul-americano, em que produtos extra-continentais competem em vantagem com os produtos brasileiros e o mercado asiático, onde o Japão, além de ser o maior importador, é o responsável, através de seus investimentos na região, pelo florescimento das mais novas economias mundiais, como é o caso dos chamados tigres asiáticos: Coréia do Sul, Formosa, Cingapura e Hong-Kong. A China, também, é um mercado altamente promissor e já vem dando os primeiros passos na busca da intensificação do comércio exterior. Acresce-se, ainda, a potencialidade da costa oeste estadunidense, particularmente o Estado da Califórnia, onde poderiam ser colocados, a preços vantajosos, os manufaturados brasileiros.

A integração latino-americana, preconizada pela Associação Latino Americana de Integração (ALADI), é o próprio caminho para a solução do problema, pois tem como um de seus principais objetivos a implantação de um sistema de transporte eficiente, que permita a aproximação entre os países, o desenvolvimento de regiões isoladas e o intercâmbio comercial a custos baixos. Essa interligação proporciona a saída para o Pacífico, o que significa uma redução no custo dos transportes marítimos para os portos da Ásia e da costa oeste dos Estados Unidos da América, em relação aos portos brasileiros do Atlântico.

De outro lado, pode-se considerar os países sul-americanos que não possuem saída para o Atlântico e verificar a situação de suas economias, o isolamento de seus territórios de leste e o potencial dos poderosos mercados consumidores da Europa, especialmente a Comunidade Econômica Européia (CEE) e a União Econômica Belgo-Luxemburguesa (UEBL). Vê-se, então, que se lhes pode aplicar o mesmo quadro até agora utilizado para retratar a situação brasileira, de modo a mostrar a necessidade, para esses países, de uma saída para o Atlântico.

Considerada a importância de um corredor de exportação pelo Pacífico para "alavancar" a competitividade dos produtos brasileiros nos mercados asiático e norte-americano e impulsionar o desenvolvimento de regiões hoje dissociadas do processo produtivo, passaremos a analisar as possíveis saídas previstas.

Ligação ferroviária São Borja/RS - São Tomé/Argentina - A produção de soja e demais grãos do sul do País, destinada à exportação, está condicionada a ser escoada através do Oceano Atlântico, especialmente pelo porto de Rio Grande. A construção de uma ponte rodo-ferroviária, ligando São Borja a São Tomé, abrirá um novo corredor de exportação em direção ao porto chileno de Antofagasta, no Pacífico, permitindo uma redução significativa no custo de frete e tornando, assim, a soja brasileira competitiva com a soja norte-americana, que atualmente domina o mercado asiático.

O porto chileno é atendido pela Ferrocarril de Antofagasta Bolívia (FCAB), única ferrovia privada da América do Sul. Ela movimentava os principais produtos do norte do Chile, do norte da Argentina, bem como da Bolívia, tais como o trigo a granel, soja, cevada, demais grãos, fumo, frutas, papel, insumos para metalurgia, produtos químicos e minerais, entre os quais destaca-se o cobre em barra, oriundo da mina chilena de Chuquicamata. A ponte rodo-ferroviária, recém construída, ligando Posadas/Argentina a Encarnacion/Paraguai, sobre o rio Paraná, permitirá a exportação de produtos do Paraguai, basicamente a soja, por este corredor de exportação, até o porto de Rio Grande, para ter acesso competitivo ao mercado europeu. Isso mostra que essa ligação abre, também, um corredor de exportação para o Chile, Argentina, Paraguai e Bolívia, em direção ao Atlântico, de Antofagasta a Rio Grande, com 2600 km de extensão.

O trajeto seria o seguinte: São Borja/RS - São Tomê, Corrientes, Porto Resistência, General Guemes, Salta/Argentina - Paso Socampa, Augusta Victoria - Antofagasta/Chile. Nessa situação, há necessidade de baldeação, por via rodoviária, num percurso de 15 km entre as cidades de Corrientes e Porto Resistência, uma vez que a ligação existente é uma ponte apenas rodoviária, de 2500 m, e as bitolas são diferentes.

A ligação Atlântico - Pacífico pode ser atendida, ainda, pela malha ferroviária existente, segundo quatro alternativas, sendo duas na fronteira com a Bolívia, passando por Corumbá/MS e duas na fronteira com a Argentina, passando por Uruguaiana/RS.

As duas alternativas via Corumbá podem ser assim resumidas: Antofagasta/Chile-Cochabamba, Santa Cruz de La Sierra/Bolívia-Corumbá/MS, Santos/SP ou Porto de Antofagasta/Chile-General Guemes, Pocitos/Argentina-Santa Cruz de La Sierra/Bolívia-Corumbá/MS, Santos/SP. A primeira exige um transbordo com serviço rodoviário entre Cochabamba e Santa Cruz de La Sierra e a segunda é toda atendida por bitola de 1,0 m.

As duas alternativas via Uruguaiana são concretizadas nos trajetos: Antofagasta/Chile-General Guemes, Resistência, Corrientes, Paso de Los Libres/Argentina-Uruguaiana, Rio Grande/RS ou Antofagasta/Chile-Santa Fé, Paso de Los Libres/Argentina-Uruguaiana, Rio Grande/RS. O primeiro itinerário exige transbordo entre Corrientes e Resistência pelas razões já comentadas, e o segundo, em Santa Fé, por diferença de bitola.

Estrada Cáceres/MT-San Matias/Bolívia - Uma estrada ligando o Estado de Mato Grosso ao Oceano Pacífico, através da Bolívia, é extremamente importante, em face das múltiplas conseqüências sócio-econômicas que proporcionará.

A grande evolução científica brasileira na área da genética, "pari-passu" com as evoluções das áreas de fisiologia vegetal e

FIGURA 1
ESQUEMA DA SAÍDA PARA O PACÍFICO ATRAVÉS DA LIGAÇÃO SÃO BORJA/RS-
SÃO TOMÉ/ARGENTINA



NOTAS

COCHABAMBA-S.C.de LA SIERRA: ligação rodoviária.

CORRIENTES-RESISTÊNCIA: ponte rodoviária e diferença de bitola.

de edafologia, tornando o Brasil líder mundial em agricultura dos trópicos, permitem uma formidável expansão da fronteira agrícola pela ocupação dos cerrados. Isso teve acentuada influência no Estado do Mato Grosso, especialmente na explosão da cultura da soja.

Essa produção, voltada para o mercado externo, requer, sobretudo, uma diminuição dos custos, de maneira a lhe dar competitividade internacional. Assim, uma saída para o Pacífico, reduzindo os gastos com o frete, tornaria o produto brasileiro atraente ao mercado asiático.

De seu lado, os produtos bolivianos obteriam, também, competitividade nos mercados asiático e europeu, em vista desse corredor de exportação interligando os dois oceanos.

Essa estrada permitirá, ainda, um grande intercâmbio comercial entre os dois países pois, enquanto ao Brasil interessa estanho, chumbo, enxofre, sal mineral, couro, feijão, alho, fios de algodão e de lã e soja, à Bolívia são necessários veículos, confecções, produtos para supermercados, produtos farmacêuticos, perfumarias, máquinas, tratores, implementos agrícolas, eletrodomésticos e toda sorte de produtos industrializados.

Esse acesso ao Pacífico favorecerá, de outro lado, a competitividade dos produtos industrializados brasileiros no mercado chileno, hoje completamente influenciado pelos produtos norte-americanos e japoneses.

A estrada obedeceria ao seguinte trajeto: Cáceres/MT-San Matias, San Ignacio de Velazco, La Cruz, Santa Cruz de La Sierra, Cochabamba, Oruro, La Paz/Bolívia-Arica/Chile.

Além de Arica/Chile, poderiam ser utilizados o porto chileno de Iquique e os portos peruanos de Ilo, atingido através de La Paz/Bolívia-Guaqui/Peru e de Matarani, alcançado a partir de La Paz/Bolívia-Moquegua/Peru.

FIGURA 2
ESQUEMA DA SAÍDA PARA O PACÍFICO ATRAVÉS DA LIGAÇÃO CÁCERES/
MT-SAN MATIAS/BOLÍVIA



NOTAS

- SAN MATIAS-SAN IGNACIO: região pantaneira.
- SAN IGNACIO-LA CRUZ; revestimento primário.
- LA CRUZ-S.C. de LA SIERRA: asfaltada.
- S.C. de LA SIERRA-COCHABAMBA: asfaltada, na ordem de 500 km.
- COCHABAMBA-ORURO: duas estradas de ferro e duas asfaltadas.
- ORURO-LA PAZ: duas estradas de ferro e duas asfaltadas.
- LA PAZ-GUAQUI: duas estradas de ferro e duas asfaltadas.
- GUAQUI-ILO: 400 km, dos quais 240 km asfaltados.

Os trechos Cochabamba-Oruro-La Paz-Guaqui são atendidos também por estrada de ferro.

Estrada Acre-Peru - Foi com esse nome que se popularizou, ganhando, inclusive, manchetes internacionais, a rodovia que, passando na divisa dos Estados do Acre e Amazonas, viabilizaria uma ligação com o Oceano Pacífico. Abriria, assim, um novo corredor de exportação e integraria o Estado do Acre e os municípios do sul do Estado do Amazonas às regiões mais desenvolvidas do País.

Na ligação com o Pacífico, seria beneficiada a exportação de grãos do Centro-Oeste e de madeira da Amazônia para o mercado asiático, pela redução do custo do frete, dando, especialmente à soja, excelente competitividade com o produto norte-americano, principal abastecedor daquele mercado.

Esses fatos, acrescidos da imensa gama de riquezas minerais da Amazônia, principalmente das gigantescas reservas de estanho, cuja entrada no mercado internacional não interessa aos grandes produtores mundiais, têm gerado forte oposição ao projeto rodoviário. Grupos econômicos dos EUA e da Europa vêm desencadeando uma verdadeira guerra econômica, mascarada por apelos ecológicos que procuram disfarçar seus verdadeiros interesses.

Assim, no empenho em evitar a construção da estrada, congressistas norte-americanos e europeus e missões religiosas financiadas por entidades internacionais alegam que a construção da estrada causará a devastação da floresta. Isso se daria tanto pela valorização das terras adjacentes gerando uma ocupação desordenada, quanto pela facilitação ao garimpo e pelo estímulo a práticas comerciais predatórias, causando danos ecológicos e prejuízos aos indígenas.

O governo brasileiro tem perfeita consciência de que o desenvolvimento da Amazônia, da mesma forma como que ocorre em qualquer parte do mundo, obedece a um determinismo histórico, sen

do, assim, inexorável. Dessa forma, e tendo também consciência de que o desenvolvimento da Amazônia é um grande desafio a ser vencido com racionalidade e pragmatismo, instituiu um amplo programa de cunho ecológico para defesa ambiental. Esse programa contém as medidas necessárias para evitar os efeitos negativos que a estrada gerou no trecho de Rondônia, numa delapidação da floresta e degradação do meio ambiente, devido à valorização da terra que provocou concentração fundiária, expulsão de seringueiros, invasão de terras indígenas e desmatamento, com altos custos ambientais e sociais. Assim, o Programa de Proteção ao Meio Ambiente e às Comunidades Indígenas (PMACI), como foi denominado, visa a preparar a área de influência da estrada, com a criação de reservas ecológicas, indígenas e extrativistas, através de zoneamento agroecológico. É uma iniciativa pioneira de desenvolvimento de área amazônica, com preservação do equilíbrio ecológico, que elimina os erros cometidos no passado por falta de uma política definida de ocupação. O programa atende a todas as exigências dos organismos financeiros internacionais para concessão de financiamentos para aquela região, pois neutraliza as agressões à natureza ou prevê o restabelecimento das condições iniciais, mediante projetos específicos previstos no plano integrado.

Lastimavelmente, os interesses econômicos transnacionais vêm logrando êxito nas pressões que exercem sobre os organismos internacionais de desenvolvimento, no sentido da não liberação de recursos para a construção de estrada.

Ora, o Acre é o único Estado que não tem ligação asfáltica permanente com o resto do País. De seus doze municípios, seis são servidos pela estrada federal BR-317, asfaltada, que corta o Estado no sentido norte-sul, o que lhes proporciona uma ligação permanente durante todo o ano: Senador Guiormard, Plácido de Castro, Xapuri, Brasiléia, Assis Brasil e Rio Branco.

FIGURA 3

ESQUEMA DA SAÍDA PARA O PACÍFICO ATRAVÉS DA LIGAÇÃO ACRE-PERU



NOTAS

- RIO BRANCO-CRUZEIRO DO SUL: 643 km em revestimento primário.
- CRUZEIRO DO SUL-MANCIO LIMA: 36 km em revestimento primário.
- CRUZEIRO DO SUL-BOQUEIRÃO DA ESPERANÇA: 120 km em revestimento primário.
- BOQUEIRÃO DA ESPERANÇA-PUCALPA: 144 km, a serem implantados.
- PUCALPA-CALLAO: 243 km, asfaltada.

Entretanto, a oeste do Estado, nos vales dos rios Juruá e Purus, só existe ligação num pequeno período do ano, durante a estiagem. Mesmo assim, há trechos em estado muito precário, devido às freqüentes erosões do solo argilo-arenoso sem consistência e à ausência, naquela área, de cascalho, pedras ou outro material adequado para construção de rodovias. Há, ainda, que considerar a necessidade de transposição de numerosos cursos d'água através de balsas e pontes inseguras. Assim, a construção dessa estrada para os municípios de Sena Madureira, Manuel Urbano, Feijó, Tarauacá, Cruzeiro do Sul e Mâncio Lima constitui-se, na verdade, na própria sobrevivência das populações dessa região.

A ligação ao Pacífico dar-se-ia pelo seguinte trajeto: Cruzeiro do Sul/AC, Boqueirão da Esperança/AC-Pucalpa, Lima, Callao/Peru, passando pela transposição dos Andes em Cerro do Pasco, a 3200 m de altitude. Com a estrada, estaria concretizada, também, a ligação do complexo portuário de Santos com o porto de Callao.

Outra alternativa muito importante é atingir o Pacífico através da ligação Assis Brasil/AC-Iña Pari/Peru, que teria o seguinte trajeto: Assis-Iña Pari, Puerto Maldonado, Urcos, Cuzco, Abancay, Nazca, Lima, Callao. Essa ligação tem sido defendida pelo governo peruano, pois atenderia área muito carente de infraestrutura rodoviária.

Conclusão - Todas as ligações analisadas são muito importantes, pois se constituem em suportes da integração nacional e internacional e representam fatores relevantes de "alavancagem" da economia nacional.

O desenvolvimento brasileiro tem preocupado as principais nações do primeiro mundo, principalmente devido à potencialidade do País na produção de grãos e de minerais, onde se destacam as regiões Centro-Oeste e Norte. A integração da América do Sul, me

diante a implantação de conexões intermodais, ligando o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico, permite maior competitividade de seus produtos nos mercados internacionais da Ásia e da costa oeste norte-americana, além do mercado europeu, até mesmo para a Bolívia, em vista da maior proximidade dos portos brasileiros desse continente, e de suas capacidades de atendimento aos supergraneleiros, com que não conta o porto platino de Buenos Aires.

Todas as opções e respectivas alternativas são necessárias e prioritárias.

Certo é que, entretanto, a meu juízo, a saída para o Pacífico, através da ligação Cruzeiro do Sul-Pucalpa, é a melhor. Ela integra economicamente o Estado do Acre ao parque produtivo nacional, permitindo maior desenvolvimento dessa importante região e constitui um corredor de exportação para os mercados da Ásia e da costa Oeste dos EUA, que atende a todo o Centro-Oeste, ao Sul do Estado da Amazônia e ao próprio Estado do Acre.

BIBLIOGRAFIA

1. ADAS, Melhem. Estudos de Geografia do Brasil. São Paulo, Moderna, 1976. 336p.
2. ——. Panorama geográfico do Brasil; aspectos físicos, humanos e econômicos. São Paulo, Moderna, 1980. 375p.
3. A ESTRADA que George Bush não quer. O Globo, Rio de Janeiro, 5 mar. 1989.p.10.
4. ALVES, Rosental Calmon. BID pode liberar o financiamento para BR-364. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 23 mar. 1989. p. 4.
5. BOECHAT FILHO, Oscar. Realismo e racionalidade: a construção da rodovia Acre-Peru não vai criar danos ecológicos, além de ser um fator de progresso para região. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 19 mar. 1989. Caderno B. p. 4.
6. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215-A. Guia para elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.
7. ——. FI-219. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1981.
8. BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Hidrografia e Navegação. Tábua de distâncias. Rio de Janeiro, 1988.
9. BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Departamento Econômico. Transportes e comunicações; diagnóstico 1981. Brasília, 27 maio 1982.
10. DAYKIN, Richard. Ports of the world 1976. 2.^a ed. London, Benn Brothers/1976/ 883 p.
11. ESTADO DE MATO GROSSO. Secretaria da Agricultura. Informe conjuntural /Cuiabá/ jun. 1988.
12. ESTADO DE RONDÔNIA. Secretaria de Indústria e Comércio, Ciência e Tecnologia. Implantação e alfandegamento do porto fluvial de Porto Velho como porto internacional. /Porto Velho/ 1989.
13. ESTADO DE RONDÔNIA. Secretaria de Planejamento e Coordenação Geral. Plano quinquenal de desenvolvimento 1989-1993. Porto Velho, 1988. 105 p.
14. ESTADO DO ACRE. Secretaria de planejamento e Coordenação. Coordenadoria de Planejamento e Pesquisa. Articulação sócio-econômica do Estado do Acre (versão preliminar). Rio Branco, 1987.
15. ESTADOS Unidos perdem liderança entre importadores. Folha de São Paulo, São Paulo, 23 fev. 1989. Porto Velho. p. 4-8.
16. ESTRADA de 2300 quilômetros vai ligar o Brasil ao Peru. O Globo, Rio de Janeiro, 20 jun. 1981. p. 16.
17. FONDO DE DESARROLLO DE SAN IGNACIO DE VELASCO. Comitê impulsor de la integración regional Bolivia-Brasil de San Ignacio de Velasco. Perfil para identificación del proyecto Carretera San Matias - San Ignacio - Concepcion - San Javier - Ramon - Los Troncos. San Ignacio de Velasco, ago. 1988.

18. HAGE, Sergio Adib. A nova política de transporte intermodal e a interiorização agroindustrial; uma proposta para desenvolvimento conjunta da fronteira Brasil-Bolívia. Cuiabá Associação Matogrossense de Empresas de Obras Públicas AMEOP, maio 1987.
19. HAZAN, Alberto. O papel da ferrovia na integração comercial latino-americana. Informativo CE, Rio de Janeiro, 8 (76): 26-8, jun. 1984.
20. JACOBSON, Maria Luiza. Brasil e Peru querem estrada na Amazônia. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 27 fev. 1989. Caderno Economico. p.3.
21. JAPÃO financia BR-364, acusam ambientalistas. O Estado de São Paulo, São Paulo, 12 abr. 1989, p.14.
22. NAKATA, Horome & COELHO, Marcos Amorim. Geografia Geral. São Paulo, Moderna, 1987. 257p.
23. O EFEITO dos transportes no desenvolvimento das exportações brasileiras. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 22 (235): 24-8, mar. 1979.
24. OLIVEIRA, Lucimar Luciano de. O pensamento dos principais geógrafos políticos brasileiros. Rio de Janeiro, EGN. 1986. Monografia apresentada no C-PEM, 1986.
25. O PROTESTO do governador. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 24 fev. 1989. p.8.
26. PACÍFICO é saída para o Acre. O Globo, Rio de Janeiro, 17 ago. 1989. p.36.
27. PAUWELS, Geraldo José. Atlas geográfico melhoramentos. 48. ed. São Paulo, 1985.
28. PAVAN, Crodowaldo. Ciência e tecnologia no Brasil. Rio de Janeiro, 1989. 20 f. Conferência proferida na EGN em 28 jun. 1989.
29. PICANÇO, Mario Antonio Garcia. A política do Ministério dos Transportes. Rio de Janeiro, 1989. Conferência proferida na EGN em 4 ago. 1989.
30. RAZENCWAJG, Beti. Bélgica-Luxemburgo, mercado pequeno com grande poder de compra. Informativo CE, Rio de Janeiro, 8 (76): 29-32, jun. 1984.
31. RESENDE, Iris. Agricultura e reforma agrária; o trabalho deu certo. Rio de Janeiro/Ministério da Agricultura/1989. Conferência proferida na EGN em 21 jun. 1989.
32. SAPNEY e Alan Garcia querem estrada para aumentar exportações. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 29 maio 1987. p.3.
33. SUZUKI JR., Matinas. Sarney reage a Bush e afirma que Amazônia é "questão de soberania". Folha de São Paulo, São Paulo, 25 fev. 1989. Caderno Economico. p.1.
34. VASCONCELOS, Humberto. BR-364, saída brasileira para US\$4 bilhões em riquezas. O Globo, Rio de Janeiro, 21 maio 1989. p.6.



ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO NA ÚLTIMA
DATA CARIMBADA

19 4 MAI 1992			
07 MAI 1993			
14 MAI 1993			
07 JUN 1993			
24 ABR 1994			
02 MAI 1995			
10 MAI 1995			
20 MAI 1995			
29 MAI 1995			
12 JUN 1995			
13 DEZ 1996			



00058160002158

As alternativas de saidas brasileir
5-D-68

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Espezal, Helcio Blacher

As alternativas de saidas bras
ileiras para o pacifico qual a
melhor opção
5-D-68

(2158/90)

Espozel, Helcio Blacher

As alternativas de saidas bras
ileiras para o pacifico qual a
melhor opção

5-D-68

DEVOLVER NOME LEIT. (2158/90)

RETIROU EM

NOME DO LEITOR

14 MAI 92

WV VILLA-FORSE LMS

7 JUN 92

Renovado

01 MAI 1993

CC V1 cc N. VIANA

14 MAI 1993

CC (M/R. OLIVEIRA)

07 JUL

CC (M) MONTEIRO

24 ABR 1996

CC LEMOS

02 MAI 1996

CC KORMANN

10 MAI 1996

RENOVADO e/ APRES

21 MAI 1996

Renovado.

13 DEZ 1996

CC TEIXEIRA