



Entrevista

João Villaverde

Secretário de Articulação
Institucional do Ministério do
Planejamento e Orçamento (MPO)

A marcha para o oeste da produção brasileira

Foto: Divulgação

Solange Monteiro, do Rio de Janeiro

Identificada como um dos principais entraves para a dinamismo comercial e o desenvolvimento da América do Sul, a integração física da região há décadas inspira muitas intenções – com destaque para a lisa em 2000 –, mas poucos resultados. Criada em 2023, a Rotas para a Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, sob a batuta do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) brasileiro, quer materializar essa meta com coordenação de cinco rotas que conectam os estados de fronteira a portos dos países vizinhos, predominantemente no Pacífico. O aumento do papel do Centro-Oeste no agronegócio e das exportações com a China e demais países asiáticos colaboram para ampliar o interesse por alternativas de escoamento,

bem como os potenciais negócios que países do Pacífico pensam em impulsionar com o acordo Mercosul-União Europeia, complementa João Villaverde, secretário de Articulação Institucional. Nesta conversa, Villaverde conta sobre o cronograma do projeto – que do lado brasileiro envolve, somente para a fase concentrada nos 11 estados de fronteira, 190 obras do Novo PAC, mais de 150 dentro do orçamento da União, ultrapassando R\$ 4 bilhões, e US\$ 3 bilhões em financiamento do BNDES. O secretário também comenta sobre a expectativa de que transições de governo não comprometam sua conclusão. “O futuro é intrinsecamente incerto, mas o que vimos e vivemos neste período até aqui me faz ser otimista”, afirma.

Qual a meta do ministério quanto ao avanço das Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano até 2026?

Das cinco rotas, nossa meta é inaugurar a rota 2, Amazônica, em 2025, e a rota 4, Bioceânica de Capricórnio, no ano que vem. Quando dizemos rota inaugurada, significa a conclusão do lado brasileiro, que é o que a gente consegue controlar, e inclui a infraestrutura completa, não só de transportes, mas de aduana e Polícia Federal, por exemplo. Desde o início desta gestão, quando o presidente Lula recriou a comissão interministerial para fins da integração sul-americana extinguida pelo governo anterior, houve a preocupação em ampliar os ministérios participantes para 12, incluindo, além do Planejamento, que a preside, o Itamaraty, os Transportes, Portos e Aeroportos e a Casa Civil, também o Meio Ambiente, a Justiça, Segurança Pública, o MDIC, Ciência e Tecnologia, Comunicações, Integração e Desenvolvimento Regional, pois todos envolvem integração sul-americana.

Também pretendemos concluir trechos de outras rotas. Na rota 1, da Ilha das Guianas, do lado de Roraima, queremos finalizar a extensão da linha de energia hidrelétrica até Boa Vista ainda este ano. Do lado do Amapá, a BR-156 deverá ficar 100% asfaltada até 2026 – será a primeira vez que isso acontecerá. Na rota 3, por sua vez, esperamos ter as obras referentes ao trecho do Acre prontas até julho de 2026. Já na rota 5, a Bioceânica do Sul, nossa expectativa é ter o projeto executivo final da

hidrovia da Lagoa Mirim (fronteira entre RS e Uruguai) até o final de 2026, e também o início das obras da ponte internacional que liga Porto Xavier (RS) a San Javier (Argentina) nesse prazo.

O que falta para concluir as duas rotas que primeiro serão inauguradas?

Para a Bioceânica de Capricórnio, do lado brasileiro faltam duas coisas. A conclusão da ponte binacional Brasil-

O Amazonas é um
estado que tem um
déficit comercial crônico
histórico, que importa
muito mais do que
exporta, e queremos
mudar isso

Paraguai, que conecta Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta (Paraguai), prevista para maio de 2026. Até agora não teve atraso, torcemos para que nada mude. A segunda é a alça de acesso a essa ponte dentro do Brasil, que é uma das maiores obras do Novo PAC.

No caso da rota Amazônica, o mais importante é a conclusão da

dragagem do Rio Solimões, de Manaus a Tabatinga (AM), para permitir a passagem de embarcações mais pesadas, e o último passo será a instalação de aduana da Federal em Tabatinga, que é a tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia. Para se ter uma ideia, no ano passado exportamos US\$ 6,4 milhões por Tabatinga. Nos primeiros cinco meses deste ano, de janeiro a maio, praticamente já alcançamos esse valor – que em 2024 já era o maior em sete anos. Por lá vendemos muitos produtos da bioeconomia, como castanhas, e também acessórios automotivos. Podem parecer valores absolutos pequenos, mas o Amazonas é um estado que tem um déficit comercial crônico histórico, que importa muito mais do que exporta, e queremos mudar isso, bem como potencializar a Zona Franca de Manaus. Há um acordo no Brasil para zelar pela Zona Franca de Manaus, que não nos cabe gostar ou desgostar. É um fato. Há cerca de 100 mil trabalhadores que vão diariamente para lá trabalhar na indústria de transformação. A gente não consegue exportar esses bens industriais para a China e para os países asiáticos, mas podemos exportar para a Colômbia, para o Equador, para o Peru, considerando os países contemplados nessa rota, e daí partir para outros países, como Bolívia e Chile.

Como estão distribuídos os US\$ 10 bilhões em financiamento previstos para o programa?

Temos US\$ 7 bilhões levantados junto a bancos de desenvolvimento multilaterais – BID, CAF e Fonplata –, que são para projetos fora do Brasil e já estão sendo contratados. Do Fonplata, por exemplo, que destinou US\$ 600 milhões às rotas, saiu o empréstimo para o Paraguai financiar um trecho de mais de 200 quilômetros de rodovia que, quando concluída, viabilizará a Bioceânica de Capricórnio completa. Vale acrescentar que essa é uma rota que atravessa importantes destinos turísticos, como Salta (Argentina) e San Pedro de Atacama (Chile). O BID, que dispôs US\$ 3,4 bilhões, está financiando estudo para pavimentação e asfaltamento de um trecho de 320 km de rodovia na Guiana, que hoje é o país que mais cresce no planeta, cerca de 40% ao ano, com a exploração de petróleo da Margem Equatorial, e legitimamente quer consumir mais leguminosas, frutas, proteínas que podemos fornecer. O CAF, por sua vez, tem apoiado muito com assistência técnica, porque em alguns casos os países sequer têm quadros suficientes para preparar os projetos concernentes às rotas. Então, são vários pequenos contratos que, juntos, já somam liberação de mais de US\$ 1 bilhão, dos US\$ 3 bilhões com os quais o CAF se comprometeu.

No caso das obras no Brasil, temos US\$ 3 bilhões disponíveis do BNDES, além de recursos do Orçamento Geral da União, que estão sob o controle do MPO, e que deverá alcançar quase R\$ 4,6 bilhões de gasto direto previstos em 2024 e 2025.

Estimativas divulgadas pelo ministério apontam que os 2 mil quilômetros de estradas da rota Bioceânica de Capricórnio que conectarão o Brasil a portos chilenos poderão resultar em custos de transporte em torno de 12,6% menores na exportação de produtos para a Ásia. Qual a base de cálculo para esse resultado e quais segmentos mais se beneficiariam dessa economia?

Esse é um dado de estudo do Observatório da Economia Latino-

Na hora em que se
amarra o que está
acontecendo no Brasil
nesse século com a
integração sul-americana, o
caráter bioceânico
é imperativo

Americana, que compara custo de frete por tonelada, e também trata de estimativas de redução de tempo de viagem, de 12 dias a menos *vis-à-vis* ao que ocorre hoje. Trata-se de um cálculo tomando como ponto de partida o Mato Grosso do Sul, que é o caminho mais curto para se chegar ao Pacífico e exportar para a Ásia. Levando em conta as

demandas atuais, estamos falando do transporte de produtos como carne refrigerada, carne *in natura*, vestuário, e alguns bens de consumo duráveis.

Vale lembrar que as cinco rotas do projeto têm dois objetivos. Logo na primeira página da Constituição de 1988, no artigo 4º, está colocando o dever de o Brasil se integrar aos seus vizinhos, o que fazemos pouco. Para se ter uma ideia, na América do Norte, 40% de todos os bens e serviços produzidos são consumidos na própria América do Norte. Na Ásia, esse percentual é de 58%; na Europa 62%. Na América do Sul, chegamos a apenas 15%. É absurdo. Nossas rendas *per capita* são semelhantes, os climas são iguais, gostamos de futebol do mesmo jeito, as árvores na Amazônia, a vegetação dos Pampas, não mudam porque há uma fronteira. Não há porque ser tão pouco. Precisamos vender mais e comprar mais na região, e enquanto promovemos mais integração com os nossos vizinhos, que estão majoritariamente voltados para o Pacífico, inexoravelmente nos aproximamos do oceano que nos conecta a quem mais compra o que temos vendido. Na hora em que se amarra o que está acontecendo no Brasil nesse século com a integração sul-americana, o caráter bioceânico é imperativo.

Lembra o que aconteceu nos Estados Unidos, com a marcha para o oeste no século XIX, que ficou no nosso imaginário por filmes com Charles Bronson, Clint Eastwood? Essa marcha, que entre tantas coi-

sas proporcionou ao país o contato com o Pacífico e referências culturais importantes, agora é a nossa história – no caso, com a marcha para o oeste da produção brasileira. Os estados que mais crescem no Brasil são os do Centro-Oeste, com a expansão da fronteira do

agronegócio, caminhando também para o norte. Para se ter uma ideia, Rondônia, que no início deste século não tinha comércio externo, no ano passado exportou quase mais de US\$ 600 milhões. Ou seja, estão na fronteira com a América do Sul, geograficamente mais pró-

ximos do Pacífico, o que reforça nosso objetivo.

Então, se trata de potencializar a exportação do que a gente já faz e aumentar uma produção que pode e deve ser ampliada no Brasil, em três frentes. A primeira é a agroindústria. Somos uma potência do

Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano



Fonte: Ministério do Planejamento e Orçamento.

agronegócio, e nossa indústria conectada ao setor também é pujante. A segunda é a contemplada na agenda da Nova Indústria Brasil (PNIB), e por isso estamos tão próximos do MDIC também. A terceira é a economia verde, a biodiversidade, a bioeconomia. Quando pensamos na rota do açaí, das castanhas, dos cosméticos, todas podem ser potencializadas, bem como a nova economia que está por vir com a transição energética.

Em seminário promovido pelo Centro de Estudos para o Desenvolvimento do Nordeste do FGV IBRE (veja na Conjuntura de junho: <https://go.fgv.br/BYUD4AmrElz>), um dos pontos abordados foi a preocupação de a região não ser contemplada nessa agenda de integração, diante de um comércio crescente com a Ásia...

O Nordeste está contemplado no Rotas de Integração Sul-Americana, tal como será oficialmente anunciado em breve, bem como todos os demais estados brasileiros. Inicialmente, nosso trabalho começou nos 11 estados de fronteira, pois essa é a grande marca do programa, e isso não vai mudar. Logo, no início de 2024, ouvimos os governos de todos os países da América do Sul, sem exceção. E, no final do ano passado, começamos a escuta às outras 16 unidades da Federação – 15 estados e o Distrito Federal –, etapa que concluímos em maio deste ano, incluindo todos os estados. Pernambuco, por exemplo, entrará no Rotas pelos modais rodoviário

e cabotagem, comunicando o Porto de Suape. Vale destacar que as obras de infraestrutura nesses estados que fazem parte do Novo PAC e têm o caráter de integração ganharão o carimbo do projeto. Isso representará um amparo simbólico muito importante, de implicação positiva à integração sul-americana, ganhando envergadura política e maior proteção em caso, eventualmente, de qualquer necessidade de contingenciamento.

Começamos a receber
dos países sul-americanos
declarações de interesse em
usar as mesmas rotas que
nos levam ao Pacífico para
chegarem aos portos
do Nordeste

Quanto ao Nordeste, há outra questão que vale destacar. Como mencionei, a gente começou esse trabalho de ouvir os demais estados para incorporá-los nas rotas no final de 2024 – mais precisamente, em outubro. O que aconteceu no meio do caminho? Em dezembro, foi fechado o acordo comercial do Mercosul com a União Europeia, e começamos

a receber dos países sul-americanos declarações de interesse em usar as mesmas rotas que nos levam ao Pacífico, para chegarem aos portos do Nordeste, considerando que estão apontados para a Europa. E o acordo vale tanto para os cinco países-membros do Mercosul – Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Bolívia –, quanto para os países associados, Colômbia, Peru e Chile.

Como avalia que eventuais mudanças de governo dentro e fora do Brasil possam interferir no andamento do projeto?

Minha expectativa é muito positiva, apoiada no que vivemos até aqui. Estou envolvido no projeto desde janeiro de 2023. Na primeira etapa, quando conversamos com os governos dos 11 estados de fronteira – entre os quais estados em que o presidente não havia ganhado – todos os governadores nos ajudaram. Quando começamos a nos reunir com os governos sul-americanos, a Argentina já estava sob o comando do presidente Javier Milei, e não tivemos qualquer problema quanto às negociações da rota sul-americana. Tampouco no Paraguai, que hoje também tem um governo mais à direita. Na etapa seguinte, em reuniões com os demais estados brasileiros, o mesmo aconteceu: todas as informações que pedimos foram entregues, os secretários e governadores convidados a contribuir aceitaram conversar. O futuro é intrinsecamente incerto, mas o que vimos e vivemos neste período até aqui me faz ser otimista. 