

Rota da Ilha das Guianas vai incrementar infraestrutura rodoviária, energética e digital de Roraima

Região Norte é contemplada no projeto das cinco rotas de integração e desenvolvimento sul-americano

Sumário

- A Rota Ilha das Guianas é uma das cinco rotas de Integração Sul-Americana, projeto liderado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento. As cinco rotas foram desenhadas após determinação do presidente Lula e foram fruto de uma escuta ativa aos 11 Estados brasileiros que fazem fronteira com a América do Sul. Em uma segunda fase, o MPO está dialogando com todos os países da região
- Roraima é diretamente beneficiado por essa rota. Todas as obras no Brasil estão previstas do Novo PAC. São 10 obras em Roraima, entre infraestrutura de transportes, energética e digital.
- As rotas de integração têm o duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil e diferentes mercados externos
- O projeto das rotas tem recursos orçamentários no Brasil e US\$ 10 bilhões disponibilizados pelo BNDES e bancos regionais de desenvolvimento

O projeto das cinco rotas de integração

O projeto das cinco rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano surgiu como uma demanda do presidente Luiz Inácio Lula da Silva depois que o Consenso de Brasília, que reuniu líderes da América do Sul no dia 30 de maio de 2023 na capital federal, decidiu pela retomada da agenda da integração regional.

O Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) desenhou as cinco rotas após consulta aos 11 Estados brasileiros que fazem fronteira com os países da América do Sul. As rotas têm o duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil e seus vizinhos e outros mercados como Ásia. Atualmente, além de visitar cada um dos 11 Estados fronteiriços, o MPO está dialogando com os países da América do Sul sobre cada uma das rotas.

Entre os mais de 9,7 mil projetos do Novo PAC, foram identificados 124 com potencial de contribuir com a integração regional. A seleção dos projetos não pretendeu ser definitiva. O MPO está em diálogo com os governos e a sociedade civil dos Estados fronteiriços e com os países vizinhos para aprimorar as cinco rotas.

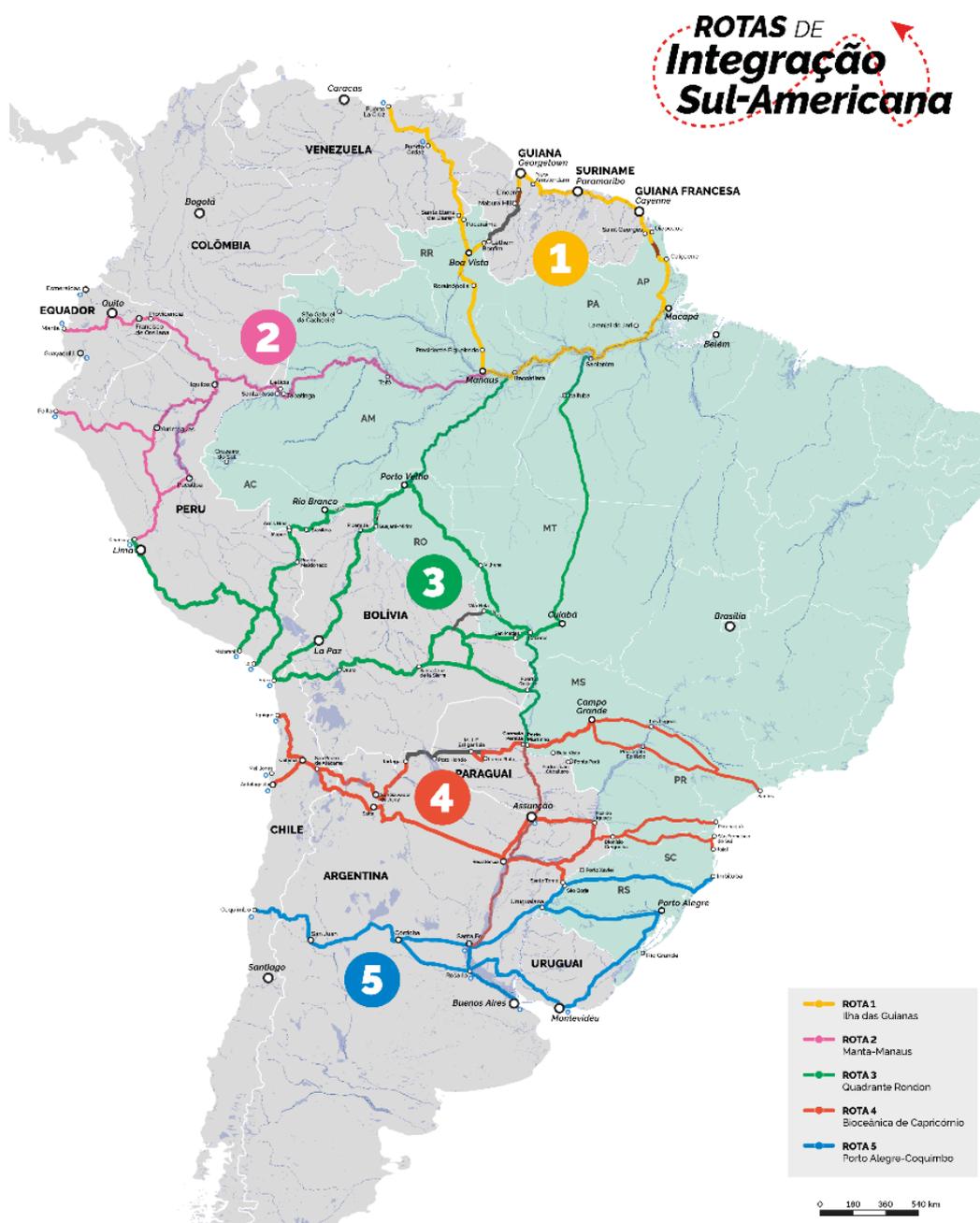
Além dos recursos orçamentários, as obras de integração no território brasileiro podem contar com um financiamento de US\$ 3 bilhões do BNDES (cerca de R\$ 15 bilhões), enquanto os bancos regionais de desenvolvimento_ Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe (CAF) e Fonplata _ disponibilizaram outros US\$ 7 bilhões.

Durante séculos, o foco do Brasil no comércio eram os países da Europa e os Estados Unidos, o que privilegiou as rotas pelo Atlântico. Nas últimas décadas, ocorreu um

deslocamento da produção rumo aos Estados do Centro-Oeste e do Norte e um incremento muito forte do comércio com os países asiáticos.

Em 2002, quando a agenda de integração sul-americana tinha acabado de ser inaugurada a partir do antigo Ministério do Planejamento, a corrente de comércio entre o Brasil e os vizinhos era parelha com a asiática. O Brasil importava US\$ 8,7 bilhões dos vizinhos da América do Sul e US\$ 8 bilhões dos asiáticos. Nas exportações, os valores também eram próximos: US\$ 7,4 bilhões em bens e serviços para os países da América do Sul e US\$ 8,8 bilhões aos asiáticos. Desde então, as exportações para a Ásia explodiram: chegaram a US\$ 152,4 bilhões em 2023. Para os vizinhos, o crescimento foi mais modesto, atingindo US\$ 40 bilhões.

Os dados sugerem que o Brasil pode aumentar o comércio com os países vizinhos e indicam a necessidade de novas rotas, mais curtas e logisticamente menos custosas, diante da força das exportações e importações com a Ásia.



Rotas da integração em Roraima

Entre as cinco rotas de integração, duas estão diretamente relacionadas ao comércio dos Estados do Norte do Brasil com os países vizinhos da América do Sul, América Central e Caribe e abertura de rotas mais curtas e ágeis para o comércio com a América do Norte. Uma delas é a Ilha das Guianas e a outra, Manta-Manaus, rota principalmente hidroviária que permite conectar a capital do Amazonas aos portos do Equador e Peru.

A rota da Ilha das Guianas afeta diretamente o Estado de Roraima. Ela reúne 16 obras do Plano de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), das quais 10 em Roraima. Todas essas obras já contam com recursos garantidos no orçamento federal dos próximos quatro anos. Há outras três obras que estão na lei orçamentária de 2024 sem serem do Novo PAC.



Ao incrementar a infraestrutura rodoviária, energética e digital de Roraima e Amapá, a rota da Ilha das Guianas se apresenta com o potencial de incentivar as exportações e as importações desses Estados, além dos impactos sobre as economias do Amazonas e do Pará. No caso de Roraima, as vendas externas quase duplicaram nos últimos três anos, apesar da situação precária de algumas rodovias, e somaram US\$ 368 milhões em 2023.

Em fevereiro, a ministra Simone Tebet integrou a comitiva do presidente Lula em viagem à Guiana para o encontro dos países do caribe. Um dos assuntos levados pelo Brasil foi o das rotas de integração, especialmente a da Ilha das Guianas. “Essa rota beneficia todo mundo. Envolve Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesesa. E pelo lado do Brasil, estamos falando pelo menos de quatro estados: Amapá, Roraima, Pará e Amazonas”, disse Tebet.

A ministra citou como exemplo a batata, que a Guiana compra do Canadá, e que poderia ser vendida pelo Brasil a preço mais baixo com a concretização dessa rota. “Imagina a quantidade de produtos que poderemos colocar na mesa do povo da Guiana, da mesma forma que poderemos importar produtos. Todos ganham”, apontou a ministra.

O comércio com outros países também ganha uma rota mais curta, ressaltou Tebet. “A rota integra o Brasil ao Caribe pelo norte e diminui a distância das nossas exportações do norte do Brasil via canal do Panamá até a China e do mundo asiático”, disse ela.

Além das 10 obras em Roraima, o recorte das 124 obras de integração no PAC contempla outros 29 projetos no Amapá, Pará e Amazonas, com potencial de também afetar positivamente o comércio exterior de toda região Norte.

Entre as obras principais em Roraima destacam-se:

- Restauração da BR-174, que conecta Roraima ao resto do Brasil, e à Venezuela;
- Construção do Linhão de Tucuruí, para conectar Roraima ao Sistema Interligado Nacional; e
- Infovia estadual, para a conexão do estado por meio de fibra óptica.

Comércio exterior de Roraima

O Estado de Roraima aumentou suas exportações em 87% nos últimos três anos. As vendas ao exterior passaram de US\$ 196,8 milhões em 2020 para US\$ 368,7 milhões em 2023. O principal destino das exportações de Roraima são os países da América do Sul (63% do total), mas os vizinhos da América Central e Caribe absorvem apenas 1,3% das vendas externas roraimenses, segundo dados do Comexstat, portal de comércio exterior do Brasil.

Já no caso das importações, elas estão estáveis. Passaram de US\$ 32,4 milhões em 2020 para US\$ 31,1 milhões em 2023. Mas nessa via, os países da América do Sul respondem por apenas 6% do total, e as principais importações vem da Europa, com quase 40% do total. Entre os produtos importados, o principal grupo são fertilizantes, adubos ou insumos para fertilizantes, respondendo por quase metade das importações.

Os vizinhos de fronteira, Venezuela (US\$ 194,7 milhões) e Guiana (US\$ 33,9 milhões), respondem por uma parcela expressiva das vendas externas de Roraima, enquanto Suriname (US\$ 1,6 milhão) e Guiana Francesa (zero) são mercados inexpressivos. O mesmo pode ser dito em relação aos demais países da América do Sul, América Central e Caribe.

A forte concentração em vendas externas para a Venezuela (52%) explica o uso da unidade da receita Federal em Pacaraima como principal saída dos produtos do Estado. A pauta de exportações para a Venezuela é dominada por alimentos: margarina (US\$ 43 milhões); farinhas (US\$ 39 milhões); óleo de soja (US\$ 21 milhões), açúcares (US\$ 28 milhões). Por outro lado, apesar das péssimas condições da estrada entre a URF de Bomfim, na fronteira com a Guiana, com a capital guianense, Georgetown, por essa alfândega passam 70% das vendas externas destinadas à Guiana. Do total vendido à Guiana, US\$ 21,1 milhões são de produtos alimentícios e outros US\$ 9 milhões são de produtos manufaturados, sendo US\$ 5,4 milhões de máquinas e materiais de transporte.

Em 2023, 53% do valor das exportações de Roraima saíram por Pacaraima, enquanto apenas 2% das importações entraram pela mesma URF. As importações do estado entraram majoritariamente pelo porto de Manaus (73%), com os principais produtos sendo fertilizantes oriundos da Holanda e de Israel. Quanto aos produtos exportados, nota-se uma crescente participação relativa, desde 2020, da soja. O produto é exportado majoritariamente para a China (43%), e para os próprios países do qual o estado importa fertilizantes: Holanda, Espanha e Israel.

Já no caso da soja, o principal destino dos US\$ 194 milhões em exportações desse bem é a China (US\$ 53 milhões) e Europa, com saída pelo Porto de Manaus (US\$ 70 milhões).

A rota ampliar as possibilidades de comércio com América Central e Caribe. Roraima exportou US\$ 387 mil em 2021 e US\$ 74 mil em 2022 para esse bloco econômico, mas em 2023, as exportações para o Caribe já ultrapassaram US\$ 5 milhões, com forte concentração em bagaço da soja.

Principais projetos de integração em Roraima

BR-174

As rodovias BR-174, sentido Pacaraima, no trecho entre Boa Vista e Pedra Pintada, e BR-210, entre São João da Baliza e Jatapu, em Roraima, começaram a receber obras de manutenção pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) em novembro de 2023. As ordens de serviços foram assinadas pelo Ministro dos Transportes, Renan Filho, e, entre os serviços estão tapa buracos, remendo profundo, reciclagem, terraplanagem, bueiros, roçada, micro revestimento. O prazo da execução dos serviços é de 24 meses. A BR 174 é uma das obras do Novo PAC.

Linhão de Tucuruí

Roraima é o único estado fora do Sistema Nacional de Energia (SNE) e depende da energia gerada por seis termelétricas, sendo uma movida a gás e as outras cinco a óleo diesel. Os 715 km do Linhão de Tucuruí são apontados como o fim do isolamento elétrico e dos constantes blecautes. As obras, também contempladas no Novo PAC, já estão sendo executadas e a previsão da empresa TransNorte Energia (TNE) é de que a energia seja disponibilizada até o segundo semestre de 2025.

Infovia estadual

O projeto de infovia também está contemplado no Novo PAC e está a cargo do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI). A Rede Brasileira para Educação e Pesquisa (RNP) detalha, em seu site, 3 fases para a conexão do estado por meio de fibra óptica. O trecho Rorainópolis - Boa Vista está contemplado na fase 1 do projeto, Boa Vista - Bonfim na fase 2 e Boa Vista - Pacaraima na fase 3.

Rodovia Linden-Lethem

A rodovia Linden-Lethem, mesmo não asfaltada, já escoava parte expressiva das exportações de Roraima. Sua pavimentação ligaria Roraima a um potencial porto de águas profundas na Guiana, facilitando o acesso ao mercado do Caribe.

Roraima será o Estado mais beneficiado pela nova rodovia. De Boa Vista a Lethem, são 130 quilômetros, via BR-401. Daí vêm os 480 quilômetros da nova rodovia, de Lethem a Linden, passando por Mabura Hill. O trecho Linden a Mabura Hill está sendo construído com financiamento do Banco do Desenvolvimento do Caribe (CDB). A obra tem cerca de 122 km de extensão, e a inauguração do trecho está prevista para 2025.

Contato de imprensa: Jivago Cavalcanti (61) 981029616