

Planejar e organizar uma rede de Rotas de Integração, Desenvolvimento e Prosperidade para a América do Sul

Voltamos a olhar para a América do Sul, resgatando um mandato constitucional do Brasil e uma atribuição histórica do Ministério do Planejamento. Estamos analisando de perto o processo de Integração Regional e acompanhando, de maneira detalhada, algumas rotas de integração e desenvolvimento.

Nos últimos meses temos trabalhado esse tema no MPO. Estamos analisando caso a caso, Estado por Estado. Recebemos secretários e secretárias estaduais de planejamento, de desenvolvimento ou de comércio exterior dos 11 estados fronteiriços do Brasil. Em um exercício de identificação de gargalos e de potenciais soluções, promovemos o mapeamento de projetos, obras e iniciativas de integração elencados pelos Estados e cruzamos as informações com os projetos já contemplados no Novo PAC do governo do presidente Lula.

O diálogo federativo voltou e estamos avançando para recriar uma estrutura interministerial de governança da integração de infraestrutura. É fundamental dar racionalidade a temas multissetoriais que estão sem governança. Há problemas e desafios comuns e não se trata de impulsionar uma ou outra rota, mas sim de promover uma rede de rotas articuladas e complementares. Essas vias de prosperidade não são concorrentes entre si: ao contrário, elas se retroalimentam.

No Mato Grosso do Sul, a Bioceânica de Porto Murtinho vai se tornando uma realidade. Chamada de “Rota de Capricórnio” por nossos vizinhos no Paraguai, no Chile e na Argentina, essa rota de integração é um grandioso projeto já em execução que ligará o estado com as economias dos três países vizinhos e com os portos do norte chileno.



Muito mais do que um corredor, se trata de uma Rota de prosperidade. A maior finalidade dessa obra é levar melhores condições de vida para as populações daqueles territórios, historicamente excluídos do processo de desenvolvimento, tanto do Brasil, como do Paraguai, da Argentina e do Chile.

Nos últimos anos, todos os projetos de integração física que envolviam mais do que dois países foram sendo paralisados na região. Todos, exceto a Rota Bioceânica de Porto Murtinho. O caminho do Mato Grosso do Sul para o Pacífico continuou sendo traçado, desde 2015, graças ao modelo de governança adotado em conjunto com os países vizinhos, graças ao compromisso dos governos subnacionais, do Estado e dos municípios, e graças ao envolvimento e à união de tantos atores e líderes de distintos partidos políticos.

É necessário tentar reproduzir essa experiência de governança e de articulação federativa nas diferentes rotas, nos vários pontos de conexão do território brasileiro com os demais países sul-americanos. As Rotas serão mais bem aproveitadas na medida em que funcionem associadas com ferrovias e hidrovias, e que se conectem com outras rotas.

No caso do Centro-Oeste brasileiro, precisamos resgatar a ideia de que o Mato Grosso do Sul, junto ao Mato Grosso, ocupa o centro da massa continental sul-americana. É o centro geodésico da América do Sul. É um espaço de transição dos biomas do Pantanal, do Cerrado e da Amazônia. Território onde se entrecruzam os caminhos entre o Atlântico e o Pacífico e onde se conectam as bacias do Prata e do Amazonas.

Além da Rota de Capricórnio, usada por Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina, consideramos outras quatro Rotas. A da “Ilha das Guianas”, que inclui os estados de Amapá, Pará, Amazonas e Roraima, sendo ligação com a Guiana, a Venezuela, o Suriname e a Guiana Francesa. A Rota “Multimodal Manta-Manaus”, no Amazonas, ligada à Colômbia, Peru e Equador. A do “Quadrante Rondon”, nos estados do Acre, Rondônia e Mato Grosso, conectada à Bolívia, ao Peru e ao extremo norte do Chile. E, no Sul, no Rio Grande do Sul, a Rota do Pampa, interligada a Argentina, Uruguai e Chile. Com diálogo federativo como temos feito é que avançaremos ainda mais com essas iniciativas de integração regional e articulação federativa.

SIMONE TEBET



Potencialidades de Santa Catarina

O secretário do Planejamento de Santa Catarina, Edgard Usuy, e sua equipe participaram, no dia 19 de setembro, da 17ª sessão do Subcomitê. O grupo apresentou projetos para o desenvolvimento socioeconômico do estado e algumas dessas obras foram contempladas no Novo PAC. As iniciativas mais cruciais para a integração regional estão vinculadas com Dionísio Cerqueira-SC, na fronteira com a Argentina. O estado conta com peculiaridades geográficas e produtivas que podem torná-lo ainda mais integrado à dinâmica econômica dos países sul-americanos. Para tanto, é necessário explorar as grandes potencialidades oferecidas pela BR-163, pela BR-282 e pela BR-285. Igualmente vale mencionar a ponte sobre o rio Uruguai, em Itapiranga-SC, que facilitará o tráfego de cargas e passageiros entre o Oeste catarinense e a Argentina, via São Borja-RS. Entre os presentes, esteve o engenheiro Ivan Amaral, diretor de Integração de Modais da Secretaria Estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias.



Articulação Acre, Rondônia e Peru

O embaixador do Peru no Brasil, Rómulo Acurio, recebeu no dia 19 de setembro, em sua residência oficial, representantes do Subcomitê. A pauta da reunião foi o avanço da integração binacional e a visita de autoridades do Acre e de Rondônia às obras do novo porto de Chancay, próximo a Lima, no Peru.

BOLETIM IDSA-MPO. ANO 1. Nº 4. Membros: João Victor Villaverde de Almeida e Luciano Wexell Severo (SEAI), Marcus Thulio Rocha Bezerra e Priscilla Rosa Pimentel Sganzerla (SE), Eduardo Rodrigues da Silva e Márcio Gimene (SEPLAN), Zarak de Oliveira Ferreira e José Ricardo de Souza Galdino (SOF), Vanessa Carvalho e Bruno Cassiano (SEAI), Henrique Pimentel e Victor Monteiro (SMA), Denise Kronemberger e Roberto Santana (IBGE), Pedro Silva Barros e Bolívar Pêgo (IPEA). **Apoio Técnico:** Felipe Rhavy (Assessoria Especial da Ministra), Paulo Eduardo N. de M. Rocha e Raquel Sampaio (ASPAR), Diogo Ramos Coelho (Assessoria de Relações Internacionais). **Presidência:** SEAI. **Coordenação:** DEAI.

Paraná fomenta integração regional

O Subcomitê de Integração Sul-Americana recebeu, no dia 18 de setembro, o Secretário de Planejamento do Paraná, Guto Silva, acompanhado de sua equipe. Foram apresentadas iniciativas nas áreas de educação, saúde, meio ambiente, energia limpa e infraestrutura, considerando os impactos sobre a integração regional. Considera-se crucial melhorar as vias de acesso da região Oeste do estado, especialmente da fronteira trinacional entre Brasil, Argentina e Paraguai. Entre as principais obras estão a duplicação da BR-277, no trecho entre as cidades de Cascavel-PR e Foz do Iguaçu-PR; a reativação da ponte internacional em Capanema-PR, divisa com a cidade argentina de Comandante Andresito; e a ativação de uma nova aduana de cargas em Capanema-PR, que funcione durante as 24 horas. Acompanharam a sessão Adriana Brandt, coordenadora técnica do Novo Arranjo de Pesquisa e Inovação -NAPI para o desenvolvimento da Região Trinacional 2020-2040; e Luiz Antônio Rolim de Moura, coordenador estadual do Sebrae/PR.



Amapá: fronteira brasileira com a Europa

No dia 12 de setembro o Secretário de Relações Internacionais e Comércio Exterior do Amapá, Lucas Abrahão, participou da 16ª reunião do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento do MPO. Foram revisados projetos prioritários para promover as conexões físicas do estado com a Guiana Francesa, o Suriname, a Guiana, a Venezuela e Roraima. Igualmente foram destacadas as iniciativas amapaenses incluídas no Novo PAC, como as obras na BR-156 e a ponte sobre o rio Jari. Entre as obras também há terminais hidroviários (IP4) em cidades como Laranjal do Jari-AP, Amapá-AP, Oiapoque-AP e Santana-AP, além da concessão do aeroporto de Macapá-AP.

Pará: importância do Baixo Amazonas

O Subcomitê contou com a participação da Secretária-Adjunta de Planejamento e Orçamento do Pará, Maria de Nazaré Souza e sua equipe, no dia 28 de setembro. Foram debatidos projetos na região do Baixo Amazonas, principalmente em torno das cidades de Santarém-PA, Oriximiná-PA, Óbidos-PA e Almeirim-PA.