

**FUNDAÇÃO DOM CABRAL**

**ESTUDO APLICADO AO DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO  
RODOVIÁRIO DE GEORGETOWN E BOA VISTA**

**Antônio Tabosa Sousa Neto (Líder)**

**Hudson Vauz Will Silva**

**Miguel Fiestas Sarmiento**

**Maria de Nazaré Santos da Cunha**

**Remídio Monai Montessi**

**Vanessa Ayalla Monai Montessi**

**Manaus - AM**

**2019**

**Antônio Tabosa Sousa Neto (Líder)**

**Hudson Vauz Will Silva**

**Miguel Fiestas Sarmiento**

**Maria de Nazaré Santos da Cunha**

**Remídio Monai Montessi**

**Vanessa Ayalla Monai Montessi**

**ESTUDO APLICADO AO DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO  
RODOVIÁRIO DE GEORGETOWN / BOA VISTA**

**Projeto apresentado à Fundação  
Dom Cabral como requisito  
parcial para a conclusão do  
Programa de Especialização em  
Gestão de Negócios**

**Professor Orientador:**

**Paulo César Pêgas Ferreira, DSc.**

**Manaus - AM**

**2019**

## **DEDICATÓRIA**

### **Dedicamos este Projeto**

Aos nossos familiares...

Aos nossos colegas de curso...

Aos nossos amigos...

Às empresas nas quais somos gestores, pela oportunidade de aprender  
e crescer como pessoa e profissionalmente...

Aos educadores, pelos ensinamentos que ampliam nosso saber...

À nossa querida coordenadora de Curso, a Super Paulinha!

## **AGRADECIMENTOS**

Os autores agradecem o apoio recebido na elaboração do Projeto:

Ao nosso orientador Paulo César Pêgas Ferreira, DSc., pela sapiência, paciência, dedicação e apoio nos momentos mais sombrios de nosso projeto bem como na condução do nosso grupo de forma clara, objetiva e focada em resultados.

Aos colegas, que tornaram possível a realização deste Projeto.

Às nossas famílias e amigos, que nos acompanharam e apoiaram ao longo do curso.

A todos que, de alguma forma, contribuíram com a materialização desse projeto.

"Duas estradas se divergiam na floresta e eu, eu tomei o caminho menos  
percorrido, e isso fez toda a diferença."

*Sociedade dos poetas mortos*

## **RESUMO**

O presente estudo apresenta os aspectos geopolíticos relacionados às atividades comerciais e de integração entre o Brasil e a Guiana. O ponto de partida para essa pesquisa refere-se à conclusão do asfaltamento de toda a ligação entre Boa Vista, Capital do Estado de Roraima, no Brasil, e Georgetown, Guiana; que, no momento, somente o trecho brasileiro está asfaltado. Além da questão rodoviária, há também a possibilidade de abertura da infraestrutura portuária dessa cidade, como possibilidade de escoamento dos produtos brasileiros da região, com inúmeras vantagens de tempo e redução de custos. A pesquisa é qualitativa, desenvolvida por meio da pesquisa bibliográfica, utilizando estratégias de observação direta com a participação de um dos membros da equipe de pesquisadores nas rodadas de negociação. A principal conclusão é que a realização dessa obra pode, sim, fomentar a economia do estado de Roraima, com reflexos para o estado do Amazonas além do desenvolvimento das atividades econômicas e comerciais nas áreas de influência desta rota, para ambos os lados, ampliando-se para as demais cidades brasileiras e evoluindo para o acesso a outros mercados internacionais por meio do porto de águas profundas em Georgetown, por onde poderá haver o escoamento da produção brasileira.

**Palavras-chave:** Logística; Integração; Infraestrutura; Brasil/Guiana.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Malha rodoviária federal brasileira .....	35
Figura 2 - Pontos de Fronteira.....	36
Figura 3 - Concessões de rodovias no Brasil.....	37
Figura 4 - Taxa de crescimento do PIB x transporte de passageiros no Brasil	43
Figura 5 - Crescimento PIB x transporte de carga no Brasil.....	44
Figura 6 - Contribuição do transporte aéreo para o emprego e PIB do Brasil..	45
Figura 7 - Ponte sobre o Rio Tacutu .....	56
Figura 8 - Importações de Produtos da Guiana em 2019, em Milhões Dólares	65
Figura 9 - Relações Comerciais Brasil x Guiana em 2019 (até novembro).....	65
Figura 10 - comparação da balança comercial jan a nov de 2018 x 2019 .....	66
Figura 11 - Principais destinos das exportações brasileiras em 2017.....	68
Figura 12 - Principais origens das importações brasileiras em 2017 .....	69

## LISTA DE TABELAS/GRÁFICOS

Tabela 1- Blocos econômicos de comércio.....	26
Tabela 2 - Principais eixos rodoviários do Brasil que já estão concedidos à iniciativa privada, sob a fiscalização da ANTT .....	38
Tabela 3 - Número do transporte aéreo com políticas favoráveis. ....	46
Tabela 4 – Resumo dos valores das exportações do Estado de Roraima em 2019 .....	59
Tabela 5 - Principais produtos exportados para a Guiana .....	64



## Lista de Quadros

Quadro 1 - Pontos de fronteira alfandegados 1a. Região Fiscal.....	40
Quadro 2 - Pontos de fronteira alfandegados 2a. Região Fiscal.....	41
Quadro 3 – Pontos de fronteira alfandegados 9ª. Região Fiscal.....	41
Quadro 4 - Centros populacionais envolvidos – Guiana .....	58
Quadro 5 - Matriz SWOT Brasil – Roraima .....	70
Quadro 6 - Matriz SWOT Guiana – Georgetown.....	71

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

### **ABREVIATURAS**

ALCBV - Área de Livre Comércio de Boa Vista

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

ENAFRON - Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

SUS - Sistema Único de Saúde

ZFV – Zona Franca Verde

### **SIGLAS**

AAP-38 - Comissão Administradora do Acordo de Alcance Parcial de Complementação Econômica

ABC - Agência Brasileira de Cooperação

ALC – Área de Livre Comércio

ALE-RR - Assembleia Legislativa de Roraima,

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

APL - Arranjos Produtivos Locais

ASEAN - Associação de Nações do Sudeste Asiático

BEC - Batalhão de Engenharia de Construção

BIRD - Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento

CARICOM - Comunidade do Caribe

CNT - Confederação Nacional do Transporte

ComexVis – Ferramenta de consulta de dados integrada a plataforma plataforma Comex Stat, sistema oficial de consulta aos dados do comércio exterior brasileiro.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

ECOWAS - Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental

EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

FCS - Fatores Críticos de Sucesso

FDC - Fundação Dom Cabral

FEARP - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto

FMI - Fundo Monetário Internacional

GATT - Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio

GPL - *General Public License* - Licença Pública Geral

IATA - Associação Internacional do Transporte Aéreo

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS - Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

LACC - Conselho de Conservação para a América Latina

MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

MINFRA - Ministério da Infraestrutura

MP - Medida Provisória

NAFTA - Acordo de Livre-Comércio da América do Norte

OECD (*The Observatory of Economic Complexity*)

OMC - Organização Mundial do Comércio

ONU - Organização das Nações Unidas

PIB - Produto Interno Bruto

PIM - Polo Industrial de Manaus

PPI - Programa de Parcerias de Investimentos

RR - Roraima

SEPLAN, RR - Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento de Roraima

SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus

TEC - Tarifa Externa Comum

TIR - Taxa de Retorno de Investimento

## SUMÁRIO

1 RESUMO EXECUTIVO .....	14
1.1 Problema de Pesquisa .....	16
1.2 Justificativa da escolha do problema a ser trabalhado e a relevância do projeto para a Organização .....	16
1.4 Objetivos .....	17
1.4.1 Objetivo geral .....	17
1.4.2 Objetivos específicos.....	17
1.5 Breve apresentação dos capítulos do Projeto Aplicativo.....	18
2. BASES CONCEITUAIS .....	20
2.1 Comércio Internacional e Acordos cooperativos .....	20
2.3 Infraestrutura .....	27
2.4 Transporte Rodoviário .....	32
2.5 Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - TRIC .....	39
2.6 Transporte aéreo .....	42
3 METODOLOGIA.....	47
4 APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA/LEVANTAMENTO E ANÁLISE DA INFORMAÇÃO .....	50
4.1 Análise do setor. Histórico, organizações, instituições.....	55
4.2 A relação Brasil-Guiana e respectivos desempenhos/ performances na economia mundial .....	63
4.2.1 Desempenho da Guiana na economia mundial.....	66
4.2.2 Desempenho do Brasil na economia mundial .....	67
4.2 Fatores críticos de sucesso para operacionalização de conceitos: análise SWOT .....	70
4.4 Benchmarking .....	75
5 DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA DE SOLUÇÃO .....	83
5.1 Proposta de Solução.....	86
5.2 Análise de Viabilidade.....	91
5.2.1 Viabilidade técnica.....	91
5.2.2 Viabilidade operacional.....	91
5.2.3 Viabilidade estratégica.....	92
5.2.4 Viabilidade financeira.....	93
5.3 Cronograma de Implementação.....	93
6. Conclusões e Recomendações.....	95
REFERÊNCIAS.....	98

## 1 RESUMO EXECUTIVO

A existência de infraestruturas que permitam a integração regional por meio da conexão entre as diferentes modais otimiza os custos e o tempo do transporte. Além disso, esses benefícios se refletem em toda a cadeia produtiva e são percebidos por toda a sociedade por proporcionar acesso a produtos e serviços de diferentes naturezas e, geralmente a preços mais acessíveis.

A integração regional entre países vizinhos geralmente ocorre por meio de acordos cooperativos. Essa prática tem se tornado cada vez mais comum ao longo da história devido a necessidade de países desenvolverem-se através de necessidades comuns, tendo em vista que o mundo só é globalizado devido a interdependência que se verifica ao longo dos séculos, por isso requer o apoio para os interesses antes individuais que se tornam coletivos com o passar do tempo.

Assim como outros países, independente do bloco econômico, o Brasil tem realizado em diversas áreas ações de cooperação com países da América Latina e Caribe, África, Ásia e Oceania em áreas como segurança pública, educação, agricultura, meio ambiente, saúde, formação profissional, energia, segurança alimentar e nutricional, urbanização e cultura, segundo a ABC (Agência Brasileira de Cooperação), que é a instituição responsável por coordenar as iniciativas de cooperação técnica de interesse do governo brasileiro.

Tais projetos de cooperação técnica são considerados como eficientes mecanismos estratégicos na promoção do desenvolvimento social, capazes de mobilizar os esforços de muitos profissionais, significando que com disposição, capacidade técnica e vontade política é possível realizar atividades de importante valor socioeconômico para as nações que se dispõem a caminhar em conjunto.

Nesse contexto de cooperação técnica, o presente estudo trata da cooperação técnica entre Brasil e Guiana em relação à disponibilidade da infraestrutura rodoviária com a construção da rodovia Brasil-Guiana como sendo uma nova possibilidade para o escoamento das exportações brasileiras do Agronegócio e da indústria em geral, favorecendo, inclusive, produtores e

fabricantes que estão estabelecidos em regiões mais distantes dos portos brasileiros.

O presente trabalho tem como foco averiguar se esta opção logística apresenta pertinência e viabilidade logística de Boa Vista/RR - Brasil para Georgetown – Guiana, visando estabelecer relações de comércio exterior para escoamento de produção brasileira, inclusive para outros mercados internacionais através desse novo canal de escoamento.

## **1.1 Problema de Pesquisa**

De que forma a construção da rodovia Brasil-Guiana pode contribuir para o desenvolvimento econômico e social dessas duas nações vizinhas?

## **1.2 Justificativa da escolha do problema a ser trabalhado e a relevância do projeto para a Organização**

A construção de estradas e rodovias ou o desenvolvimento de infraestrutura é um tema mais debatido em organizações políticas do que no ambiente acadêmico. No entanto, é um tema de grande relevância para o desenvolvimento de um Estado ou de um país, por favorecer o surgimento de cidades, contribuir para o desenvolvimento econômico e promover a integração entre nações distintas.

Geralmente a temática relacionada à integração é discutida como sendo um tema pertinente ciência da Economia. Nesse sentido, aproveitando a oportunidade que surge no contexto da Gestão Estratégica de Negócios, no Programa de Especialização em Gestão de Negócios da FDC - Fundação Dom Cabral -, o tema sobre a integração rodoviária entre Georgetown/Guiana e Boa Vista/Brasil despertou o interesse dos pesquisadores, haja vista que o assunto já vem sendo debatido no âmbito político desde 2009, quando houve a abertura da primeira ligação rodoviária entre Brasil e Guiana, através da Ponte sobre o Rio Takutu, a leste de Roraima, na cidade de Bonfim.

Nesse contexto a Integração Regional é vista como um processo de cooperação econômica em âmbito regional envolvendo ações específicas das partes envolvidas referente à remoção de barreiras aos comércios de bens, capitais, serviços e pessoas. Para tanto, cria-se Área de Livre Comércio, União Alfandegária, Mercado Comum, União Monetária, Integração Física, e uma União Política. Neste sentido, é relevante esclarecer que a Cooperação Técnica entre Brasil e Guiana, foi firmada em Georgetown em 1982 e promulgada em 1988, e inclui projetos desenvolvidos em diversas áreas como meio ambiente, saúde, segurança alimentar, dentre outras.



Sendo assim, esse projeto de pesquisa torna-se relevante na retomada das negociações entre os atores capazes de tornar realidade o acordo assinado entre os dois países, em 2017, que permite ao Brasil apoiar, por meio de projeto de engenharia, a pavimentação da estrada entre Lethem, cidade guianense que faz fronteira com o Brasil e a localidade de Mabura Hill, na Guiana Inglesa. Este projeto pode contribuir com o incentivo de discussões e análises políticas e econômicas acerca da viabilidade dessa obra de infraestrutura como fator de desenvolvimento e substancial elevação na qualidade de vida entre as duas nações.

## **1.4 Objetivos**

### **1.4.1 Objetivo geral**

Analisar quais são as contribuições para o desenvolvimento econômico e social do Brasil e da Guiana que a construção do eixo de conexão rodoviária entre Georgetown e Boa Vista trará para os dois países a partir das cidades fronteiriças.

### **1.4.2 Objetivos específicos**

- Contribuir para a construção de uma proposta de solução de infraestrutura que possa se transformar em uma solução de cooperação e investimento para viabilizar a construção do trecho rodoviário entre Boa Vista - Brasil e Georgetown – Guiana.
- Elaborar estudo sobre o potencial econômico social do eixo Georgetown/Boavista, destacando os fatores críticos de sucesso (Análise SWOT).
- Identificar os principais públicos e seus interesses na construção do eixo de conexão rodoviária entre Georgetown e Boa Vista.
- Analisar modelos de sucesso de parceria para o desenvolvimento de infraestrutura.

- Analisar a viabilidade do modelo de cooperação e investimento para a construção do trecho rodoviário.

## **1.5 Breve apresentação dos capítulos do Projeto Aplicativo**

O trabalho se inicia com o resumo executivo se destaca a integração regional por meio dos acordos de cooperação técnica e o contexto do problema que se investiga ao longo dessa pesquisa. Nessa primeira parte também se evidenciam os objetivos gerais e específicos que foram definidos para orientar os resultados obtidos.

No capítulo 2 são apresentadas as Bases Conceituais, ou seja a abordagem científica que permeia a pesquisa, que no caso desse projeto aplicativo se insere nas teorias de comércio internacional, cientificamente observada ao longo do processo histórico de cooperação entre países, destacando a importância da existência de infraestrutura e transporte para o desenvolvimento econômico e social na integração entre nações.

O capítulo 3 trata da Metodologia utilizada para o desenvolvimento da pesquisa.

O capítulo 4 insere-se a apresentação do problema e as informações pertinentes, tais como a relação de cooperação entre Brasil e Guiana e seus respectivos desempenhos na economia mundial, além dos fatores críticos de sucesso e de experiências bem-sucedidas que serviram como exemplo de melhores práticas (benchmarking).

No capítulo 5 está estruturada a proposta de solução a partir da análise do projeto original entregue na IIRSA, em 2013, e a sua condição atual. No modelo conceitual elaborado, apresentam-se os fatores chave para implementação do projeto e as ferramentas de gerenciamento de projeto que foram utilizadas pelos pesquisadores para organizar os dados e demais informações elencadas para contribuir na retomada de negociações para a finalização da construção da rodovia Brasil-Guiana.

Por fim, no capítulo 6 apresentam-se as conclusões e recomendações, evidenciando-se, dentre outros fatores, a necessidade de investimentos e

adoção de uma política de Estado, por parte dos governos Brasil-Guiana, para a concretização da obra restante nesse projeto da construção do trecho restante da rodovia entre Lethem e Georgetown

## 2. BASES CONCEITUAIS

### 2.1 Comércio Internacional e Acordos cooperativos

Os negócios internacionais referem-se ao conjunto de atividades de comércio e investimento feito por empresas, através das fronteiras entre países. Nesse ambiente, há trocas de ativos físicos e intelectuais, como bens, serviços, capital, tecnologia, *know-how* e mão-de-obra. (CAVUSGIL *et.al*, 2010).

O estabelecimento de uma economia mundial é verificado no período compreendido entre o século XVI e a metade do século XVIII, período que ficou conhecido como Revolução Comercial. “Foi durante esse período que se estabeleceram as bases conceituais de todas futuras teorias de comércio exterior, que foram praticadas até os dias atuais”. (DIAS & RODRIGUES, 2012, p. 03).

A integração de diferentes economias numa só economia-mundo teve o seu início na Europa com o desenvolvimento e expansão de práticas comerciais capitalistas a partir do século XI, se consolidando após o século XVIII. A partir deste último século, com o marco das grandes navegações e a abertura de uma rota comercial pelo Atlântico Sul rumo ao oriente, houve um crescente desenvolvimento das trocas comerciais levando ao fortalecimento da burguesia europeia, e, conseqüentemente, à expansão do modelo de integração econômica em que a atividade mercantil apresentou um natural desenvolvimento com o passar dos tempos, evoluindo de uma condição artesanal para se tornar uma atividade economicamente importante para a satisfação das necessidades de uma sociedade e para o desenvolvimento do país que a pratica. (DIAS & RODRIGUES, *op.cit*).

A integração das economias é alicerçada e fortalecida pelo avanço das tecnologias de informação e de transportes, declínio das barreiras comerciais, liberalização de mercados e crescimento econômico dos países emergentes. (CAVUSGIL *et.al*, *op.cit*).

Após a Segunda Guerra Mundial, observou-se um grande crescimento do comércio internacional e, conseqüentemente, melhora do desenvolvimento econômico da maioria das nações. Esse crescimento foi impulsionado “pela

noção de que países se beneficiam, economicamente, com as trocas mútuas e de que o comércio contribui para o bem-estar da população mundial”. (DAVID, 2017, p. 03).

O desenvolvimento do pensamento econômico a respeito do comércio internacional é muito amplo, entretanto, alguns estudos são relevantes até hoje. A cooperação entre países ou cooperação internacional é um fenômeno estudado na Teoria Econômica desde que se estabeleceu, historicamente, a prática do Comércio Internacional. Segundo Gonçalves (2002), não existe uma Teoria Geral e única do Comércio Internacional e as explicações trazidas pelas correntes existentes, ao longo dos séculos, limitam-se a explicar somente os fenômenos referentes a produtos, setores e países específicos. Por essa razão, elas só podem ser compreendidas quando relacionadas a um determinado contexto histórico.

As principais teorias de comércio internacional baseiam-se, em sua maioria, no princípio da vantagem absoluta, de Adam Smith; e na Teoria das Vantagens Comparativas de David Ricardo, supondo que as trocas internacionais de bens resultam das diferenças entre os países em termos de custos e preços relativos. (DIAS & RODRIGUES, *op.cit.*)

Adam Smith e David Ricardo compartilham as ideias de livre comércio e de atuação governamental voltada para os interesses básicos do Estado: saúde, educação e ordem pública. A teoria de comércio internacional de Adam Smith pressupõe que cada país deve produzir o que lhe for vantajoso, ou seja, o que for mais barato em relação ao que é produzido em qualquer país do mundo, seja por seus recursos naturais abundantes, qualificação de trabalhadores ou pela localização privilegiada de que dispõe. (*ibdem*).

Se cada país se concentrar em produzir as mercadorias para as quais apresenta maiores vantagens, necessariamente o custo dessas mercadorias será o menor possível, o que beneficiará tanto o país produtor da mercadoria quanto aqueles que importarem o seu excedente. Assim, cada país se beneficiará se exportar essas mercadorias e importar as outras de locais que apresentam vantagem absoluta. Isso proporcionará aos países vantagens recíprocas; cada país comprará produtos que lhe custarão menos. (DIAS & RODRIGUES, *op. cit.* pp. 60 e 61).

Complementando a teoria de Adam Smith, David Ricardo, em sua teoria da vantagem comparativa, que atende especialmente a países em

desenvolvimento, mas que também foi aceita em países não desenvolvidos, pressupõe o equilíbrio das relações internacionais entre os países como garantia da manutenção dos fluxos monetários entre eles.

Sob essa ótica, um país não poderia ser sempre o comprador de produtos e o outro sempre o vendedor; pois isso faria com que o primeiro, em determinado momento, deixasse de comprar estritamente por falta de recursos para tal, bloqueando o fluxo monetário e de produtos entre eles, eliminando as vantagens para cada uma das sociedades que o comércio internacional é capaz de promover. Para que isso não ocorra, cada país deve analisar sua balança comercial a fim de mantê-la equilibrada, buscando a produção de produtos nos quais tenha maior vantagem absoluta ou menor desvantagem comparativa. (DIAS & RODRIGUES, *op. cit.*)

A Teoria das Vantagens Comparativas tem sido utilizada, até hoje, como argumento decisivo a favor da divisão internacional do trabalho, a partir da livre troca de mercadorias entre empresas e indivíduos de todos os países do mundo, dentro de um macroambiente globalizado, e a discussão entre livre-cambismo e protecionismo, tanto no plano teórico quanto na prática, existe até hoje entre os países capitalistas tornando-se mais intensa na economia globalizada do mundo atual. (*ibidem*).

A expressão Comércio Internacional em seu sentido mais amplo se traduz nos dias de hoje nas significativas modificações estruturais ocorridas na economia internacional durante o século XX. O advento da globalização, que pode ser caracterizada como um processo em que capitais e tecnologia privados, cujos titulares são grandes corporações empresariais transnacionais, circulam em todo globo independentemente das fronteiras nacionais, mudou o tratamento jurídico dispensado ao comércio internacional.” (DIAS & RODRIGUES, *op. cit.*, p. 124).

Após a Segunda Guerra Mundial, observou-se uma maciça liberalização do comércio internacional e a criação de várias organizações destinadas a facilitar as transações comerciais entre países. Também se observou queda significativa nos custos de transportes e nos tempos de trânsito (*lead time*). “Nesse período, a crescente aceitação, por parte do consumidor, de produtos estrangeiros, de alimentos a automóveis permitiu que um número cada vez maior

de empresas expandisse suas vendas para além das fronteiras domésticas”. (DAVID, *op.cit.*, p. 06).

No âmbito econômico, a globalização resulta de vários processos que “se constituem em novas estruturas entrelaçadas de tal maneira que tornam os países interdependentes”. Desempenham papel fundamental nesta integração as corporações transnacionais e as organizações multilaterais, tais como: a Organização Mundial do Comércio (OMC), o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial (BIRD). (DIAS & RODRIGUES, *op. cit*, p. 154).

Segundo David (*op.cit*), o desenvolvimento do comércio internacional passou por vários marcos críticos ao longo dos anos, como a ratificação de importantes tratados internacionais e o estabelecimento de organizações internacionais criadas para facilitar e apoiar as atividades do comércio internacional, dentre as quais destacam-se:

- Conferência de Breton-Woods - Realizada em Julho de 1944, na cidade de Bretton-Woods, que levou à criação de várias instituições internacionais, sendo duas delas criadas para facilitar o comércio internacional: o Fundo Monetário Internacional (FMI), que estabeleceu um sistema internacional de pagamento e introduziu taxas de câmbio entre moedas estáveis; e o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) que levou à diminuição de impostos (de 40%, em 1947, à 4% em 2011).
- Organização Mundial do Comércio (OMC) - Instituição internacional que atua na fiscalização e regulamentação do comércio mundial. Com sede em Genebra (Suíça), foi fundada em 1994, durante a Conferência de *Marrakesh*. Dentre as suas principais funções destacam-se: regulamentar e fiscalizar o comércio mundial; resolver conflitos comerciais entre os países membros; gerenciar acordos comerciais tendo como parâmetro a globalização da economia; criar situações e momentos (rodadas de negociação) para que sejam firmados acordos comerciais internacionais; supervisionar o cumprimento de acordos comerciais entre os países membros.
- Tratado de Roma - Firmado entre Bélgica, França, Alemanha, Itália, Luxemburgo e Holanda, em 1952, levou a criação da União Europeia e

que deu início a muitos outros grupos econômicos regionais e a acordos bilaterais ou multilaterais entre os quais os mais importantes são:

- Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean);
  - MERCOSUL; Pacto Andino;
  - Acordo de Livre-Comércio da América do Norte (Nafta).
- Criação do euro - Moeda europeia, criada em 1999, entrou em circulação em 2002, em 12 dos 25 países da União Europeia (Áustria, Bélgica, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Itália, Irlanda, Luxemburgo, Holanda, Portugal e Espanha); e passou a ser usado como moeda oficial por vários países menores, que não fazem parte da União Europeia. Foi o primeiro esforço multinacional conjunto para substituir 12 moedas fortes e tradicionais e acabou por se tornar uma das moedas mais fortes do mundo.

Com a globalização da economia, observa-se um movimento acelerado da integração das economias nacionais à nova dinâmica do mercado global por meio, principalmente da abertura comercial, com a queda das barreiras alfandegárias e a formação de grandes blocos econômicos regionais. A partir da década de 90, esses blocos econômicos se multiplicaram pelo mundo. (DIAS & RODRIGUES, *op. cit.*; BRASIL/ MDIC, 2019).

Os processos de integração regional são estimulados pelos Estados e pelas empresas multinacionais, e fazem parte da sua atuação estratégica. “À medida que evolui a cooperação inter-regional ou transnacional, gera-se uma cadeia de impactos em diferentes segmentos, influenciando o conjunto da sociedade e, notadamente, as unidades subnacionais, como as prefeituras/ poderes locais e os governos estaduais/regionais”. (OLIVEIRA, 2018, p. 82).

A formação de blocos regionais pode ser entendida como a criação de mecanismos de proteção diante da forte competitividade da mundialização e como um elemento de questionamento das barreiras nacionais e, conseqüentemente, como o processo de aceleração da própria mundialização. De um lado, a formação dos blocos econômicos provoca a intensificação dos intercâmbios comerciais e financeiros, inclusive entre os diferentes blocos econômicos, mas também tem criado mecanismos de proteção econômica, sobretudo no setor agrícola. No



âmbito econômico, relaciona-se com a supressão de barreiras, com o favorecimento de benefícios decorrentes da força de um mercado comum e como estímulos para a atração de investimentos e tecnologia. No âmbito político, pressupõe uma cooperação mais intensa entre os países participantes. (OLIVEIRA, *op.cit*, p. 82, 83).

A integração regional, enquanto processo e constituição de acordos regionais pode variar desde a formação de zonas de livre comércio, com a supressão das barreiras comerciais entre os Estados do conjunto regional, até o desenvolvimento de modelos mais abrangentes de criação de uma comunidade supranacional, como no caso da União Europeia”. (Oliveira, 2018)

Segundo Keedi (2010) o comércio exterior é movido pelo relacionamento entre os países que precisam trocar mercadorias pelas mais diversas razões, e elas poderão não estar relacionadas à abundância ou à falta de recursos, clima, capital, trabalho etc.

Segundo a lógica da teoria das vantagens comparativas, os processos de integração regional, assim como os casos de regionalismo, podem se originar de diferentes formas, pois cada iniciativa tem seus motivos e impulsos. Nesse sentido, a integração regional é também uma cooperação entre países, mas que pode gerar mudanças e transformações institucionais entre eles, sendo mais ampla que uma simples cooperação regional (MARIANO, 2015).

O desenvolvimento de um processo de integração regional econômico pode ocorrer em diferentes níveis, sendo o primeiro deles a Zona de Livre Comércio, seguido de União Aduaneira, Mercado Comum, União Econômica e Integração Econômica Total. (HERZ; HOFFMANN, 2004).

A Zona de Livre Comércio (ZLC) é um nível de integração caracterizada pela livre circulação de mercadorias, sem a obrigatoriedade de se pagar impostos entre os Estados-membros. A União Aduaneira apresenta as mesmas características da ZLC, com o diferencial da implementação de uma Tarifa Externa Comum (TEC). A União econômica é o nível de integração que as políticas econômicas, financeira e monetária dos estados- membros de um mesmo bloco sejam regidas por somente uma autoridade (SOUSA, 2012).

No quadro a seguir, apresenta-se uma visão geral dos Blocos Econômicos Comerciais com referência ao ano de 2017.

**Tabela 1- Blocos econômicos de comércio**

<b>Grupo econômico</b>	<b>Criação</b>	<b>Membros atuais</b>
UE - União Europeia	1958	Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovênia, Espanha, Estônia, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Hungria, Irlanda, Itália, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polônia, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Romênia, Suécia
Sistema de Integração Centro-Americano	1960	Belize Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicarágua e Panamá.
Asean (Associação das Nações do Sudeste Asiático)	1967	Brunei, Camboja, Cingapura, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Mianmar, Tailândia e Vietnã, além dos <b>países observadores</b> : Papua-Nova Guiné e Timor Leste.
Comunidade Andina	1969	Bolívia, Colômbia, Equador e Peru. .
Caricom (Comunidade do Caribe)	1973	Antígua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Dominica, Granada, Guiana, Haiti, Jamaica, Montserrat, Santa Lúcia, São Cristóvão e Neves, São Vicente e Granadinas, Suriname, Trinidad e Tobago.
Ecowas (Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental)	1975	Benim, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné-Bissau, Guiné-Conacri, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo.
Conselho de Cooperação do Golfo	1981	Arábia Saudita, Bahrein, Emirados Árabes Unidos, Kuwait, Omã e Qatar.
Mercosul (Mercado Comum do Sul)	1991	Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela.
Nafta (Acordo de livre-comércio da América do Norte)	1994	Canadá, Estados Unidos e México.
Ecowas (Comunidade Econômica dos Estados Centrais Africanos)	1994	Angola, Burundi, Camarões, Chade, Gabão, Guiné Equatorial, Ruanda, República Centro-Africana, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe.
Comunidade Econômica da Eurásia	1996	Belarus, Cazaquistão, Quirguistão, Rússia, Tadjiquistão e Uzbequistão.
Comunidade da África Oriental	2001	Burundi, Quênia, Ruanda, Tanzânia, Uganda.
União Aduaneira Sul-Africana	2004	Botswana, Lesoto, Namíbia, Suazilândia e África do Sul.

**Fonte:** (DIAS & RODRIGUES, *op. cit*, p. 08).

## **2.3 Infraestrutura**

Infraestrutura é um termo utilizado para designar todos os elementos disponíveis, seja público ou particular, para facilitar o transporte, as comunicações e as trocas comerciais. Isso inclui o transporte, as comunicações, a existência e a qualidade dos recursos públicos, serviços bancários e canais de distribuição de varejo, além da existência, também, de um sistema judiciário, de sistema de proteção à propriedade intelectual e a existência de padrões. O estudo da infraestrutura é relevante porque o movimento de mercadorias, documentos, dinheiro e informações dependem desses componentes. (DAVID, *op. cit*).

Sobre infraestrutura, ainda David, destaca como relevantes os seguintes fatores: infraestrutura de transportes, infraestrutura de comunicação, infraestrutura de serviços públicos, infraestrutura de serviços e infraestrutura jurídica e regulamentar. As seguir serão discutidos cada um desses fatores à luz das análises desse autor.

### **2.3.1 Infraestrutura de transporte**

É a que mais afeta o movimento de mercadorias no contexto internacional porque requer um entendimento do exportador em relação a embalagem, para não danificar o produto e ao tempo de entrega. Essa infraestrutura inclui:

#### **2.3.1.a Infraestrutura portuária**

Está relacionada ao tipo de navio que pode atracar em determinado porto e ao tipo de navio que pode transitar por ele. Nesse sentido, uma questão que se sobrepõe é a profundidade das águas, que deve ser suficiente para acomodar os navios que chegam aos portos.

Outro fator é a passagem das pontes. Estas precisam permitir a possibilidade de passagem das cargas, pois, quando elas são muito baixas é

necessário desmontar ou reposicionar a carga ou o navio precisa ser rebaixado com lastro de água e a entrega ser feita em maré baixa para que a embarcação possa passar no vão da ponte, e isso pode acarretar atraso na entrega. Além disso, as guas precisam ter capacidade para carregar navios de todos os tamanhos porque isso agiliza a carga e descarga nos portos.

Para os transportadores que lidam com cargas não containerizadas, a capacidade das guas é fundamental para a decisão do porto pelo qual uma carga específica deverá ser despachada. Outro ponto importante é o horário de funcionamento dos portos. Isso é determinante para o grau de produtividade de cargas e descargas. Nesse sentido, as leis trabalhistas são fator de impacto na competitividade dos portos em relação as suas operações.

Quanto aos armazéns, é essencial conhecer o tamanho do espaço que dispõe o porto para que a carga não fique exposta e não corra riscos de ser danificada, assim como as conexões com serviços de transporte terrestre, pois a maioria dos portos fica junto ao oceano e as cidades que se desenvolvem em torno desses locais ficam entre o litoral e o interior, para onde, posteriormente, a carga deve ser levada. Por isso, toda carga que chega ao porto precisa passar pela área urbana, o que representa um sério problema para a infraestrutura rododiferroviária de conexão e provoca grandes congestionamentos, gerando incômodo na população local.

Sobre a capacidade portuária, muitos portos operam no limite da sua capacidade. Como eles costumam estar localizados entre o oceano e uma cidade, existem limites para a sua expansão à medida que tráfego aumenta. Muitos portos ampliam sua capacidade avançando em direção ao mar com aterros ou adquirindo terrenos para serem transformados em terminais portuários. Essas soluções costumam ser onerosas.

A infraestrutura de canais e vias navegáveis também é bastante dependente da existência e da manutenção adequada de canais e outras vias marítimas. Do ponto de vista da logística internacional, a disponibilidade de vias navegáveis é importante, fundamental e estratégica.

### **2.3.1.b Infraestrutura aeroportuária**

A extensão das pistas é fator crucial porque define se o aeroporto pode operar voos diretos para destinos remotos. Muitos aeroportos em todo o mundo não podem acomodar aviões de grande porte, que servem a rotas internacionais, porque suas pistas foram projetadas para aviões menores. O número de pistas também é fator de preocupação. Aeroportos com pista única provocam atrasos na entrega das mercadorias.

Como a maioria dos aeroportos ficam próximos às cidades, seus horários de operação geralmente são limitados por normas quanto a ruído, por isso operam em horários diurnos. Porém, como os aviões de carga costumam voar à noite, começam a surgir aeroportos especializados em carga, operando todos os dias sem interrupção noturna.

A carga precisa ficar protegida enquanto está em trânsito, nos aeroportos as condições de armazéns são geralmente precárias e a armazenagem de carga refrigerada é escassa.

### **2.3.1.c Infraestrutura ferroviária**

No século XVIII e início do século XIX, as ferrovias se tornaram o mais importante meio de transporte terrestre de longa distância. A maioria dos países remodelou sua infraestrutura ferroviária à medida que sua economia crescia, porém, aqueles que se desenvolveram mais rápido, a infraestrutura não conseguiu acompanhar. Ao longo dos anos, enquanto estradas e caminhões eram aperfeiçoados, ferrovias de muitos países perderam, gradativamente, seu foco no transporte de mercadorias e passaram a desenvolver o transporte de passageiros em alta velocidade.

Nas últimas décadas, três fatores contribuíram para a retomada do tráfego de mercadorias nas ferrovias: as estradas se tornaram mais congestionadas, a preocupação com a poluição e o ruído aumentou e a criação de contêiner multimodal eliminou a necessidade de carregamento e descarregamento de

mercadorias dos tradicionais vagões de carga. A criação de pontes terrestres também é fator de eficiência em países como os Estados Unidos.

#### **2.3.1.d Infraestrutura rodoviária**

Além da infraestrutura de portos, aeroportos e ferrovias, boa parte das cargas é transportada por rodovias, especialmente no último trecho do trajeto, conhecido como última milha, que compreende o trajeto do porto, aeroporto ou terminal rodoviário até o destino.

A principal preocupação dos países com as estradas transiberianas diz respeito à qualidade e a manutenção da rede, o congestionamento e a existência de ligações de alta velocidade entre as principais áreas metropolitanas.

Para diminuir os congestionamentos nas cidades, alguns países construíram uma rede de conexões de alta velocidade que evitam as pequenas cidades ligam as grandes umas às outras, tornando o transporte de mercadorias mais ágil.

#### **2.3.1.e Infraestrutura de comunicação**

Além da infraestrutura de transporte, a infraestrutura de comunicação tem grande importância na logística internacional. A capacidade de se comunicar com clientes e fornecedores, por correio, telefones ou por meio eletrônicos, é muito importante para facilitar as operações em qualquer transação internacional.

Em relação aos serviços postais, várias empresas, para garantir que a correspondência seja entregue com segurança, passaram a utilizar os serviços de empresas privadas, como DHL e FedEx, principalmente para remessas internacionais de documentos.

Em relação aos serviços de telecomunicação, muitos países não conseguiram acompanhar o crescimento da demanda e as telecomunicações nesses países são lentas e pouco confiáveis. As telecomunicações via satélite também são vulneráveis e a internet não dispõe de acesso massificado de alta velocidade, sendo precária em muitos países.

### **2.3.1.f Infraestrutura de serviços públicos**

Embora os serviços de eletricidade, água, esgoto e gás estejam disponíveis na maioria dos países, frequentemente há falta de um ou mais desses serviços em muitos países, inclusive em países desenvolvidos. Por mais que os serviços de utilidade pública não tenham impacto direto sobre o transporte, podem assumir importância crítica quando uma empresa considera a possibilidade de operar um depósito ou montar um escritório administrativo.

### **2.3.1.g Infraestrutura de serviços**

Além das infraestruturas de transporte, comunicação e serviços públicos, as empresas precisam de infraestrutura de serviços de apoio comercial para operar com eficiência, ou seja, uma infraestrutura bancária e uma de apoio logístico.

- A infraestrutura bancária permite que as empresas façam transferência de fundos, obtenham moeda estrangeira, movam documentos tanto nacional quanto internacionalmente e processem os pagamentos do consumidor de modo eficiente. Em grande parte do mundo, essa infraestrutura é dominada por bancos nacionais, que não têm acesso fácil aos bancos internacionais.
- Quanto à infraestrutura de apoio logístico, os operadores de logística internacional precisam ter acesso fácil a profissionais em vários campos: agentes de carga, correios, transportadoras, serviços de entrega, serviços de embalagem, centros de atendimento de pedidos e outros prestadores de serviços de logística de terceiros.

### **2.3.1.h Infraestrutura jurídica e regulamentar**

A infraestrutura judiciária de um país permite que as empresas resolvam as disputas de forma rápida e justa. Isso requer não só um sistema jurídico eficiente, como também uma rede de mediadores e árbitros, um número de

advogados competentes e a existência de jurisprudência clara. Em muitos países, a infraestrutura judiciária é lenta, pesada e ineficiente.

De acordo com a CNI (2015), de um modo geral, os problemas encontrados na infraestrutura sul-americana, na operação dos pontos de fronteiras, e na oferta de serviços logísticos são claramente percebidos pelos governos da região, por isso, para reverter esse quadro, eles lançaram, em 2000, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que baseava-se em uma estratégia de “hub”, com sua atuação focada em fortalecer a capacidade de os governos da região planejarem e coordenarem os investimentos; padronizar e harmonizar os aspectos regulatórios e institucionais relativos à operação da infraestrutura e aos fluxos de comércio exterior; gerar uma carteira de projetos atrativos para o setor privado, e desenvolver mecanismos inovadores de financiamento.(CNI, *op.cit*, p. 16).

Recentemente a IIRSA foi substituída pela União de Nações Sul Americanas (UNASUL) e as suas atividades específicas foram assumidas pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), um dos 12 conselhos ministeriais e setoriais temáticos da UNASUL.

De acordo com a CNT (*op. cit*) “tanto a IIRSA como o COSIPLAN têm muito pouco a apresentar em termos de resultados concretos. Nos dois casos, o foco recaiu sobre a estruturação de uma carteira consensual de projetos de infraestrutura, com foco em transportes, mas poucos desses investimentos saíram da fase de estudos e menos ainda foram concluídos”. Além disso faltou desenvolver uma visão estratégica Sul-Americana capaz de viabilizar mecanismos inovadores de financiamento de projetos de integração, que contassem com maior participação privada, e criar mecanismos para avançar na busca de harmonização regulatória ou de simplificação de procedimentos aduaneiros.

## **2.4 Transporte Rodoviário**

De acordo com Soares (2004), uma operação internacional sempre requer, dentre outros fatores, a transposição de uma distância geográfica que pode ou não incluir o trânsito em outros países, e que exige a administração de



um processo logístico mais complexo do que aquele aplicado no mercado doméstico, porque, em geral, é feita por mais de um modal (terrestre, marítimo, aéreo, etc.) e por meio de uma tecnologia de transporte específica.

O transporte rodoviário é um dos modais mais utilizados, atualmente, no comércio internacional, e é considerado como sendo um dos mais simples e eficientes em relação aos outros modais, por possuir elevada flexibilidade, como por exemplo, transitar em rotas diferentes e por ser de fácil conexão com outros modais, viabilizando a entrega de diferentes tipos de cargas devido à sua agilidade. Porém, a sua única exigência é a existência de estradas. (RODRIGUES, 2011).

Segundo Rodrigues (*op. cit.* p. 47), historicamente “pode-se afirmar que o transporte rodoviário do Brasil começou com a construção, em 1926, da Rodovia Rio-São Paulo, única pavimentada até 1940”. Foi somente a partir da década de 50, no governo de Juscelino Kubitschek, que a rodovia passou a ser considerada como fator de modernidade, superando a ferrovia. Isso deveu-se a alguns fatores dentre os quais destacam-se a criação do Fundo Rodoviário Nacional e outros mecanismos de financiamentos que foram sendo criados para garantir recursos para a construção, pavimentação e conservação de rodovias.

Do ponto de vista da literatura sobre transporte rodoviário, o emprego dos termos estrada e rodovia, embora pareçam sinônimos, tem conotação diferentes. De acordo com o Dicionário Informal Online, a rodovia é uma estrada destinada, principalmente, à passagem de veículos automotores. Já a estrada é uma via pública mais ou menos larga que liga uma cidade, estado ou país a outro, e que pode ser transitada por pessoas, veículos e animais. O que diferencia, de fato, a estrada das rodovias é a que ela não precisa ser asfaltada.

O modal rodoviário é utilizado para o transporte de mercadorias e passageiros por veículos automotores, em estradas e rodovias. De acordo com o Ministério dos Transportes, atualmente chamado de Ministério da Infraestrutura pela Medida Provisória – MP 870/2019, esse modal é apropriado para o transporte de mercadorias de alto valor agregado, perecíveis, produtos acabados ou semiacabados. (BRASIL, 2017).

### **2.4.1 Principais malhas rodoviárias no Brasil**

No Brasil, o transporte rodoviário é responsável por cerca de 65% da movimentação de cargas. A malha rodoviária federal do país possui 75,8 mil km de extensão, sendo 65,4 mil km de rodovias pavimentadas e 10,4 mil km não pavimentadas. É o Ministério da Infraestrutura (MINFRA) quem define a Política Nacional de Transportes e promove estudos técnicos e de modelagem de empreendimentos sob sua responsabilidade, sendo, também, o órgão que encaminha proposições e projetos para inclusão no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), cujo objetivo é fazer melhorias na infraestrutura de transportes por meio de parcerias com o setor privado. (BRASIL- MINFRA, 2019).

De acordo com o MINFRA, a administração da malha rodoviária federal é feita, em sua maior extensão, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que é uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura e que tem como objetivo principal implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, ou seja, viabilizar a operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação, mediante construção de novas vias, dentre outras atribuições, com recursos da União, sendo o órgão gestor e executor dos empreendimentos .

Atualmente, 12,8% da malha rodoviária federal são administrados por meio de concessões reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), outra autarquia também vinculada ao Ministério da Infraestrutura e que tem por finalidade “regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, visando garantir a movimentação de pessoas e bens, harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservar o interesse público, arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica. (BRASIL/ANTT, 2019).

Segundo Rodrigues (2011, p. 51, 52), e conforme publicações do DNIT, a malha federal brasileira compreende as rodovias conhecidas pelo prefixo BR e são agrupadas da seguinte forma:

- a) Radiais - são as rodovias que começam em Brasília e seguem em direção aos extremos do país, e são numeradas de 1 a 100.
- b) Longitudinais – são as rodovias que cortam o país na direção Norte-Sul, numeradas de 101 a 200.
- c) Transversais – são as rodovias que cortam o país na direção Leste-Oeste, numeradas de 201 a 300.
- d) Diagonais - podem apresentar dois modos de orientação: Noroeste-Sudeste ou Nordeste-Sudoeste, numeradas de 301 a 400.
- e) De ligação - apresentam-se em qualquer direção, geralmente ligando rodovias federais, ou pelo menos uma rodovia federal a cidades ou pontos importantes ou ainda às fronteiras internacionais do país. São numeradas de 401 a 500.

A imagem a seguir ilustra a malha rodoviária federal brasileira.

**Figura 1 - Malha rodoviária federal brasileira**

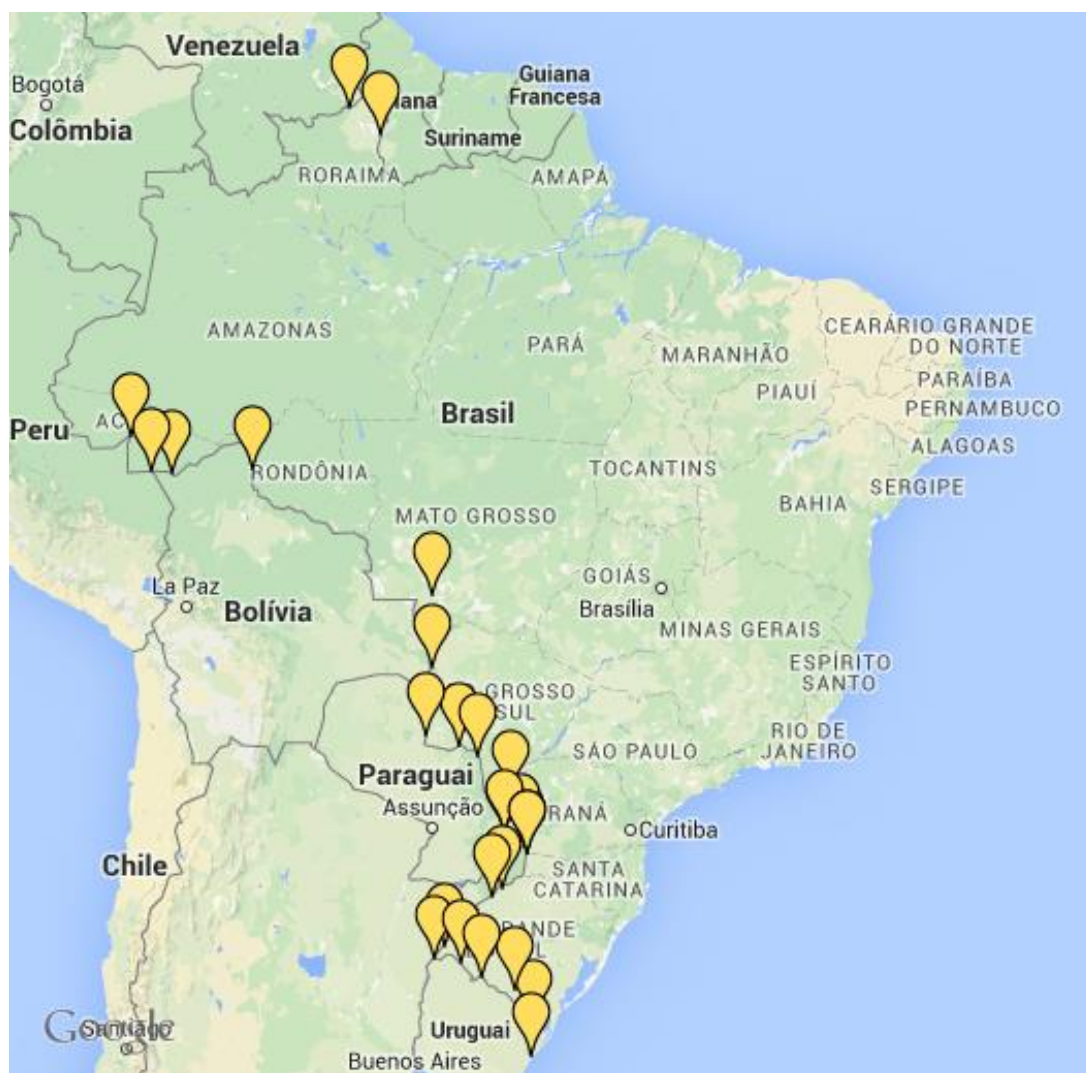


Fonte: Ministério da Infraestrutura – MINFRA (2019).

As rodovias federais consideradas de integração nacional são a BR 101; BR 116 e BR 153. Já as rodovias federais de caráter regional, são a BR 174 que liga Manaus a Boa Vista e vai até a fronteira com a Venezuela, bifurcando-se em Boa Vista na BR 401 em direção a Guiana; a BR 407 e a BR 070.

A imagem a seguir ilustra os pontos de fronteira do Brasil.

**Figura 2 - Pontos de Fronteira**



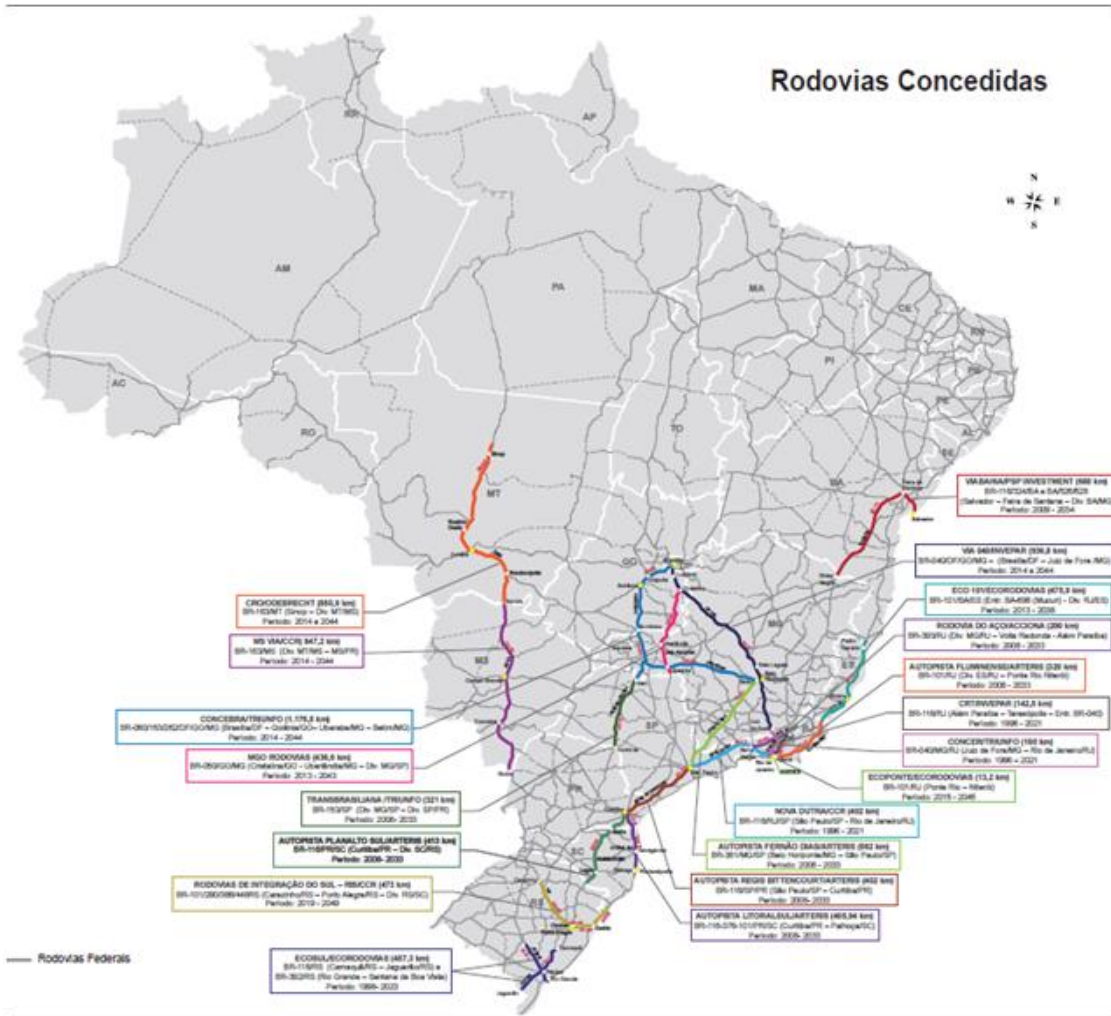
Fonte: SRF (2019)

A política atual do Governo Federal para atrair investimentos para as rodovias tem sido a concessão. Além da manutenção, as concessionárias também prestam serviços de atendimento aos usuários, em especial o atendimento médico de emergência em acidentes e o serviço de guincho para veículos avariados na rodovia. A ANTT administra atualmente 20 concessões de

rodovias, totalizando aproximadamente 9.697 km, incluindo a Rodovia de Integração do Sul (RIS), BR-101/290/448/386/RS, cujo contrato foi assinado em janeiro de 2019.

A imagem a seguir ilustra as rodovias brasileiras sob concessão.

Figura 3 - Concessões de rodovias no Brasil



Fonte: ANTT (2019)

A próxima imagem é um quadro resumo dos principais eixos rodoviários do Brasil que já estão concedidos à iniciativa privada, sob a fiscalização da ANTT

**Tabela 2 - Principais eixos rodoviários do Brasil que já estão concedidos à iniciativa privada, sob a fiscalização da ANTT**

<b>Concessionária</b>	<b>Rodovias</b>	<b>Extensão (km)</b>
<b>Autopista Fernão Dias</b>	<b>BR-381/MG/SP</b>	<b>562,1</b>
<b>Autopista Fluminense</b>	<b>BR-101/RJ</b>	<b>320,1</b>
<b>Autopista Litoral Sul</b>	<b>BR-376/PR - BR-101/SC</b>	<b>405,9</b>
<b>Autopista Planalto Sul</b>	<b>BR-116/PR/SC</b>	<b>412,7</b>
<b>Autopista Régis Bittencourt</b>	<b>BR-116/SP/PR</b>	<b>401,6</b>
<b>CONCEBRA</b>	<b>BR-060/153/262/DF/GO/MG</b>	<b>1176,5</b>
<b>CONCER</b>	<b>BR-040/MG/RJ</b>	<b>179,9</b>
<b>CRT</b>	<b>BR-116/RJ</b>	<b>142,5</b>
<b>ECO050 (antiga MGO Rodovias)</b>	<b>BR-050/GO/MG</b>	<b>436,6</b>
<b>ECO101</b>	<b>BR-101/ES/BA</b>	<b>475,9</b>
<b>ECOPONTE</b>	<b>BR-101/RJ</b>	<b>13,2</b>
<b>ECOSUL</b>	<b>BR-116/293/RS</b>	<b>457,3</b>
<b>MS VIA</b>	<b>BR-163/MS</b>	<b>847,2</b>
<b>Nova Dutra</b>	<b>BR-116/RJ/SP</b>	<b>402,0</b>
<b>Rodovia do Aço</b>	<b>BR-393/RJ</b>	<b>200,4</b>
<b>Rota do Oeste</b>	<b>BR-163/MT</b>	<b>850,9</b>
<b>Transbrasiliana</b>	<b>BR-153/SP</b>	<b>321,6</b>
<b>Via 040</b>	<b>BR-040/DF/GO/MG</b>	<b>936,8</b>
<b>Via Bahia</b>	<b>BR-116/324/BA</b>	<b>680,6</b>
<b>ViaSul</b>	<b>BR-101/290/386/448/RS</b>	<b>473,4</b>
<b>TOTAL</b>		<b>9.697,2</b>

Fonte: ANTT (2019)

## **2.5 Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - TRIC**

Segundo a ANTT, o Brasil mantém historicamente acordos de transporte internacional terrestre, principalmente rodoviário, com quase todos os países da América do Sul, sendo que com a Colômbia, Equador, Suriname e Guiana Francesa o acordo ainda está em negociação. Entre os Países do Cone Sul, o acordo contempla os transportes ferroviário e rodoviário com a Argentina, Bolívia, Chile, Peru, Paraguai e Uruguai. Porém, entre o Brasil e a Venezuela o acordo refere-se apenas ao transporte rodoviário. O mesmo ocorrerá com a negociação que está em andamento com a Guiana.

O MERCOSUL, que é um Tratado de Integração, com maior amplitude entre, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, absorveu o Acordo de Transportes do Cone Sul. Esses acordos “buscam facilitar o incremento do comércio, turismo e cultura entre os países, no transporte de bens e pessoas, permitindo que veículos e condutores de um país circulem com segurança, trâmites fronteiriços simplificados nos territórios dos demais”. No caso do MERCOSUL, os acordos já evoluíram para a adoção de normas técnicas comunitárias (BRASIL/ANTT, 2019).

De acordo com a ANTT, a evolução dos transportes internacionais terrestres depende de negociações conjuntas periódicas, sempre no intuito de atender as necessidades das partes, geralmente em relação aos seguintes fatores: incorporação dos avanços tecnológicos e operacionais; necessidade de aumento na segurança; ou maior agilidade dos procedimentos aduaneiros e imigratórios.

Segundo Ludovico (2012), o comércio brasileiro com o Cone Sul do continente é realizado, predominantemente, por meio das rodovias, por ser esta uma opção mais ágil para a integração com os países vizinhos. Conforme destaca esse autor, o transporte rodoviário tem a preferência porque proporciona economia de tempo e o sistema “porta a porta”. Além disso, a simplicidade do funcionamento desse tipo de transporte, onde a mercadoria sofre apenas dois tipos de operações – o embarque, nas instalações do exportador; e a descarga, nas instalações do importador -, diminuem os riscos com o manuseio e reduzem os custos com a simplificação de embalagens.

Conforme as normas e critérios contidos no Convênio do Cone Sul, para operar em outro país as empresas transportadoras devem, primeiramente, adquirir os credenciamentos e registros em seu país de origem para, posteriormente, solicitar as autorizações nos outros países onde pretendem operar. (LUDOVICO, *op.cit*).

O Brasil tem limites terrestres com nove países da América do Sul: Uruguai, Argentina, Paraguai, Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname, e com o Departamento Ultramarino Francês da Guiana (Guiana Francesa), totalizando uma extensão de 16.886 quilômetros. Na Guiana, a fronteira do Brasil com a Guiana tem extensão de 1.605,8 km, dos quais 698,2 km são por rios e canais e 907,6 km por divisor de águas.

Os Estados brasileiros que fazem fronteira com a Guiana são Roraima e Pará. Nessas fronteiras, segundo Ludovico (*op. Cit.*, p. 223), existem conexões ou pontos aduaneiros para fiscalização das cargas transportadas que saem e entram no país a partir de acordos bilaterais. Esses pontos estão demonstrados na imagem a seguir.

**Quadro 1 - Pontos de fronteira alfandegados 1a. Região Fiscal**

<b>1ª Região Fiscal</b>	<b>UF</b>
Cáceres	MT
Mundo Novo	MS
Corumbá	MS
Ponta Porã	MS
Bela Vista	MS
Porto Murtinho	MS

**Fonte: SRF (2019)**



**Quadro 2 - Pontos de fronteira alfandegados 2ª. Região Fiscal**

<b>2ª Região Fiscal</b>	
Cruzeiro do Sul	AC
Epitaciolândia	AC
Assis Brasil	AC
Oiapoque	AP
Guajará-Mirim	RO
Pacaraima	RR
Bonfim	RR

**Fonte: SRF (2019)**

**Quadro 3 – Pontos de fronteira alfandegados 9ª. Região Fiscal**

<b>9ª Região Fiscal</b>	
Guaira	PR
Capanema	PR
Santa Helena	PR
Foz do Iguaçu	PR
Santo Antônio do Sudoeste	PR
Dionísio Cerqueira	SC

**Fonte: SRF (2019)**

**Quadro 4 – Pontos de fronteira alfandegados 10ª. Região Fiscal**

10ª Região Fiscal	
Jaguarão	RS
Bagé	RS
Porto Mauá	RS
Porto Xavier	RS
Uruguaiana	RS
Quaraí	RS
São Borja	RS
Barra do Quaraí	RS
Itaqui	RS
Chuí	RS
Santana do Livramento	RS

**Fonte: SRF (2019)**

Os serviços de liberação de mercadorias realizados junto à alfândega são coordenados pelos despachantes aduaneiros, que são profissionais registrados na Secretaria da Receita Federal. Esses serviços são a preparação do documento, registros, pagamentos de impostos e acompanhamento de conferência das mercadorias até o ato de liberação efetiva por parte da fiscalização aduaneira (LUDOVICO, *op.cit*).

Para a ANTT, a movimentação de pessoas e mercadorias entre os países tem impacto relevante no desenvolvimento socioeconômico, sendo, por isso, fundamental a existência de acordos de transportes rodoviários e ferroviários, entre países vizinhos ou próximos.

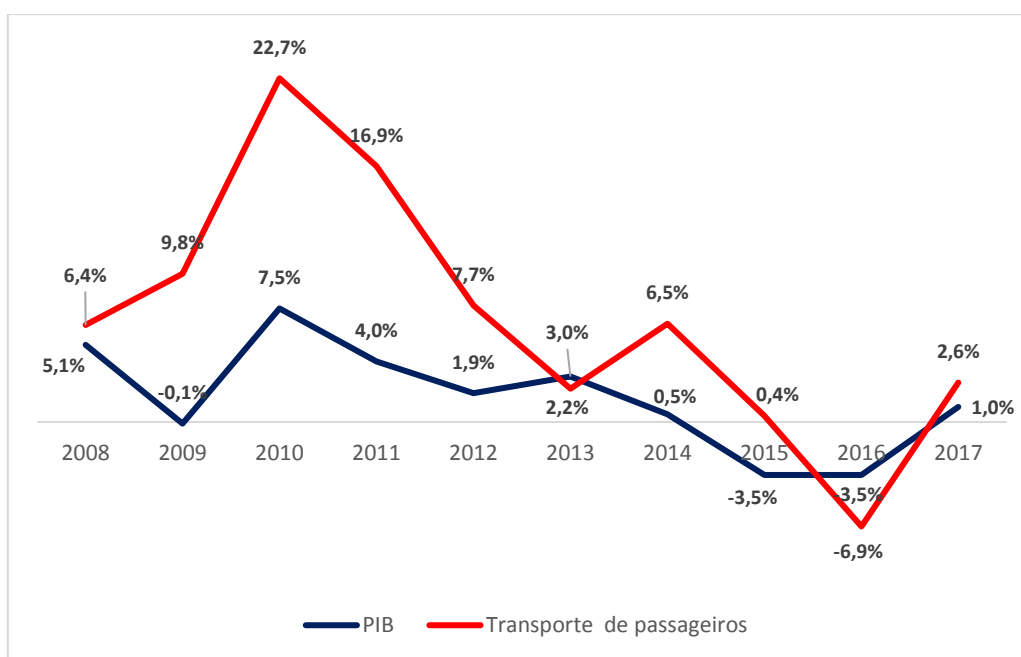
## **2.6 Transporte aéreo**

O papel do negócio aéreo compreende a integração da uma ou várias cidades a uma região ou países. Surgem várias oportunidades com a criação de um aeroporto, como transporte de passageiros, cargas e correios que permitem o desenvolvimento de indústrias e/ou serviços. Portanto, o valor que gera o

negócio aéreo é fundamental para viabilizar projetos urbanos e, sobre todo, em cidades que estão em crescimento.

Existe uma relação direta entre o crescimento econômico da cidade e o transporte aéreo de passageiros. Podem ser vários fatores os que contribuem ao desenvolvimento do transporte aéreo, por exemplo o crescimento do PIB (Produto Interno Bruto) índice que pode ser usado para avaliar os projetos do transporte aéreo. (OLIVEIRA, 2009).

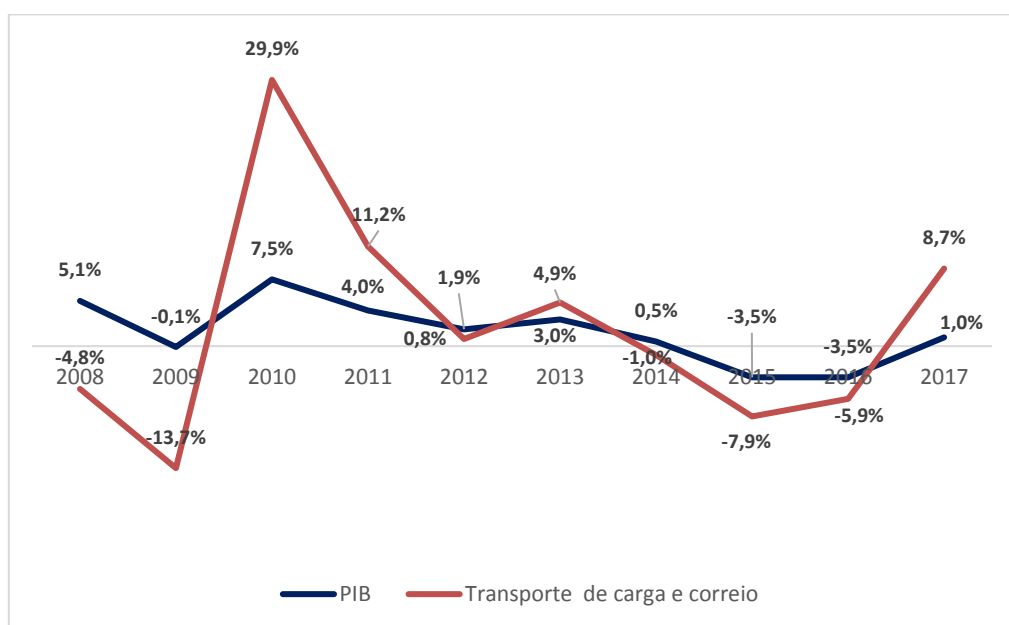
Figura 4 - Taxa de crescimento do PIB x transporte de passageiros no Brasil



Fonte: IBGE/ANAC (ANO), adaptado pelos autores

Conforme o gráfico, pode-se argumentar que o transporte aéreo no Brasil tem relação entre o PIB e o transporte de passageiros. Um ponto para destacar, é que quando cresce o PIB, o aumento da demanda de passageiros é maior devido ao próprio crescimento econômico.

Figura 5 - Crescimento PIB x transporte de carga no Brasil



Fonte: IBGE/ANAC (ANO), adaptado pelos autores

Pela figura anterior, pode-se observar que também existe uma relação importante do crescimento econômico e o transporte de carga e correio.

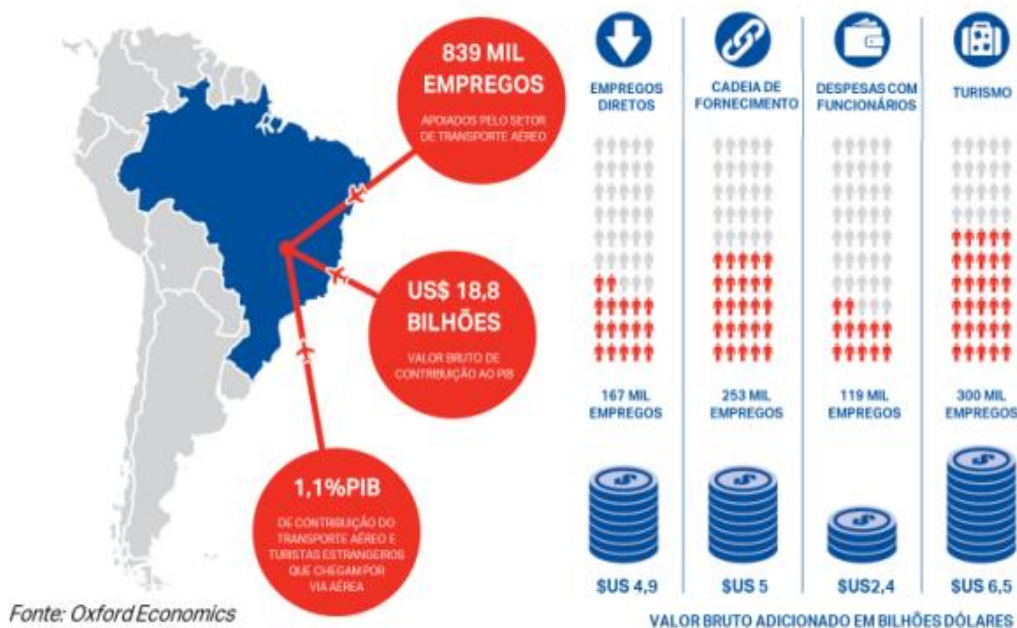
Pode-se concluir que com o crescimento de uma cidade ou região existem oportunidades de desenvolvimento de outro tipo de transporte, além do transporte rodoviário ou ferroviário, por exemplo, o transporte aéreo.

O surgimento do transporte aéreo pode trazer vários benefícios econômicos para a cidade ou região. Pode-se classificar os impactos econômicos da seguinte forma, Kuhn (2003):

- 1) Impactos diretos: Empregos, investimento de capital para novas atividades relacionadas ao aeroporto, receitas de taxas geradas pela atividade econômica do mesmo aeroporto.
- 2) Impactos indiretos: Turismo (lazer e negócios), investimentos em infraestrutura remota (armazéns de cargas, filiais de grandes empresas, melhorias estratégicas e na estrutura urbana).

Para Brasil, no ano 21018 o transporte aéreo facilitou o desenvolvimento econômico e social, gerando US\$ 18,8 bilhões para o PIB e 800 mil empregos no país. Além disso, os empregos no setor aéreo, são em média 4,4 vezes mais produtivos que a economia em geral (IATA, Maio 2019).

Figura 6 - Contribuição do transporte aéreo para o emprego e PIB do Brasil.



Fonte: Oxford Economics – IATA maio 2019.

Conforme o gráfico, a contribuição direta de empregos é de 167 mil empregos e US\$ 4,9 bilhões. Nessa relação direta estão os operadores de aeroporto, companhias aéreas, restaurantes e lojas dentro do sítio aeroportuário, fabricantes de peças de aeronave e fornecedores de serviço de *ground handling* e carga. Contudo, se consideramos os empregos diretos, a cadeia de suprimentos e os empregos que geram os salários dos funcionários, a contribuição aumenta para US\$ 12,3 bilhões para o PIB do Brasil. Por outro lado, o dinheiro que é gasto pelos turistas gera 300 mil empregos e US\$ 6,5 bilhões para economia brasileira.

O cenário do transporte aéreo em Brasil tem expectativa de dobrar nos próximos 20 anos. Para isso, é preciso fazer uma revisão das políticas regulatórias e que ajude a operacionalizar as viagens para aumentar as alternativas de serviços dentro do setor. (IATA, Maio 2019).

Para o crescimento do setor aéreo nos próximos 20 anos, exemplos de políticas favoráveis que eliminarão os problemas identificados neste relatório e permitiriam que o Brasil atingisse seu pleno potencial de crescimento incluem: medidas para facilitar a movimentação de passageiros e cargas que chegam e saem do Brasil, harmonização regulatória com as melhores práticas

globais, em particular com a proteção da liberdade comercial das companhias aéreas para oferecer opções e valor aos consumidores e melhorias na eficiência operacional para aproveitar melhor a infraestrutura atual e reduzir congestionamentos e atrasos. (IATA, *op.cit*).

A Tabela a seguir, mostra como o Brasil, em 2037, pode contribuir com o PIB com US\$ 88 bilhões e gerar mais de 3 milhões de empregos se consegue resolver os desafios do setor, principalmente em temas regulatórios, facilitador de transporte de passageiros e cargas, infraestrutura aeroportuária e gerenciamento da cadeia de fornecimento (IATA, 2019).

**Tabela 3 - Número do transporte aéreo com políticas favoráveis.**

		Passageiros	US\$ PIB	EMPREGOS
<b>2017</b>		<b>101 m</b>	<b>\$18.8 bn</b>	<b>838,652</b>
<b>2037</b>	Tendências atuais	<b>207 m</b>	<b>\$38.7 bn</b>	<b>1,4 m</b>
	Resultado Positivo	<b>472.8 m</b>	<b>\$88.2 bn</b>	<b>3,2 m</b>
	En Desvantagem	<b>153.4 m</b>	<b>\$28.6 bn</b>	<b>1 m</b>

Fonte: AITA Economics – IATA maio 2019.

### 3 METODOLOGIA

A metodologia é a descrição dos procedimentos e conjunto de métodos utilizados para responder ao problema formulado e atingir os objetivos do estudo de forma eficaz, sendo parte fundamental da pesquisa, pois refere-se às regras da ciência para padronização e disciplina dos trabalhos científicos e por oferecer diretrizes sobre os procedimentos a serem adotados. (SELLTIZ *et al.*, 1965).

Segundo Gil (2002), para que seja considerado conhecimento científico é necessário, dentre outros fatores, determinar o método que possibilitou chegar ao conhecimento. Nesse sentido, os cientistas atuais já consideram que existe uma diversidade de métodos, que são determinados pelo tipo de objeto a ser pesquisado e pelas proposições a serem descobertas.

Sendo assim, para a realização desse estudo, quanto a finalidade, essa pesquisa está orientada para o aprofundamento de um conhecimento científico que já foi estudado. Em relação à estratégia da pesquisa, esse estudo assume as características da Pesquisa Qualitativa, cuja preocupação é voltada para apreender os fatos e fenômenos, e não meramente registrá-los ou descrevê-los. É direcionada para a percepção da realidade.

Quanto aos objetivos, essa pesquisa assume as características das Pesquisas Descritivas, onde o objeto de investigação é parcialmente conhecido. Esse tipo de pesquisa tem como objetivo primordial a descrição das características de determinado grupo ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. (VERGARA, 2000; GIL, *op.cit*).

Quanto aos procedimentos para a coleta de informações, utilizou-se a pesquisa bibliográfica, e a Pesquisa Exploratória, que é aquela que visa proporcionar maior familiaridade com o tema, buscando torná-lo mais explícito e claro, por meio da pesquisa bibliográfica, para atingir os resultados expressos nos objetivos já declarados nesse estudo. Esse procedimento é empírico, ou seja, não se restringe apenas ao levantamento de informações teóricas, mas envolve também observações e experiências.

De acordo com Gil (*op.cit*) a pesquisa exploratória tem como objetivo principal desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista

a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. Pesquisas desse tipo apresentam menor rigidez no planejamento, pois são planejadas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato.

Os métodos empregados compreendem: levantamentos em fontes secundárias, levantamentos de experiências, estudos de casos selecionados e observação informal. A coleta de dados se deu através da pesquisa bibliográfica e observação *in loco* das realidades dos dois países e as dificuldades atuais no escoamento da produção dos Estados de Roraima e do Amazonas. Para tanto, um dos pesquisadores, que é Gestor da Câmara de Comércio de Roraima, participou de missões em Georgetown e rodadas de negócios que ocorreram entre os dois países, em Roraima e em Georgetown, com participação de entes políticos e autoridades representativas das duas nações.

O Estudo de Caso, segundo Yin (2001, p. 33), é uma investigação empírica que estuda “um fenômeno contemporâneo dentro do seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos”. Um estudo de caso permite um conhecimento amplo e detalhado da realidade e dos fenômenos pesquisados.

A observação também é considerada uma coleta de dados para conseguir informações sob determinados aspectos da realidade. Ela ajuda o pesquisador a compreender melhor os fenômenos pesquisados, identificar e obter provas a respeito de objetivos pouco conhecidos, mas capazes de influenciar comportamento. A observação também propicia ao pesquisador a ter um contato mais direto com a realidade. (MARCONI & LAKATOS, 1996, p. 79).

Segundo Vergara (2000), a pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído, principalmente, de livros e artigos científicos e é importante para o levantamento de informações básicas sobre os aspectos direta e indiretamente ligados à temática investigada. A principal vantagem da pesquisa bibliográfica reside no fato de fornecer ao investigador um instrumental analítico para qualquer outro tipo de pesquisa, mas também pode esgotar-se em si mesma.

Nesse sentido, a pesquisa estabelece uma base conceitual sobre Comércio Internacional, relações exteriores e acordos entre países, recorrendo à pesquisa



bibliográfica em livros, textos técnicos e análise documental publicados pelos órgãos institucionais públicos e privados relacionados com o tema. Como resultado da observação direta, obteve-se informações relevantes sobre prazos, aparatos legais, capital disponibilizado, necessidade de investimento, interesse empresarial, além de informações sobre os impactos que a construção da rodovia trará para a economia e a sociedade de um modo geral.

## **4 APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA/LEVANTAMENTO E ANÁLISE DA INFORMAÇÃO**

A pavimentação do trecho rodoviário para a integração rodoviária entre o Brasil-Guiana, ligando Boa Vista a Georgetown, surge como uma alternativa de solução para as dificuldades de infraestrutura que se tem, atualmente, para o escoamento da produção agrícola e comercial em relação ao escoamento das Exportações Brasileiras do Agronegócio e da indústria em geral, favorecendo, inclusive, produtores e fabricantes que estão estabelecidos em regiões mais distantes dos portos brasileiros.

No projeto de Integração Brasil-Guiana, originalmente entregues na IIRSA, o trecho rodoviário, que tem início em Georgetown, inclui Lindem e Lethem, na Guiana; Bonfim e Boa Vista, no estado de Roraima, Brasil. A estrada Boa Vista – Bonfim já está concluída. A Ponte fronteiriça sobre o rio Tacutu, entre as cidades de Bonfim e Lethem também já foi executada. O único trecho inacabado da estrada é a ligação entre Lethem e Georgetown.

Desde sua implantação, o Projeto já concluiu a Ponte sobre o rio Tacutu, em 2009; e a ponte sobre o rio Arraya, em 2004; deixando de lado projetos considerados de maior impacto como é o caso da rota Boa Vista-Bonfim - Lethem – Linden- Georgetown, que ainda não teve o início da pavimentação do trecho Lethem – Linden, que é o projeto prioritário por parte do governo da Guiana, assim como o Porto de Águas Profundas, também localizado no território guianense e que compõem o projeto original.

Em 2016, foi apresentado, pelo Governo do Estado de Roraima, ao Governo Federal, o estudo de viabilidade econômica da obra. A apresentação aconteceu em Georgetown, para uma plateia formada por empresários guianenses de diversos setores e para uma comitiva de brasileiros que contou com a presença de deputados estaduais de Roraima, um deputado federal, empresários, produtores e representantes dos governos estadual e federal.

O levantamento foi realizado pela empresa alemã HPC, contratada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a pedido do Governo da Guiana, e concluiu que a implantação do projeto possibilitará economia de tempo

para empresários brasileiros – que hoje utilizam os portos da região Sudeste, além da aproximação dos estados do Norte do Brasil com os mercados do Caribe e da Europa, além de abrir mercados em expansão, como o de Roraima e do Amazonas, para os guianenses. Para tanto, é necessário que haja interesse por parte dos governos brasileiro e guianense no investimento, já que a viabilidade está comprovada.

Em 2017, o Governo brasileiro assinou um acordo de cooperação técnica com a presidência da Guiana para viabilizar o projeto de engenharia em parte da estrada que liga Lethem (fronteira com Bonfim, RR) a Linden, última cidade antes da capital do país. Até agora isso não aconteceu.

Em 2019 o embaixador da Guiana, George Tabolt foi recebido pelos deputados estaduais de Roraima, na Assembleia Legislativa, (ALE-RR), para tratar dessa obra. Nesse momento uma comitiva de parlamentares foi criada para acompanhar de perto a execução da obra, realizando visita técnica no trecho até Georgetown.

Ainda nessa visita do embaixador da Guiana à ALE-RR, o embaixador George Tabolt afirmou que a estrada, no lado da Guiana, já está em curso. As obras de engenharia de um trecho que representa mais ou menos 25% do total da obra, já começou; e o país já tem os recursos financeiros disponíveis para a construção desse trecho. Depois disso, será a fase de execução, prevista para o final do primeiro semestre de 2020. E acrescentou que com a contrapartida brasileira, o projeto de engenharia dos mais de 300 quilômetros após Lethem, entrará em execução também, mas continuam procurando os recursos necessários para construção. Por enquanto, existem negociações para projeto de engenharia, mas faltam os recursos necessários.

A situação atual do trajeto de Lethem à Linden configura-se por uma estrada não pavimentada, composta por várias pontes de madeira e travessia feita por balsa no rio Essequibo, em Kurupukari. Assim, o Projeto consiste na execução de melhorias de traçado, na drenagem e pavimentação da rodovia e na substituição das pontes de madeira por pontes de concreto e construção de ponte sobre o rio Essequibo (IIRSA, 2016).

O custo estimado foi de 250 milhões de dólares (que ficou à cargo do governo guianense). Esse valor representa quase 30% do PIB do país, sendo

uma das razões que desmotiva o país a levar esse projeto adiante, embora a IIRSA tenha estimado um prazo de conclusão para 2022.

Com a concretização destes projetos, estima-se que o escoamento da produção brasileira para o Atlântico seria facilitado, pois, a falta dessa rodovia faz com que o Brasil perca competitividade na medida em que os produtos agrícolas saem das propriedades rurais com preços baixos e chegam ao destino final com preços elevados devido a problemas logísticos.

O Estado de Roraima possui a vantagem de estar próximo ao mercado da China, Estados Unidos e Europa por fazer fronteiras com a Venezuela, onde possui uma malha rodoviária, e, a República Cooperativa da Guiana, possibilitando que o Estado participe do cenário de exportação agrícola. Porém, atualmente toda a produção de grãos do Estado está sendo escoada pela BR 174, especificamente pelo porto de Itacoatiara/AM, aproximadamente 1.112 km de distância de Boa Vista/RR. A realidade logística do Estado está demonstrada a seguir.

**Tabela 4: A realidade logística do Estado de Roraima**

**LOGÍSTICA – FRETE LOCAL**

<b>Boa Vista/RR - Manaus- Itacoatiara/AM</b>	<b>Boa Vista/RR - Venezuela</b>	<b>Manaus/AM – Lethen/Guiana</b>
<b>US\$37.60/ton</b>	<b>US\$46.99/ton</b>	<b>US\$ 2.820*</b>

**DISTÂNCIA ENTRE PORTOS**

<b>Boa Vista – Maracaibo/VE</b>	<b>2.290km</b>
<b>Boa Vista – Puerto Cabello/VE</b>	<b>1.795km</b>
<b>Boa Vista – La Guaira/VE</b>	<b>1.614km</b>
<b>Boa Vista – Guanta/VE</b>	<b>1.204km</b>
<b>Boa Vista – Ciudad Bolívar/VE</b>	<b>928km</b>
<b>Boa Vista – Georgetown/GY</b>	<b>550km</b>
<b>Boa Vista – Puerto Ordaz/VE</b>	<b>828km</b>
<b>Boa Vista – Itacoatiara/AM</b>	<b>1.012km</b>

Fonte: SEPD-RR (2016).

Além do exposto anteriormente, as possíveis atividades econômicas que se espera alcançar com a resolução desse problema são basicamente as seguintes:

- A ZPE, que atualmente possui um pequeno número de empresas cadastradas, de passar a atrair mais empreendedores, atenta às necessidades da Guiana, buscando assim, a obtenção de receita com este novo mercado em expansão.
- A produção de grãos pode se ampliar, uma vez que com mais emprego, a Guiana irá necessitar de mais trabalhadores, e o consumo se tornará maior, necessitando assim de maiores importações, e os produtores que estiverem aptos, irão aproveitar esta nova oportunidade. Esta exportação deve envolver a soja, o arroz, milho e outros grãos.
- A ZFM terá um novo corredor de exportação, que permitirá novos investimentos na região, ampliando a oferta de empregos, inclusive com aplicação da ZFV (Zona Franca Verde), que tem o objetivo de potencializar os produtos com preponderância de matéria-prima regional, oriundas das ALC, e ainda, apresentar os produtores com larga experiência em piscicultura, um novo mercado a ser trabalhando no país vizinho.

Assim como o Brasil, outros países têm grandes projetos para a Guiana, como é o caso da China, parceiro comercial do Brasil, que busca aumentar sua área de atuação e espera que esta oportunidade permita-lhe alcançar a região norte do Brasil, estabelecendo em Roraima um novo polo de distribuição de produtos que servirá de centro para que consumidores do Amazonas, Venezuela, Colômbia e Guiana, possam vir realizar suas compras.

Roraima pode passar a ser um exportador também para o CARICON que possui mais de 14,6 milhões de habitantes, suas importações somam cerca de US\$ 14Bi e que tem como suas metas firmar relações comerciais com os novos países emergentes, citados em seu plano estratégico 2015-2019, tais como Brasil, China, Índia, México e Indonésia.

Quanto à acessibilidade aérea e fluvial, restrições de navegação do Rio Branco e Rio Amazonas e problemas e dificuldades na abertura da Estrada, convém ressaltar que Boa Vista possui aeroporto internacional, porém são apenas três voos domésticos, e decolam voos internacionais, cenário que o Governo Estadual busca mudar com a redução do ICMS para combustíveis de aeronaves, saindo de 17% para 3%.

A empresa BOEING buscou informações sobre a utilização deste aeroporto como pátio de manutenção de seus aviões, uma vez que Roraima é rota e reduziria seus custos de operação. A medida também dá incentivo para a criação de voos transfronteiriços, para Ilha Margarita, Puerto Ordaz e Georgetown. Essa modalidade está também sendo debatida para o Aeroporto de Campo Grande e Cuiabá.

Por via rodoviária, para o Brasil, a ligação é feita pela BR-174 (sul) até a cidade de Manaus, que são 870 km de estrada asfaltada, onde nos limites da Terra Indígena Waimiri-Atroarí, sofre interrupção das 18:00 às 06:00. Boa Vista não possui ligação fluvial com os países com os quais faz fronteira.

Para a navegação interna, o Rio Branco, em seu período de seca, não permite barcos de maior porte, limitando assim sua navegabilidade comercial, devido ao surgimento de bancos de areia. Desta forma, a ligação aérea é precária, a rodoviária é limitada e a fluvial não é possível.

A maior dificuldade para a abertura da estrada *Lethem-Mabura Hill* é o financiamento do projeto de engenharia, que já foi acordado entre Brasil e Guiana, desde 2017, a doação desse projeto por parte do Brasil, porém, até o momento isso não aconteceu. Mas, a Guiana recebeu a doação do projeto no trecho *Linden-Mabura Hill* e da ponte sobre o Rio Essequibo, em Kurupukari. Esses trechos já estão executados.

## 4.1 Análise do setor. Histórico, organizações, instituições

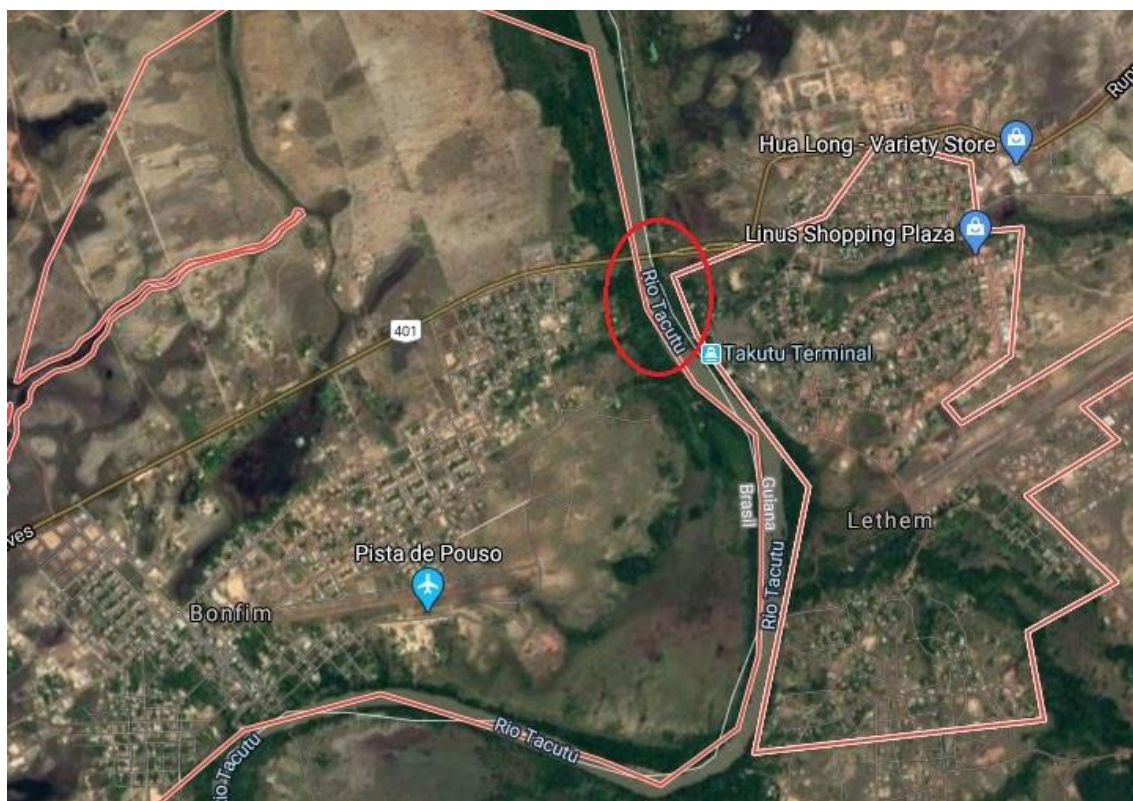
### 4.1.1 A Guiana

Historicamente, a Guiana é um país alvo de disputas territoriais. Começou a ser colonizada em 1621, por holandeses, e em 1814 passou para o domínio inglês. Segundo matéria recente publicada pela Revista Época (2018), as disputas continuam, pois, o país continua sendo alvo de exigência territorial. Desde os anos 1960, uma área de 159 mil quilômetros quadrados pertencente à Guiana, equivalente a 74,21% do território do país, está sendo reivindicada pela Venezuela na Organização das Nações Unidas (ONU).

A área disputada é conhecida como Esequibo e está localizada na parte ocidental da Guiana, na fronteira com a Venezuela e o Brasil. Os venezuelanos alegam que essa região era parte de seu território na época da colonização espanhola e incluem Esequibo em seus mapas oficiais como área reivindicada pelo país. Essa disputa se intensificou a partir da descoberta de grandes quantidades de petróleo na plataforma marítima de Esequibo, em 2015, motivo pelo qual o Governo Venezuelano atual tem retomado com frequência o assunto na ONU. (PALACIOS, REVISTA ÉPOCA. 2018).

Mesmo depois da independência, há quase meio século, a Guiana continua sendo o país mais pobre e menos povoado da América do Sul, com renda *per capita* menor que a da Bolívia. O principal ponto de passagem entre o Brasil e a Guiana está a leste da fronteira sul do rio Tacutu entre a cidade guianesa de Lethem e a brasileira Bonfim, em Roraima. A inauguração da Ponte do Rio Tacutu, em 2009, fortaleceu o eixo Boa Vista–Georgetown, oferecendo ao Brasil acesso à costa caribenha. Uma rota alternativa existe mais a norte entre o município de Normandia e *Good Hope*.

**Figura 7 - Ponte sobre o Rio Tacutu**



**Fonte: Google Maps (2020)**

A Guiana possui 6 áreas de preservação: *Shell Beach*, *Kaieteur National Park*, *Iwokrama*, *Kanaku* e *Kunashen*. Apenas *Iwokrama* é cortada pela *Rupunini Road*, que liga o sul do país à capital, e por ser um Centro Internacional para a Conservação e o Desenvolvimento da Floresta Tropical, tem o trânsito fechado das 18:00 às 04:00.

Além disso, há o fato de que a *Rupunini Road* é cortada pelo Rio Essequibo com seus mais de 1.000 km de extensão, na comunidade de Kurupukari, região central do país, e sua ligação é feita por meio do serviço de balsa, que opera de hora em hora, alternando o sentido.

O clima da Guiana é também equatorial, com muitas chuvas na região costeira, e um período de três meses na região central no país, que dificulta a circulação de veículos, fazendo com que a viagem de Lethem a Georgetown chegue a durar 36 horas. Seu relevo plano costeiro se estende para o interior do país, tendo poucas regiões com serras, porém na porção sudoeste do país, próximo à tríplice-fronteira, encontra-se com as serras de Pacaraima e o Monte Roraima, região turística. O centro do país é dominado por densas florestas



tropicais, modificando a paisagem para uma selva úmida, onde as chuvas preservam a natureza.

A seguir serão apresentadas as principais cidades fronteiriças da Guiana com Roraima envolvidas na construção da rodovia, com as suas respectivas características estruturais.

**Quadro 4 - Centros populacionais envolvidos – Guiana**

<b>Centros</b>	<b>População</b>	<b>Educação</b>	<b>Saúde</b>	<b>Atividade Econômica</b>	<b>Pontos Turísticos</b>	<b>Observações</b>
<b>Lethem</b>	Aprox. 5000 habitantes	Infantil, ensino médio e Instituto de Educação a Distância e Continuada ligado à Universidade da Guiana.	Hospital Municipal de Lethem	comércio varejista de produtos, extração vegetal	Montanhas Kanuku, Cataratas de Kamu, Passeios a cavalo.	
<b>Anai</b>	Aprox. 600 habitantes	educação infantil e básica	posto médico	turismo	Restaurante Oasis, Rockview Lodge Hotel Ecológico	É o centro administrativo da região Norte Rupununi. Grande parte da população indígenas na etnia Macuxi.
<b>Mabura Hill</b>	não informada	não informada	não informada	extração vegetal, serrarias.	não informado	há diversas serrarias, a maioria de corporações chinesas, e é também o pior trecho da estrada.
<b>Linden</b>	mais de 42000 habitantes	possui toda rede de educação	possui hospitais, inclusive complexo de saúde.	exploração de minérios (bauxita), porto marítimo	Blue Lakes, museu, Roda D'água Christiansburg	Segunda maior cidade do país e seu desenvolvimento graças à exploração da bauxita em 1913. Nos anos 70, nacionalizou empresas após a independência do país.
<b>Georgetown</b>	mais de 240.000 habitantes	possui escolas de nível básico, médio e universidades	postos médicos e grandes centros de saúde	construção civil, comércio, indústria, centro de exportação e importação nacional	Museu Walter Roth de Antropologia, Biblioteca Nacional, Museu Nacional da Guiana, State House; Catedral Anglicana de São Jorge, Mercado Stabroek e sede do CARICOM	

Fonte: FDC (2019) Adaptado pelos autores

#### **4.1.2 O Estado de Roraima**

O Estado de Roraima está situado na Região Norte do Brasil e faz fronteira com a Venezuela, Guiana, Pará e Amazonas. Tem área em média de 224.299 km<sup>2</sup>, sua sigla é RR e sua capital é Boa Vista. Cerca de 47% de seu território está demarcado como Terra Indígena, e cerca de 8,5% são de áreas de preservação ambiental, pois mais de 60% da área do Estado é coberta pela floresta Amazônica. A população de Roraima é de 605 761 habitantes, segundo a estimativa populacional de 2019, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) o que faz do estado a unidade federativa menos populosa do Brasil. A capital, Boa Vista, concentra 65,3% da população do Estado. (BRASIL, IBGE, 2019).

Um dos principais problemas de Roraima são os conflitos pela posse da terra, sendo o principal responsável pela alta taxa de homicídios ocorridos no Estado. A cultura roraimense tem influências de diversas etnias diferentes, entre elas portuguesas, índios e negros, que é a base da formação étnica brasileira; mas há também algumas características da cultura dos Países Baixos e da Inglaterra. As manifestações culturais tradicionais, como a música, dança e o teatro, tem aspectos muito fortes do folclore.

O Estado possui forte potencial de ecoturismo, principalmente pelas belezas naturais do local. A arqueologia também tem força em Roraima, sendo a Pedra Pintada um dos sítios arqueológicos mais importantes do país, por abrigar resquícios de milhares de anos de civilizações pré-históricas que viveram naquele local. O Monte Roraima também é um ponto importante para o turismo, trazendo gente de todo o mundo e com os mais diversos objetivos.

No aspecto econômico, o Estado de Roraima apoia-se no setor de serviços, responsável por 87,4% de seu PIB; a agropecuária, que responde por 4,3% e a indústria por 8,3%. Os principais produtos agrícolas são mandioca, arroz, milho, laranja e banana. A madeira responde por 74% das exportações do estado. Os principais produtos de importação são fertilizantes e cimento. Mesmo crescendo, Roraima está entre os estados brasileiros com o menor PIB.

Em relação ao comércio exterior, as exportações do Estado de Roraima estão demonstradas no quadro a seguir.

**Tabela 4 – Resumo dos valores das exportações do Estado de Roraima em 2019**

<b>Principais Exportações de Roraima em 2019</b>	
<b>Produtos</b>	<b>Valores em dólar (US\$) Milhões</b>
<b>Soja</b>	<b>12,38</b>
<b>Arroz</b>	<b>4,86</b>
<b>Frango</b>	<b>364,82</b>
<b>Outros</b>	<b>995,18</b>
<b>TOTAL 1.377,26</b>	

Fonte: MDIC, 2019.

O estado de Roraima dispõe de ZPE (Zona de Processamento e Exportação, Lei nº 11.732, de 30 de junho de 2008). A ZPE é um distrito incentivado que possui área delimitada na qual as empresas nela localizadas, usufruem de um tratamento fiscal e liberdade cambial, com a condição de produzirem bens exclusivamente destinados à exportação. As principais funções de uma ZPE é atrair investimentos estrangeiros, tornar as exportações mais competitivas, gerar emprego e difundir novas tecnologias no país. Seus principais benefícios são os seguintes:

- suspensão de impostos e contribuições federais;
- liberdade cambial;
- benefícios administrativos e outros benefícios;
- agilidade aduaneira;
- procedimentos simplificados;
- flexibilização no controle de divisas;
- segurança jurídica

Há também a Área de Livre Comércio – ALC, que são zonas de benefícios tributários cujo principal objetivo é promover o desenvolvimento da região Amazônica. O mercado das áreas beneficiadas com as ALC passa a ter produtos nacionais e estrangeiros a um preço mais barato, fato que impulsiona as vendas e, conseqüentemente, aumenta a geração de emprego e renda no Estado.

As ALC têm seus incentivos fiscais administrados pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (ZFM) – SUFRAMA, por isso para usufruir desses

benefícios é necessário que a empresa esteja cadastrada e habilitada na SUFRAMA. Microempreendedores individuais cadastrados e habilitados também estão contemplados. Armas e munições, automóveis de passageiros, bebidas alcoólicas, perfumaria, fumo e seus derivados são alguns dos produtos que não possuem benefícios fiscais.

ZFM/PIM (Zona Franca de Manaus/Polo Industrial de Manaus): a ZFM é um grande gerador de receita para a federação, uma vez que, ao recolher cerca de 53% de seus impostos para a União, ou seja, R\$ 9Bi, fica com cerca de R\$ 2,5Bi para o estado, sendo uma alternativa para a economia do Brasil.

Assim como a ALCBV, a ZFM também é administrada pela SUFRAMA, e tem como propósito, impulsionar o desenvolvimento econômico da Amazônia Ocidental, possuindo hoje cerca de 600 indústrias, concentradas nos setores de televisão, informática e motocicletas.

A ZFM possui três polos econômicos, o comércio, a indústria e a agropecuária. O polo agropecuário é responsável por projetos voltados para as atividades de produção de alimentos, agroindústria, piscicultura, turismo, beleza, beneficiamento de madeira, entre outras. A indústria de alta tecnologia gera mais de meio milhão de empregos, diretos e indiretos, principalmente nos segmentos de eletroeletrônicos, motos e químico. Entre os produtos fabricados destacam-se: aparelhos celulares de áudio e vídeo, televisores, motocicletas, concentrados para refrigerantes, entre outros. Já o comércio teve o seu desenvolvimento no final da década de 80.

A seguir serão apresentadas as principais cidades fronteiriças de Roraima envolvidas na construção da rodovia, com as suas respectivas características estruturais.

**Quadro 5 - Centros populacionais envolvidos – Roraima**

<i>Centros</i>	<b>População</b>	<b>Educação</b>	<b>Saúde</b>	<b>Atividade Econômica</b>	<b>Pontos Turísticos</b>	<b>Observações</b>
<b><i>Boa Vista</i></b>	375.374 (IBGE 2018)	UFRR, UERR, 03 Faculdades Particulares.	Hospital Geral de Roraima	comércio, indústria e serviços	Catedral Cristo Redentor, Igreja Matriz Nossa Senhora do Carmo, Monumento aos garimpeiros, Monumento aos pioneiros, Orla Taumanan, Palácio da Cultura Nenê Macaggi, Parque Anauá, Praça das Águas, Praça das Artes, Praça do Centro Cívico e Vila Olímpica.	
<b><i>Bonfim</i></b>	11.945 (IBGE 2017)	possui escolas de educação infantil e Ensino Médio e o Instituto Federal e polos da Universidade Federal	centros de saúde e hospital.	produção agrícola (arroz, milho, mandioca e abóbora, melancia, acerola e maracujá) e pecuária de corte	Ponte sobre o Rio Tacutu (inversão para Mão Inglesa). Festejos: abril/páscoa; rodeios, comidas típicas, corrida a cavalo, speedway, competições hípicas)	

**Fonte: SEPLAN, RR (2018) Adaptado pelos autores**

## **4.2 A relação Brasil-Guiana e respectivos desempenhos/ performances na economia mundial**

Com relação às exportações, o Brasil envia para Guiana, principalmente através do comércio de Roraima, cerca de 140 tipos de produtos diferentes, dentre eles destacam-se os produtos agrícolas, gás de cozinha, água mineral, materiais de construção, de higiene e limpeza. As empresas de Roraima compram apenas arroz, atingindo seu ápice em 2015, quando foi registrado o valor de US\$ 872 mil, contudo nos anos subsequentes vem caindo acentuadamente, fechando 2018 com compras de US\$ 247 mil. Em 2019, já se observa uma queda ainda maior, já que até abril só foram computadas importações de US\$ 19 mil. (BRASIL, FEICOM RORAIMA, 2019).

No geral, em relação a Exportações, Importações e Balança Comercial – Brasil-Guiana, os resultados estão demonstrados nas imagens a seguir.

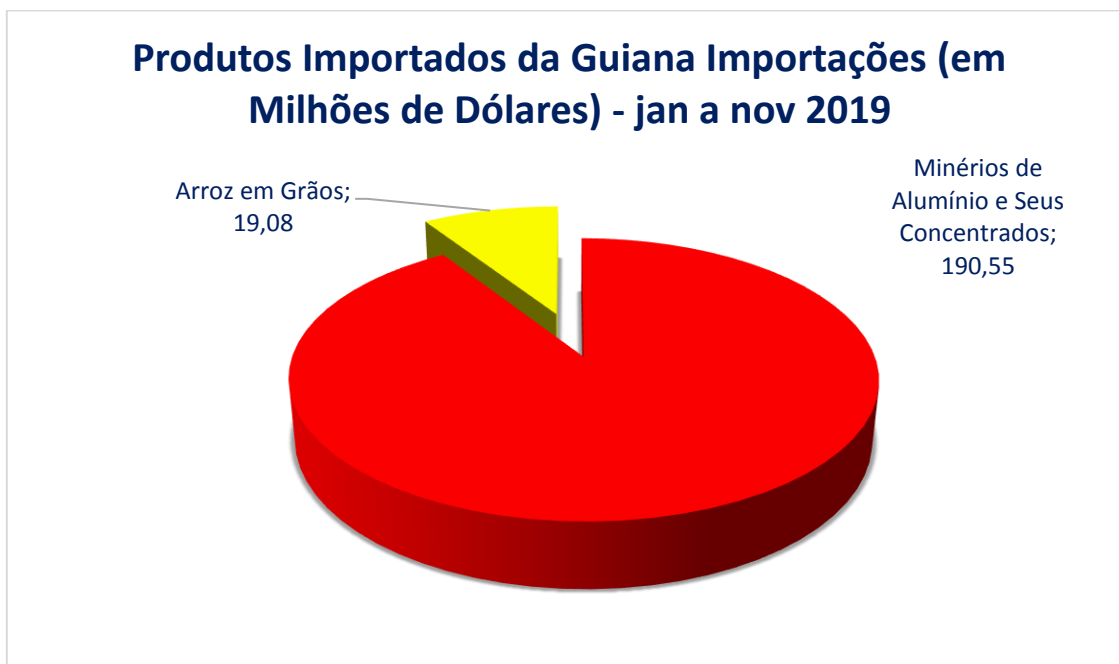
**Tabela 5 - Principais produtos exportados para a Guiana**

<b>Produtos e respectivas porcentagens</b>			
<b>Pisos e revestimentos cerâmicos</b> 6,5%	Bombas, compressores, ventiladores etc., e suas partes 3,4%	Máquinas e aparelhos para terraplanagem, perfuração etc. 1,8%	Móveis e suas partes, exceto médico-cirúrgicos 1,5%
<b>Demais produtos manufaturados</b> 5,7%	Calçados 2,8%	Café solúvel 1,6%	Caldeiras, suas partes e aparelhos auxiliares 1,1%
<b>Enchidos de carne</b> 4,9%	Artigos de plástico para transporte de embalagem 2,5%	Aparelhos transmissores ou receptores e componentes 1,6%	Motores à pistão, outros 1,1%
<b>Óleo de soja refinado</b> 4,3%	Máquinas e aparelhos para encher, fechar, empacotar etc. 2,4%	Obras de marcenaria ou de carpintaria para construções 1,5%	Açúcar refinado 1,1%
<b>Tratores</b> 3,9%	Ferramentas manuais, pneumáticas, hidráulicas etc. 2,0	Turbinas a vapor e suas partes 1,5%	Pilhas, baterias e acumuladores elétricos 1,0%
<b>Preparações utilizadas na alimentação de animais</b> 3,5%	Madeira compensada ou contra placada e semelhante 1,9%	Pneumáticos 0,83	Centrifugadores e aparelhos para filtrar ou depurar 0,88%
<b>Máquinas e aparelhos para uso agrícola (exceto trator)</b> 3,5%	Fio-máquina e barra de ferro 1,3%	Fios, cabos e condutores para uso elétrico 0,60%	Preparações e conservas de carne e frango 0,57%
<b>Silos metálicos para cereais, fixos, inclusive as baterias etc.</b> 0,59	Produtos de confeitaria sem cacau 0,56%	Compostos de funções nitrogenadas 0,7%	Motores, geradores e transformadores elétricos e suas partes 0,55%
<b>Tubos de ferro fundido, ferro ou aço e seus acessórios</b> 0,52%	Chapas, folhas, tiras, películas e lâminas de plástico 1,3%	Cimentos hidráulicos 1,3%	Aquecedor, secador ou trocador de calor, partes e peças 1,3%
<b>Peixes congelados, frescos ou refrigerados</b> 7,8%	Preparações e conservas de carne bovina 1,2%	Carne de frango congelada, fresca ou ref. Incl. miúdos 1,9	Minérios de manganês e seus concentrados 0,49%
<b>Total</b>			<b>US\$ 41,68 Milhões</b>

Fonte: MDIC, 2019



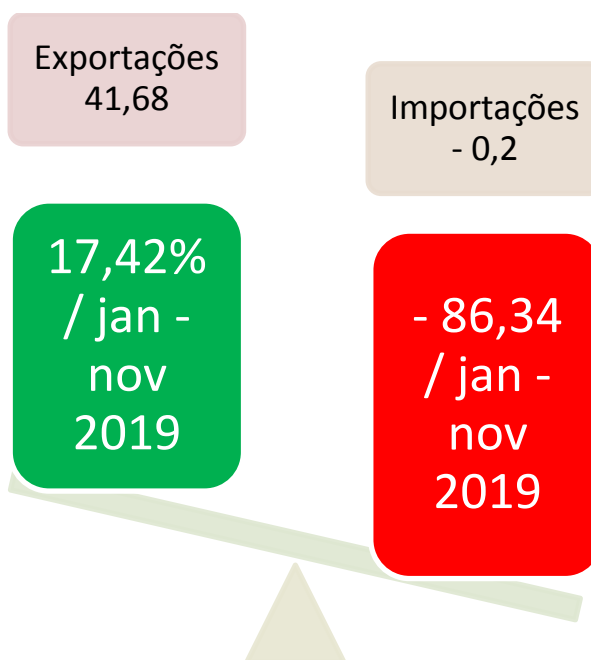
**Figura 8 - Importações de Produtos da Guiana em 2019, em Milhões Dólares**



Fonte: MDIC, 2019

Pela figura anterior é possível perceber a pouca participação da Guiana na oferta do portfólio de produtos e serviços às cidades e estados brasileiros limítrofes. Para um melhor aprofundamento do tema, na figura a seguir será representada a participação comercial entre os dois países

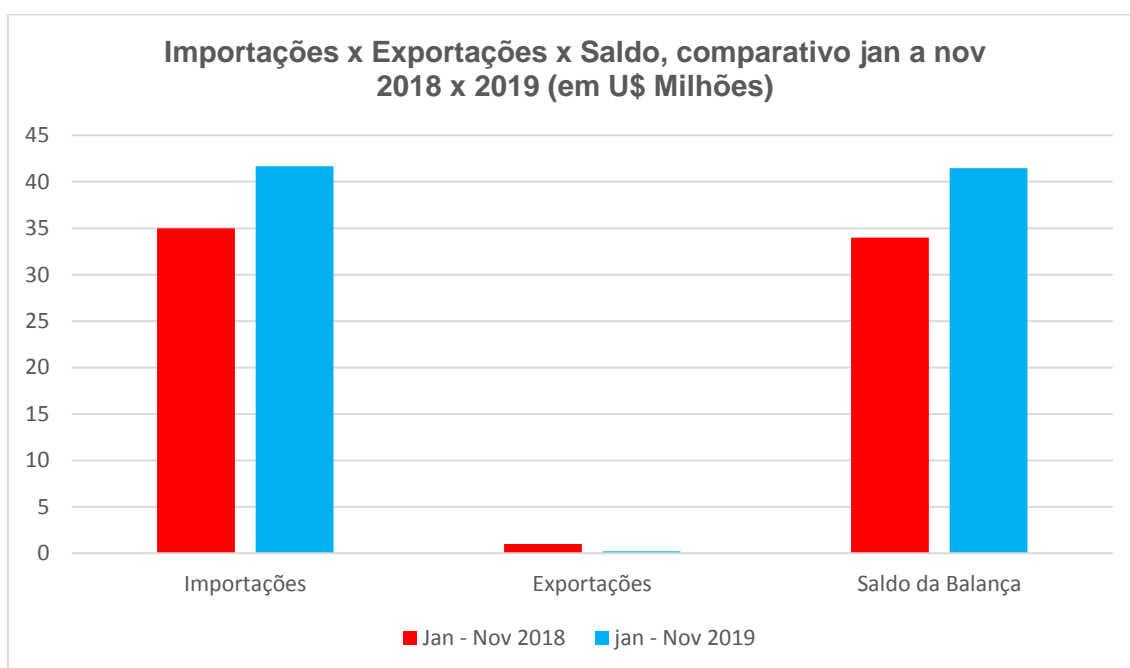
**Figura 9 - Relações Comerciais Brasil x Guiana em 2019 (até novembro)**



Fonte: MDIC, 2019

Pela figura anterior pode-se perceber que os resultados das transações comerciais entre os dois países geram um superávit de cerca de U\$ 41,48 milhões para o Brasil. Estes valores representam respectivamente cerca de 0,02% das exportações e 0,0001% das importações brasileiras, colocando a Guiana em 111<sup>o</sup> e 148<sup>o</sup>, nos respectivos *rankings*. Espera-se que pela proximidade e facilidade logística trazida pela abertura de uma nova via de escoamento de produtos a relação comercial de ambos os países possa vir a ser reforçada com ganhos inequívocos para ambas as regiões.

**Figura 10 - comparação da balança comercial jan a nov de 2018 x 2019**



Fonte: MDIC, 2019

#### 4.2.1 Desempenho da Guiana na economia mundial

Segundo a OEC (*The Observatory of Economic Complexity*), em 2017, a Guiana ocupava o 130<sup>o</sup> lugar no *ranking* mundial de exportação e o 153<sup>o</sup> em importação, quando, nesse período, exportou US \$ 2,05 bilhões e importou US \$ 1,88 bilhões, resultando em um saldo comercial positivo de US \$ 173 milhões. Também em 2017, apresentou PIB de US \$ 3,62 bilhão e seu PIB per capita foi de US \$ 8,16 milhões.

As principais exportações da Guiana são o ouro (incluído o ouro platinado), em formas brutas ou semimanufaturadas, ou em pó, que representam

41,3% das exportações totais da Guiana; seguido pelos contêineres, incluindo os de transporte de fluidos, especialmente concebidos e equipados para um ou vários meios de transporte, que responde por 11,7% das exportações do país. Os principais destinos de exportação da Guiana, em 2017, foram o Canadá (\$500 milhões), os Estados Unidos (\$324 milhões), Trinidad e Tobago (\$204 milhões), o Panamá (\$157 milhões) e Bélgica-Luxemburgo (\$127 milhões). (OEC, 2019).

Os principais produtos importados pela Guiana são óleos de petróleo ou de minerais betuminosos, preparações não especificadas nem compreendidas noutras posições, contendo, em peso, 70% ou mais de óleos de petróleo ou de minerais betuminosos, os quais devem constituir o seu elemento principal, que representam 18,5% das importações totais do país, seguido pelos óleos (partes reconhecíveis como exclusiva ou principais) destinadas às máquinas e aparelhos das posições 8425 a 8430, que respondem por 4,86% das importações totais. Os principais fornecedores são os Estados Unidos (\$483 milhões), Trinidad e Tobago (\$471 milhões), a China (\$174 milhões), o Suriname (\$114 milhões) e o Japão (\$51,4 milhões). (OEC, *op.cit*).

#### **4.2.2 Desempenho do Brasil na economia mundial**

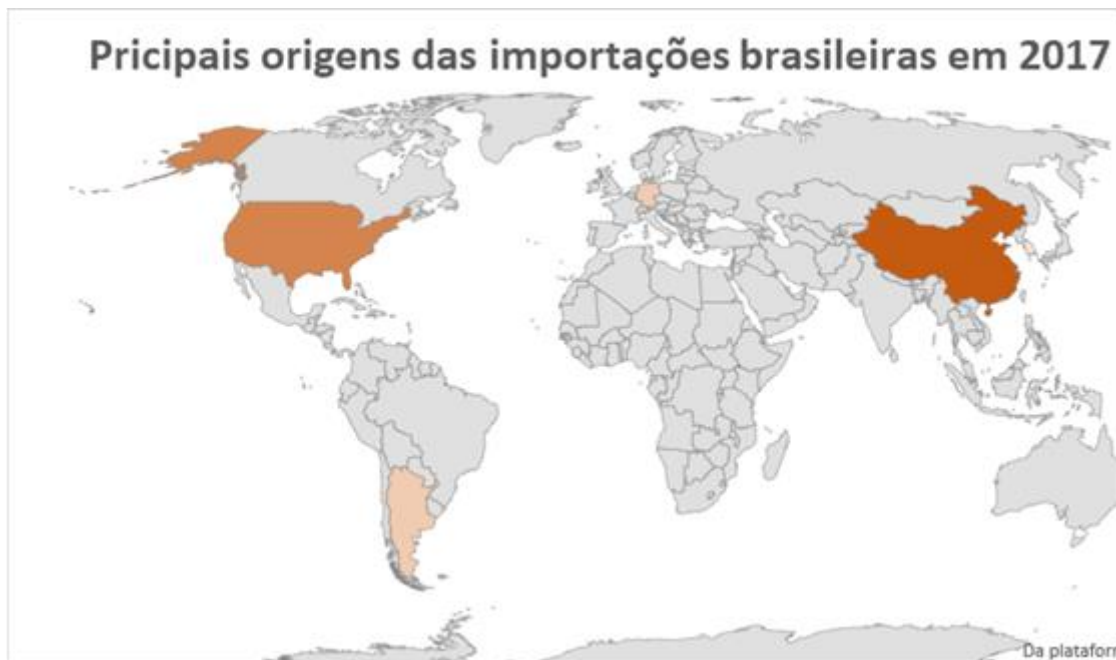
Até recentemente, o Brasil era um dos líderes mundiais na produção e exportação de vários produtos agropecuários, além de liderar o *ranking* mundial de produção e exportação de café, açúcar, etanol e suco de laranja, tornando-se o segundo maior no faturamento com as vendas externas do complexo de soja (grão, farelo e óleo). (BRASIL, EMBRAPA, 2010).

Em 2019, o Brasil ocupa 27ª posição no ranking de maiores exportadores do mundo de acordo com levantamento feito pela OMC, divulgado em março desse ano, e foi superado pelo Vietnã, ficando atrás da Malásia, Polônia e Tailândia.

As principais exportações do Brasil, em 2019, foram as seguintes: soja (12% no total de exportações realizadas pelo Brasil entre janeiro e novembro de 2019, faturando US\$ 25 Bilhões); Petróleo (gerou uma receita de US\$ 21 bilhões e foi o segundo produto mais exportado); minério de ferro representa 10% do total de exportações brasileiras e gerou uma receita de US\$ 18,57 bilhões);



**Figura 12 - Principais origens das importações brasileiras em 2017**



**Fonte OEC (*op.cit*), adaptado pelos autores**

As principais origens de importação são a China (\$27 bilhões), os Estados Unidos (\$20,4 bilhões), a Argentina (\$9,3 bilhões), a Alemanha (\$9,3 bilhões) e a Coreia do Sul (\$5,39 bilhões). Em 2019, segundo o MDIC, foram a China, Estados Unidos, Irã, Japão, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Hong Kong, Argélia, Bangladesh China e Arábia Saudita. De Janeiro a Novembro de 2019 o Brasil exportou US\$ 205,860 Bilhões e importou US\$ 164,78 Bilhões gerando Superávit de US\$ 41,07 Bilhões na Balança Comercial Brasileira, conforme dados do MDIC (ComexVis).

Em 2017, segundo a OEC, o Brasil importou US \$ 140 bilhões, tornando-se o 31º maior importador do mundo. Em 2018, foi considerado como o 29º maior importador do mundo e, em 2019, a importação pelo Brasil atingiu a marca de 15,4% a mais em comparação à mesma época de 2018. Em agosto de 2019 a importação foi a US\$ 550,73 milhões segundo dados do MDIC (ComexVis). Os principais produtos importados pelo Brasil em 2019, segundo o MDIC, foram os seguintes: produtos manufaturados; medicamentos para medicina humana e veterinária; óleos combustíveis; partes e peças para veículos automóveis e tratores; circuitos integrados e micro conjuntos eletrônicos e automóveis passageiros.

## 4.2 Fatores críticos de sucesso para operacionalização de conceitos: análise SWOT

A análise SWOT a seguir, proporciona um diagnóstico dos ambientes tanto para o lado brasileiro quanto para o lado da Guiana.

**Quadro 5 - Matriz SWOT Brasil – Roraima**

Fatores internos	Fatores externos
<p><b>Forças</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiência de engenharia para abertura de estradas</li> <li>• Produtos de exportação bem aceitos no exterior</li> <li>• Incentivo legal para produtos de exportação</li> <li>• Certificação sanitária para exportação de carne</li> <li>• Acordo de integração em andamento</li> <li>• Apoio governamental e de entidades de classe local.</li> <li>• Participação da Câmara de Comércio nas negociações</li> <li>• Possui a segunda maior taxa de crescimento anual do país: 3,2%</li> <li>• Parcerias consolidadas com investidores potenciais</li> </ul>	<p><b>Oportunidades</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Empreendedorismo</li> <li>• Benefícios para microempreendedores</li> <li>• Oportunidade de negócios, extensivo para todo o país, com o Caricom, Estados Unidos e China</li> <li>• Geração de emprego e renda</li> <li>• Oportunidade de investimento</li> <li>• Maior segurança na fronteira para a não entrada de drogas e outros itens ilegais</li> <li>• Maior segurança contra roubo de carros e motos</li> <li>• A fronteira deixa de ser um espaço de divisão e passa a ser uma faixa de desenvolvimento.</li> <li>• Comércio bilateral, turismo e serviços oferecidos (bilíngues)</li> <li>• Oportunidade para implantação de escolas bilíngues</li> <li>• Oportunidade para exportação da produção indígena para outros países</li> <li>• Produção de e grãos não transgênicos e orgânicos, fruticultura agroecológica</li> <li>• Redução dos custos logísticos</li> </ul>
<p><b>Fraquezas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de Mão-de-obra especializada</li> <li>• Idioma</li> <li>• Insegurança jurídica</li> <li>• Alta dependência da administração pública na composição do PIB</li> <li>• Ineficiência energética</li> <li>• Indústria incipiente</li> <li>• Fatores tecnológicos e comunicação</li> </ul>	<p><b>Ameaças</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 47% do território é demarcado como Terra Indígena</li> <li>• Impactos ambientais</li> <li>• Falta de apoio do Governo Federal</li> <li>• Desinteresse dos investidores</li> <li>• Valor da obra</li> <li>• Não existem nas construtoras projetos que sejam viáveis para atrair investidores,</li> <li>• Áreas de conflitos</li> </ul>

Fonte: os autores (2020)

**Quadro 6 - Matriz SWOT Guiana – Georgetown**

Fatores internos	Fatores externos
<p><b>Forças</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Portos com capacidade para atracar navios de até 9 mil toneladas</li> <li>• Sede da Comunidade do Caribe (Caricom)</li> <li>• Descoberta do petróleo</li> <li>• Recebe mais de 450 mil turistas por ano.</li> <li>• Possui política de investimento receptiva ao investimento estrangeiro</li> <li>• Melhoria nas leis que afetam a exploração mineira e petrolífera</li> <li>• Fez reformas fiscais para promover as exportações e produção agrícola no setor privado</li> <li>• Possui produtos de importação bem aceitos no mercado brasileiro</li> </ul>	<p><b>Oportunidades</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Empreendedorismo</li> <li>• Oportunidade de negócios extensivo para todo o país</li> <li>• Geração de emprego e renda</li> <li>• Oportunidade de rever investimentos em todas as áreas investimento</li> <li>• A fronteira deixa de ser um espaço de divisão e passa a ser uma faixa de desenvolvimento.</li> <li>• Comércio bilateral, turismo e serviços se fortalecerão</li> <li>• Maior aporte de capital estrangeiro</li> <li>• Abertura de novas oportunidades econômicas.</li> <li>• Oportunidade para exportação da produção indígena para outros países</li> <li>• Melhorias na cadeia produtiva</li> <li>• Ampliação da produção de grãos</li> <li>• Melhorar o IDH.</li> <li>• Redução dos custos logísticos</li> </ul>
<p><b>Fraquezas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de Mão-de-obra especializada</li> <li>• Alta dependência do capital estrangeiro</li> <li>• Baixo desenvolvimento tecnológico</li> <li>• Sistema de saúde precário</li> <li>• Altas taxas para todas as modalidades de transportes</li> <li>• Economia dependente do setor primário</li> </ul>	<p><b>Ameaças</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mudança de governo</li> <li>• Desinteresse dos investidores</li> <li>• Valor da obra</li> <li>• Falta de um projeto de engenharia para a construção de estradas que possam fazer a ligação entre Lethen a Linden.</li> <li>• Conflitos territoriais envolvendo Guiana e Venezuela</li> </ul>

Fonte: Os autores (2020)

A análise SWOT deixa clara a viabilidade desse projeto. Quando se faz o cruzamento entre os quatro quadrantes, percebe-se que as oportunidades comuns aos dois países são muitas e são viáveis. Fraquezas e ameaças. podem ser solucionadas com adoção de políticas públicas bem estruturadas, algumas já em andamento entre os dois países.

A construção dessa estrada não só eliminará fraquezas, como também promoverá o desenvolvimento entre os países. Além de viável, trata-se de uma

obra necessária para economia de Roraima e Amazonas, trazendo para o Brasil uma parte importante do valor a ser gasto pela Guiana com suas importações.

Desta forma, o norte do Brasil terá o desenvolvimento econômico assegurado, atraindo investimento, empregos e a construção de um futuro sólido para a região.

Em Georgetown portos com capacidade para atracar navios de até 9 mil toneladas, que foram reestruturados, poderiam estar recebendo a produção brasileira. O eixo em questão, que envolve uma distância de aproximadamente 600 quilômetros entre o município de Bonfim (RR) e Georgetown, possibilitaria não apenas a redução de custos logísticos – em complemento a outros projetos logísticos estruturantes que estão em discussão pelo Governo Federal, como a estrada BR-319 e a saída para o Pacífico por meio do Peru –, mas também a ampliação da competitividade e o acesso a novos mercados de exportação para itens do Polo Industrial de Manaus (PIM) e produtos agrícolas regionais.

O superintendente da Suframa, Alfredo Menezes, declarou recentemente:

Temos o maior interesse de abrir esse eixo logístico de Boa Vista até Georgetown. Estamos acompanhando os investimentos portuários que a Guiana está fazendo e, com a abertura desse eixo, estaríamos com acesso facilitado ao Caricom (bloco de cooperação econômica e política formado por 15 países e cinco territórios da região caribenha). É um projeto estratégico que conta, inclusive, com total cooperação e interesse do Governo do Estado de Roraima. (QUEIROZ,2019)

Esse tipo de apoio favorece, e muito, a credibilidade do projeto para atrair investimentos. Quanto à falta de projetos de engenharia que sejam viáveis para atrair investidores, incentivando, inclusive, o comércio e o transporte de pessoas, pode-se dizer que o Brasil, historicamente, possui expertise de ponta para a abertura de estradas. Há que se mobilizar os possíveis parceiros para esse grande negócio.

Há que se considerar que o CARICOM, que é um mercado imenso, está sediado em Georgetown e está no centro de toda a conformação disso, que precisa de uma plataforma de produção sustentável de alimentos para que possa vigorar no futuro em Roraima, na Guiana e na Venezuela. Isso é ponto forte para atrair o interesse dos investidores.



Segundo o IPEA (2018), um dos consultores desse estudo de mercado, contratado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a pedido do governo da Guiana para estudar as perspectivas desse comércio com a Europa, especificamente com a Holanda, informou sobre as perspectivas de grãos não transgênicos e orgânicos que são nichos nos quais Roraima pode trabalhar. Se tiver grãos, fruticultura agroecológica, também, inclusive a própria produção indígena pode se inserir nesse processo.

Além disso, segundo o IPEA, há na Raposa Serra do Sol, os mais experientes vaqueiros de Roraima. São 70 mil cabeças de gado dentro dessa área. Os indígenas, especificamente da Raposa Serra do Sol e da São Marcos, querem criar oportunidades para melhorar a genética e a alimentação do gado, visando desenvolver suas vocações dentro de uma visão de cadeia produtiva. Surge daí uma positiva oportunidade de desenvolvimento e inclusão.

O IPEA aponta que, em Roraima, existem estratégias de planejamento, com uma dupla ação entre as dimensões setorial e regional, com ênfase nas cadeias produtivas e dos Arranjos Produtivos Locais (APL). A ideia é formar e adensar essas cadeias em conjunto com Roraima, Amazonas e os países vizinhos. Isso vai estabelecer acordos de natureza público-privada, como na construção da estrada, feita pelo governador da Guiana, e um destaque estratégico na convenção internacional de inserção competitiva.

Isso envolve adequação de infraestrutura, gestão dos recursos naturais, apoio aos negócios locais. Nesse sentido, é imprescindível o apoio governamental na formulação, por exemplo, de lei fiscal diferenciada, atração de investidores e consolidação das leis, aproveitando esses mecanismos, que, atualmente, não são tão bons para obter investimentos, mas permite usufruir melhor das possibilidades, inclusive da Licença Pública Geral – GPL (*General Public License*).

Roraima, em particular, deve prever integrações econômicas que alcancem todo o estado. A faixa de fronteira oferece grandes oportunidades de desenvolvimento e integração efetiva, nos diversos aspectos apontados na Matriz SWOT.

Os principais problemas da fronteira são:

- Gerais: de ordem normativa, principalmente federal – regulamentação no trânsito de cargas/pessoas, voos transfronteiriços, Sistema Único de Saúde (SUS).
- Locais: sociais, vigilância sanitária (agropecuária), segurança, economia e serviços públicos.

Ação pública e políticas já implementadas:

- Área de segurança, Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON): aquisição de equipamentos, parceria e intercâmbio entre as polícias.
- Educação: intercâmbio entre as escolas.

Resultados: conflito de interesses: comércio favorável para um lado da fronteira (de acordo com a situação econômica e de preços relativos), desenvolvendo apenas um dos lados, moeda mais forte de um lado.

Oportunidades: complementar o comércio; moeda mais forte, movimentando o comércio; e intercâmbios diversos (educação, segurança). Comércio bilateral, turismo e serviços oferecidos (bilíngues).

Devido a Lethem, cidade fronteira com Bonfim, no estado de Roraima, estar atualmente sendo foco de projetos de desenvolvimento, pois a Guiana pretende torná-la o segundo polo econômico do país, as obras de infraestrutura entre a Guiana e o Brasil tendem a melhorar.

Somado aos projetos em andamento, há um acordo de transportes entre os países, para que as pessoas sejam capazes de transitar na fronteira de forma mais fácil. (A cónsul se colocou à disposição para conversar diretamente com o governo de seu país sobre acordos para resolução de problemas comuns entre Brasil e Guiana).

Também na questão logística foram apontados os desafios relativos aos voos e aeroportos. Roraima, não conseguiu ainda implantar redução das tarifas devido à alta a burocracia da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, também devido às taxas aeroportuárias da aeronave.

A ineficiência energética do estado de Roraima, também, foi apontada como fator limitante à infraestrutura e ao desenvolvimento. Segundo Sidney Minholi, o Estado se encontra “no limite do consumo”. Um exemplo disso, é

frigorífico do grupo de investidores que está por vir, dificilmente terá energia para funcionar. Da mesma forma, os produtores de grãos também encontram dificuldades, pois a energia que ele consome por mês é a energia do município. Em função disso, ele só produz metade do que é para produzir, porque senão ele pode deixar o município sem energia.

A esse respeito, vê-se que há a premência de ações para a consolidação de infraestrutura energética, como financiamento diferenciado para energias limpas, como a solar e a eólica.

Em relação à população, surgem as oportunidades aos moradores da faixa de fronteira para que passem a usufruir serviços e atendimentos que não são oferecidos pelo seu país ou que não sejam oferecidos de forma satisfatória. Revertendo em oportunidades de empregos e negócios que em seu país não as tenham.

Entre as alternativas para superar as dificuldades está a ideia de avançar na fronteira como espaço de união, ou encontro, entre o país e seus vizinhos, de modo a promover uma mudança de visão sobre a fronteira, de um espaço de divisão para uma faixa de desenvolvimento.

Deve-se, também, aproveitar a proximidade dos países para formatar interesses e estratégias comuns, como a formação de arranjos produtivos locais, estruturação de serviços públicos, formação de capital humano e construção de estratégias de segurança.

#### **4.4 Estudo de Casos de temas correlatos ao assunto**

##### **4.4.1 Cidades que se desenvolveram economicamente após construção de rodovias.**

Com interesse em apontar a viabilidade da estrada Brasil/Guiana faz-se importante apresentar casos semelhantes, onde a construção da via possibilitou o desenvolvimento social e econômico de determinada região.

O serviço de transporte tem papel fundamental no processo de desenvolvimento econômico com efeitos diretos tanto sobre a produção quanto sobre o consumo no país. É consenso entre tomadores de decisão e estudiosos

que uma infraestrutura extensa, densa e de boa qualidade é condição necessária para a realização dos serviços de transporte e, dessa forma, para o desenvolvimento econômico de uma região ou um país. (Transporte rodoviário: desempenho do setor, infraestrutura e investimentos. – Brasília: CNT, 2017, pág. 7)

A construção da rodovia BR 060 foi de grande incentivo a criações de municípios onde corta o seu eixo, ela possui 1.329,3 km de extensão que corresponde a ligação de Distrito Federal a Goiânia e Distrito Federal a Mato Grosso do Sul, a rodovia foi responsável por desenvolver economicamente regiões produtivas em Goiânia e Mato Grosso do Sul.

A rodovia interliga Brasília (DF) a Bela Vista (MS), se sobrepondo a trinta e sete municípios, cortando 20 cidades em GO, 16 em MS e 1 no DF, engloba regiões de corredor de transporte de agronegócio, considerado atualmente um dos maiores cinturões demográficos e urbanos do país, como é o caso de Goiânia / Anápolis / Brasília, sendo também agroexportador.

Corredores rodoviários são rodovias com grande fluxo de tráfego, tendo como origem e/ou destino capitais brasileiras, viabilizando o transporte de mercadorias e pessoas a custos reduzidos e com qualidade (CNT, 2018).

Possuindo ao longo da rodovia mais de 20 postos de parada, assim como shoppings center, centros de artesanatos, postos de gasolina e hotéis. O eixo que movimentou R\$ 230 milhões em 2010, é responsável por 6% do PIB nacional, 70% do PIB na região Centro-Oeste e é o terceiro maior aglomerado urbano do país.

Anápolis é considerado um grande polo industrial, compreendendo 130 empresas, movimentando um PIB de 7,8 milhões em 2010. As regiões que compõem a BR 060 também trouxeram empresas internacionais que atuam na área de commodities.

Segundo Barat (1978), a importância do setor de transportes não está apenas no tipo de serviço que oferta as pessoas, mas também no que resulta dele, como a incorporação de novos mercados, estímulos à atividade econômica, elevação dos níveis de produtividade, integração econômica permitida pelos maiores vínculos entre atividades rurais, urbanas, etc.

Também é o caso da BR 153, que motivou a criação do estado de Tocantins, principalmente a cidade de Araguaína, possuindo o segundo maior

PIB do estado. A rodovia é a quarta maior do Brasil, com uma extensão de 4.300 km, responsável pela criação de cinquenta e oito municípios, onde integra o Pará a Rio Grande do Sul, atravessando oito estados, interligando as cinco regiões do país.

Antes da construção da rodovia, Araguaína era isolada, possibilitando pós construção o acesso as demais regiões, se tornando corredor de escoamento e grande produtor agropecuário. O transporte rodoviário teve papel fundamental no desenvolvimento econômico do país, com a expansão da fronteira agrícola e ocupação de novas terras, permitiu-se a expansão industrial e as manufaturas passaram a chegar em pontos remotos do território nacional (BARAT, 1978).

Muitos povoados foram construídos ao longo da rodovia, desenvolvendo outras cidades, acarretando assim na entrada de imigrantes e investimentos de pessoas do sul e sudeste do Brasil, esse desenvolvimento atraiu a inauguração de hospitais, escolas, universidades e indústrias, conseqüentemente gerando mais empregos e renda à região. A rodovia possibilitou a expansão econômico-social da cidade, se tornando um polo industrial com predominância na agroindústria.

#### **4.4.2 - A BR 163 – como símbolo de integração e desenvolvimento do Brasil**

A construção da BR 163, também conhecida como Cuiabá-Santarém, é historicamente um dos maiores desafios de construção para a integração norte-sul do Brasil e uma grande demonstração de que o país é capaz de realizar obras complexas e de grande impacto. Isso em uma época em que não dispunha das tecnologias como se tem hoje, significando que, na busca de integração com os países vizinhos, atualmente o Brasil é capaz de oferecer soluções de altíssimo valor agregado e com forte impacto no desenvolvimento econômico e social de outras nações, por meio de acordo de cooperação.

Segundo Rodrigues (*op.cit*) a BR-163 é uma rodovia longitudinal do Brasil, com 579 km em sua extensão total, cujo trecho principal liga as cidades de Tenente Portela, no Rio Grande do Sul; a Santarém, no Pará. É uma das principais rodovias do interior do Brasil juntamente com a BR-158 e BR-364, pois integra o Sul ao Centro-Oeste e Norte do Brasil, sendo de fundamental

importância para o escoamento da produção da parte paraense da Região Norte e norte da Região Centro-Oeste do Brasil.

A construção da BR-163 fez parte do Plano de Integração Nacional do governo Geisel, que tinha como objetivo interligar a região norte com a parte sul do Brasil, por via terrestre, devido à pressão internacional, à época, pela ocupação da Amazônia (daí o lema “Integrar para não entregar”). Assim, em 1970, foram criados o 8º e o 9º Batalhão de Engenharia de Construção (BEC) e instalados em Santarém (PA) e Cuiabá (MT), respectivamente, com a missão de implantar a rodovia entre as duas cidades. (BRASIL, 2019).

Segundo o DNIT, a **BR-163** já está na sua quarta década e, mesmo assim, ainda existem vários trechos em que o fluxo de veículos, cerca de 70 mil por dia, segue a rota aberta pelos tratores – único meio de transporte que supera os atoleiros. Mesmo assim, a estrada é o principal corredor de escoamento de grãos do Norte e do Centro-Oeste do país, principalmente quando escoam a safra pelos portos de Santos-SP e Paranaguá-PR. (BRASIL, 2019).

Grande parte da rodovia não é pavimentada no estado do Pará, sendo a maior parte pavimentada na área urbana da cidade de Santarém até a cidade de Rurópolis. As obras de pavimentação ainda estão em andamento na rodovia desde o ano de 2018, segundo o DNIT.

Visando melhorias, desde 2014 dois trechos da rodovia foram entregues para a iniciativa privada, por meio de concessões de 30 anos, como parte da terceira etapa do Programa de Investimentos em Logística do Governo Federal, lançado em 2012. Os trechos prioritários são, respectivamente, o que atravessa o estado do Mato Grosso e o que atravessa o estado do Mato Grosso do Sul. Estima-se que até 80% da estrada está repavimentada.

Segundo relatório divulgado pela CNT, em 2018, as rodovias concedidas em Mato Grosso apresentaram a melhor avaliação dos últimos cinco anos. Segundo a 22ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, a qualidade dos trechos rodoviários concessionados aumentou mais de 20 pontos percentuais em 2018, em comparação ao ano anterior. Somadas as avaliações ‘ótimo’ e ‘bom’, o índice este ano foi de 65,5%. Até então, a melhor avaliação havia sido em 2016, com 58,1%. O levantamento considera como indicadores as condições do pavimento, sinalização e geometria da via. (BRASIL/CNT, 2018).

Os resultados históricos obtidos após a construção da BR 163, também demonstram como as rodovias movimentam a economia e proporcionam deslocamentos de todo tipo, evidenciando que elas se tornaram indispensáveis para a boa dinâmica entre as cidades de todo mundo. (SOARES, OP. 2004; RODRIGUES, *OP.CIT*).

Nesse sentido, segundo o Conselho de Conservação para a América Latina (LACC), até 2050, serão aproximadamente 25 milhões de quilômetros de novas estradas construídas, e 90% delas estarão em áreas que abrigam alguns dos refúgios da biodiversidade do planeta e se encontram em países em desenvolvimento. Entretanto, hoje em dia já existem recursos tecnológicos disponíveis para se mensurar os impactos ambientais e o grau de sustentabilidade de qualquer tipo de empreendimento.

#### **4.4.3 Interoceânica permitiu crescimento do comércio entre Brasil e Peru**

Em 2017, o pesquisador Jorge Luis Sánchez Arévalo finalizou seu estudo sobre a rodovia Interoceânica e o crescimento do comércio entre Brasil e Peru, na Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto (FEARP) da USP. Suas conclusões confirmam a importância da integração e a facilitação do comércio, sustentado pela “teoria do comércio internacional”, mais especificamente com relação ao “novo regionalismo”. Arévalo explica que “o fortalecimento das relações bilaterais e de comércio pode servir de impulsor para o crescimento de regiões pouco desenvolvidas de ambos os países”.

O pesquisador supracitado também afirma ter encontrado com os benefícios da integração física (rodovia) sobre o fluxo de comércio, principalmente para os Estados por onde a Interoceânica passa, “ainda que o fluxo não seja tão homogêneo nos Estados do Peru quando comparados com os do Brasil”, diz o pesquisador.

O fluxo comercial entre Brasil e Peru cresceu após a integração física proporcionada pela rodovia Interoceânica, que liga o Estado do Acre ao litoral do Peru. O comércio entre os dois países continua mais expressivo pelos transportes aéreo e marítimo, mas, após 2011, quando a rodovia começou a operar em sua totalidade, houve aumento de 3% nas exportações brasileiras e 5% nas peruanas, somente pelo modo rodoviário.

O estudo considera, além do Acre, os Estados de Rondônia e Mato Grosso, que eram vinculados à rodovia e que também seriam beneficiados pela Interoceânica. A pesquisa aponta que houve média de crescimento porcentual de comércio, entre 2008 e 2015, nos três Estados.

No Acre, o crescimento foi de 481%, com aumento do fluxo de transporte rodoviário, representando aproximadamente 99%. Em Rondônia, a média de crescimento foi de 140%, com crescimento de 87% no transporte rodoviário para exportação. Já no Estado de Mato Grosso, o crescimento de comércio foi de 32%, com aumento de fluxo rodoviário de 11% entre 2013 e 2015.

## **4.5 Histórico do Relacionamento entre o Brasil e a Guiana**

### **4.5.1 Projetos bem-sucedidos entre Brasil e Guiana.**

De forma geral, a relação Guiana-Brasil está amparada no Acordo Básico de Cooperação Técnica, firmado entre os dois países em Georgetown, em 29 de janeiro de 1982, e promulgado em 12 de agosto de 1988. Ambos os países compartilham 1.605 km de fronteira, no Estado de Roraima, e mantém relação antiga de amizade, que completou cinquenta anos (50), ou seja, de meio século relações diplomáticas. (BRASIL, Associação Brasileira de Cooperação – ABC, 2018).

A cooperação técnica entre Brasil e Guiana é frequente, em especial nas áreas de capacitação de defesa e de forças policiais. Atualmente, quatro projetos, em temas diversos, estão em andamento: Capacitação para apoio ao controle e à erradicação da mosca da carambola na Guiana, Capacitação em Estruturas Institucionais e Políticas para a Gestão de Recursos Hídricos na Guiana, Tecnologias para Combate aos Efeitos da Seca na Região IX da Guiana e Projeto Amazonas.

Um dos acordos assinados em 2017 prevê que o Brasil apoie, por meio de projeto de engenharia, a pavimentação de trecho da estrada Lethem-Linden. De acordo com o Ministério das Relações Exteriores, o trecho ampliará a conexão do Brasil com a Guiana, favorecendo o comércio bilateral e o



escoamento de produtos da Região Norte, especialmente do Amazonas e de Roraima, para o Caribe e os mercados norte-americano, asiático e europeu. (BRASIL, ITAMARATY, 2019).

No âmbito da cooperação humanitária, o Brasil realizou, em março de 2017, a doação de 2.000 ampolas de medicamentos contra Leishmaniose à Guiana. Nesse período, foram entregues 10.000 (dez mil) doses de vacinas para combater o surto de sarampo da Venezuela, na região limítrofe à Guiana e Roraima. As ações de cooperação humanitária realizadas pelo Brasil contribuem para apoiar outros países em situação de necessidade emergencial. As doações não privam os brasileiros do direito ao acesso a medicamentos, que são doados apenas se não fizerem falta a pacientes nacionais. (BRASIL, ABC, 2018).

Em 2018, o intercâmbio comercial bilateral entre Brasil e Guiana totalizou US\$ 41,5, com superávit de US\$ 38,7 milhões em favor do Brasil. O diálogo bilateral no âmbito da Comissão Administradora do Acordo de Alcance Parcial de Complementação Econômica (AAP-38) segue avançando. Em dezembro de 2018, foi assinado Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI) entre Brasil e Guiana, que sinaliza interesse no adensamento das relações econômicas bilaterais e estabelece relevante marco legal para o incremento de investimentos de parte a parte. (BRASIL, ITAMARATY, 2019).

Com relação às exportações, o Brasil envia para Guiana, principalmente através do comércio de Roraima, cerca de 140 tipos de produtos diferentes, dentre eles destacam-se os produtos agrícolas, gás de cozinha, água mineral, materiais de construção, de higiene e limpeza. As empresas de Roraima compram apenas arroz, atingindo seu ápice em 2015, quando foi registrado o valor de US\$ 872 mil, contudo nos anos subsequentes vem caindo acentuadamente, fechando 2018 com compras de US\$ 247 mil. Em 2019, já se observa uma queda ainda maior, já que até abril só foram computadas importações de US\$ 19 mil. (BRASIL, FEICOM RORAIMA, 2019).

No geral, em relação a Exportações, Importações e Balança Comercial – Brasil-Guiana, os resultados estão demonstrados nas imagens a seguir.

#### **4.5.1.a Lethem – O Projeto do Distrito Industrial**

Ainda nos anos 2000, a Guiana decidiu dar início ao projeto de um Centro de Incubadora de Empresas, na cidade de Lethem, fronteira com o Brasil. O objetivo era proporcionar aos empreendedores a oportunidade de utilizar o espaço por determinado tempo, e buscar o seu crescimento econômico, com vistas a alcançar patamares superiores no desenvolvimento do seu negócio.

A expectativa era atrair investidores da Guiana e do Brasil, especialmente no setor agrícola, e as indústrias de processamento de madeira, cimento e blocos; processamento de alimentos, processamento de peixe, fabricação de móveis, fabricação de metal e produtos farmacêuticos.

Após alguns anos sem muita movimentação, em 2014 o projeto voltou a caminhar com a demarcação do terreno de 70 acres e com o desenvolvimento programado para ser concluído em três fases. Nestes 70 acres já há estacionamentos, hidrantes, postes de concreto, reservatórios de água para combater a estação seca com a qual está acostumada, mais de 3.000 metros de estradas marcadas e 6.000 metros de drenagem.

Este é um projeto piloto, pioneiro no país, que vem beneficiar a região e já está gerando empregos e renda. Esse projeto já recebeu investimentos no valor aproximado de US\$ 1Bi. A GO-Invest começará a liberar o prospecto e aprovar os pedidos para utilização da área industrial antes do meio do ano. Assinalou-se que o Brasil, que possui acordos comerciais sobre diversos bens, tem sido um importante fornecedor de produtos avícolas.

## 5 DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA DE SOLUÇÃO

A proposta de solução apresentada a seguir, baseia-se no estudo desenvolvido ao longo dessa pesquisa e considera os fatores críticos de sucesso apresentados anteriormente.

No caso do projeto de construção da rodovia de integração Brasil-Guiana, através de Boa Vista para Georgetown, os fatores empresariais identificados críticos para o sucesso decorrem da necessidade de inovação contínua e da política de integração com o poder público e com a sociedade, assumindo caráter de estratégia competitiva para aumentar o potencial de expansão e a competitividade da economia brasileira, propiciando o necessário diferencial competitivo para as empresas nacionais no mercado internacional.

Nesse sentido, convém lembrar que o trecho rodoviário Lethem/Linden/Georgetown aqui discutido, faz parte de um projeto mais amplo cujo projeto original, entregue na IIRSA, em 2013, engloba três projetos: a Rota Boa Vista – Bonfim; a Rota Lethem – Linden e a Rota Linden – Georgetown. O trecho brasileiro (BR 401 / RR), que vai de Boa Vista até a fronteira com a Guiana e a ponte sobre o Rio Tacutu, que liga Bonfim a Lethem já estão concluídos. No território guianense, o trecho que liga Linden à Georgetown, de 104 km, já está pavimentado e apresenta condições adequadas. O que está faltando resolver é a parte que liga Lethem à Linden, de 453 km, que não está pavimentada e, segundo a IIRSA, apresenta poucas especificações.

Nessa cronologia, o tema foi retomado em 2017 quando o governo brasileiro Michel Temer e o presidente da Guiana, David Granger, assinam o acordo bilateral para que o Brasil apoie, por meio de projeto de engenharia, a pavimentação de trecho da estrada Lethem-Linden, na Guiana, com o objetivo de favorecer o comércio e escoamento da produção da região Norte do Brasil, principalmente Amazonas e Roraima, para o Caribe e mercados norte-americano, asiático e europeu.

Com o objetivo de estreitar os laços de comércio entre os empresários dos países fronteiriços, em 2019, Remídio Monai foi eleito presidente da Câmara de Comércio Brasil/Guiana. Desde então, atuando como interlocutor junto ao governo brasileiro a fim de buscar soluções para questões cruciais ao

desenvolvimento dos comércios entre os dois países, como por exemplo, na redução das taxas aduaneiras, seguros, tarifação e melhoria da infraestrutura logística, a discussão sobre o tema, objeto dessa pesquisa, foi retomada com representantes dos governos da Guiana e Brasil para tentar tirar do papel o acordo de transporte de passageiro e carga.

Nesse sentido, atuando em várias frentes junto ao Consulado da Guiana, as entidades de classe e associações, a Câmara de Comércio Brasil/Guiana tem articulado encontros que priorizam a resolução desse assunto, principalmente quanto a burocracia que vem impactando a execução da obra rodoviária em questão.

Visando contribuir com a proposição de ações que somem esforços para que a Câmara de Comércio Brasil/Guiana possa fortalecer seu panorama de ações nas rodadas de negociação com os interessados nesse projeto de integração, a proposta de solução descrita a seguir, fundamenta-se como resultado de todo o conhecimento científico que foi organizado para subsidiar as ações que possam fortalecer os principais aspectos da gestão do projeto em pauta.

## Análise do Projeto Rodovia Lethem-Linden – Guiana

Projetos considerados no GT Brasil-Guiana de Infraestrutura	Próximas Etapas	Desafios para Financiamento da Construção e Operação	Fatores críticos de sucesso (observados pelos pesquisadores)	Proposta de solução (dos pesquisadores)
<p>Conjunto rodovia Lethem-Linden + novo porto</p> <p>Rodovia: 454 km, US\$ 185 milhões</p> <p>Novo porto: US\$ 205 milhões</p> <p>Novo acesso rodoviário para o porto: 120 km, US\$ 72 milhões</p> <p>Prazo: 3-4 anos (O prazo de conclusão estimado pela IIRSA é para 2022).</p> <p>A solução proposta consiste na execução de melhorias de traçado, drenagem e pavimentação da rodovia, substituição das pontes de madeira por pontes de concreto e construção de ponte sobre o rio Essequibo.</p>	<p>Busca de viabilização, pelo Brasil, da elaboração do projeto de engenharia da pavimentação da estrada.</p> <p>Realização, pelo BID-Guiana, de novo estudo de demanda.</p> <p>Elaboração, pelo Brasil, de simulação de custos financeiros do projeto sob a ótica de <i>project finance</i>.</p>	<p>Alternativa: concessão ou PPP</p> <p>Volume de tráfego insuficiente</p> <p>Necessidade de participação significativa do poder público.</p> <p>Expectativa, por parte da Guiana, de que o Brasil possa participar da execução da obra.</p>	<p>Estudo de Viabilidade elaborado pela Guiana, em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, prevê custo de US\$ 185 milhões e analisa duas alternativas de implantação em regime de concessão: Build, Operate and Transfer (BOT) e DBFO – Design, Build, Finance and Operate.</p> <p>Em função de incertezas quanto ao volume e taxas de crescimento de tráfego, ambas as alternativas consideram ser necessárias <b>garantias do governo</b> para o concessionário, sob a forma de pagamentos anuais que complementem a receita do pedágio. (Necessidade de anuidade de US\$ 107 milhões durante 17 anos).</p> <p>Os governos Brasil/Guiana ainda não concluíram o relatório sobre as modalidades de financiamento do porto de águas profundas.</p>	<p><b>Criação de um Comitê técnico Setorial, com suas principais representatividades, para viabilizar o projeto de engenharia</b></p> <p><b>Negociação de prazos na IIRSA (atualização do cronograma)</b></p> <p><b>Aprofundar estudos sobre os programas de concessão para propor o que melhor responde à essa proposta da construção da rodovia</b></p> <p><b>Ampliar a participação do setor privado, minimizando a dependência do Governo</b></p> <p><b>Mobilizar a opinião pública</b></p>

## 5.1 Proposta de Solução

Construir um modelo de cooperação e investimento para viabilizar a construção do trecho rodoviário entre Boa Vista - Brasil e Georgetown – Guiana.

Após a análise documental de:

- Vários estudos já realizados para a efetivação dessa rodovia,
- Relações comerciais internacionais entre as nações, e
- Os modelos de gestão e tecnologias de gerenciamento de projetos que são utilizadas abundantemente atualmente,

Todas as informações precisam estar organizadas em um único projeto de gestão, onde todos os envolvidos possam visualizar, acompanhar, monitorar e responder a critérios de desempenho bem elaborados de forma que cada gestor, *stakeholder* ou membro do projeto possa responder adequadamente àquilo pelo qual firmou compromisso.

Considerando também que a realização desse projeto depende de boa vontade política, envolve recursos públicos e privados, e sabendo que no âmbito das empresas públicas existe o fator burocracia, sendo necessário haver interesse por parte dos governos brasileiro e guianense no investimento, já que a viabilidade está comprovada, a proposta de solução sugerida nesse estudo é que a construção desse trecho restante seja realizada por meio de um novo modelo de concessão pública para atrair investidores que, o modelo proposto no projeto original, observa-se não ter atraído investidores potenciais até o presente momento.

Nesse sentido, é importante ampliar a participação do setor privado a fim de minimizar a participação pública, desonerando o estado, mas mantendo a sua participação em relação às questões fiscais e outras de cunho Legal. Nesse particular, o Governo de Roraima deve trazer para si essa responsabilidade, já que o Governo Federal vem sinalizando o seu desinteresse nas relações de comércio exterior.

Do ponto de vista político, a Câmara de Comércio enquanto gestora do projeto tem conseguido exercer o seu papel de articulador das ações de base. Entretanto, é necessário dar visibilidade ao projeto na classe empresarial, nas

associações de classe e na opinião pública. Para tanto, a solução proposta é que a organização é um desenho de projeto de permita uma visão sistêmica e articulada para que se compreenda a real importância dessa integração regional por meio da rodovia Leden-Linden-Georgetown, como será mostrado mais adiante.

O ponto de partida se concentra na entrega do projeto de Engenharia. Nesse sentido, a proposta de solução é a criação de um Comitê Técnico Setorial estratégico para análise e dimensionamento da obra, incluindo todos os aspectos necessários, tais como o projeto geométrico e os fatores que o envolvem, que são os estudos de tráfego; geotécnicos/geológicos; hidrológicos; topográficos; geométricos; de obras de terra; de terraplenagem; de pavimentação; de drenagem; de obras de arte especiais; viabilidade econômica; de desapropriação; elementos de segurança; cronograma/orçamento de obra; de sinalização; e estudo de impacto ambiental. A participação do DNIT e outros órgãos foi crucial na execução dos trechos anteriores.

Além disso, deve-se construir um planejamento sistêmico de longo prazo para o setor e aprimorar a atual Política Nacional de Transportes entre os dois países. Igualmente importante é que haja o estabelecimento de metas claras de curto, médio e longo prazo. De forma complementar, devem-se aprimorar aspectos regulatórios a fim de se viabilizar e atrair os investimentos necessários, principalmente por parte da iniciativa privada.

Em relação às alternativas de financiamento sugeridas no projeto original (concessão ou PPP), a concessão tem sido melhor aceita pelos investidores do que a PPP. Existem modelos de financiamentos de concessão já experimentados no Brasil e em outros países com resultados positivos. O modelo sugerido pelos pesquisadores é um exemplo bem-sucedido é o modelo *Toll-Operate-Transfer* (TOT), que consiste na seleção de empresas privadas para efetuar a operação e a manutenção de rodovias nacionais, sob a condição de que estas estejam em operação pelo menos por dois anos no momento de assinatura do contrato e que tenham sido construídas com recursos públicos. Os trechos são concedidos por 30 anos por meio de uma licitação às empresas que oferecerem a maior taxa de concessão. A simples adoção de um desses modelos é suficiente para atrair investidores.

A seguir apresenta-se o modelo conceitual dessa proposta de solução por meio das ferramentas de gestão (5W2H e *model canvas*) devidamente adaptadas para essa aplicação.



**Quadro 8- Canvas do projeto – Representação Visual (Modelo Conceitual)**

<p><b>Empresa: Câmara de Comércio de Roraima</b>  <b>Projeto: Desenvolvimento Logístico Rodoviário de Georgetown e Boa Vista</b>  <b>Data: Jun/ 2020 a Jun 2023</b></p>				
<p><b>Parceiros-chave</b></p> <p>Governo Federal do Brasil Governo da Guiana</p> <p>Federações e Sindicatos Empresas potenciais</p> <p>Batalhão de Engenharia e Empresas da construção de estradas e rodagens</p>	<p><b>Atividades-chave</b></p> <p>Transporte de cargas/mercadorias e passageiros</p> <p>Logística</p>	<p><b>Propostas de valor</b></p> <p>Transporte mais rápido com menor custo</p> <p>Acesso a diversos mercados</p> <p>Fortalecimento do comércio local</p> <p>Lei fiscal diferenciada</p>	<p><b>Relacionamento com os stakeholders</b></p> <p>Carta-convite</p> <p>Workshop de defesa de interesses</p>	<p><b>Segmento de clientes</b></p> <p>Indústria</p> <p>Comércio</p> <p>Consumidores</p> <p>Passageiros e turistas</p>
<p><b>Recursos-chave</b></p> <p>Projeto de Engenharia</p> <p>Investidores</p> <p>Desenvolvimento de modelos de concessão, licitação e outros</p>		<p><b>Canais</b></p> <p>Site das empresas parceiras</p> <p>Mídias impressas</p> <p>Mídias digitais</p>		
<p><b>Estrutura de custo</b></p> <p>Publicidade</p> <p>Logística</p> <p>Equipe</p>			<p><b>Fluxo de receita</b></p> <p>Venda de pedágios</p> <p>Outros serviços</p>	

Fonte: Os autores (2020)

**Quadro 9 - Ações propostas para implementação – Modelo 5W2H**

O que	Porque	Como	Quem	Onde	Quanto	Quando	
						Início	Término
Criação do Comitê Técnico Setorial	Para definir e viabilizar as ações necessárias de captação de recursos e demais demandas da obra.	Convocação dos representantes potenciais para workshop de apresentação do novo projeto	Câmara de Comércio de Roraima	Boa Vista, RR	Orçar	15/04/2020	30/05/2020
Definir o projeto de Engenharia	Para identificar todos os pontos críticos que influenciam no custo final da obra	Convocando o Batalhão de Engenharia e Empresas de engenharia	Câmara de Comércio de Roraima/Governo de Roraima/ Comitê Técnico Setorial	Boa Vista, RR	Essa ação está prevista em Decreto Legal. A princípio, não haverá custo nessa ação.	20/06/2020	20/07/2020
Definir as políticas públicas e privadas de investimento	Para atrair investidores potenciais	Preparando pacotes de incentivos fiscais	Entidades de finanças do Estado de Roraima e do Governo Federal brasileiro	Roraima e Brasília	orçar	20/06/2020	20/08/2020
Definir o modelo de concessão	Para incentivar a participação privada a partir da oferta de um modelo de financiamento encorajador.	Analisando modelos disponíveis e seus respectivos FCS	Entidade responsável pelas rodovias federais e estaduais	Roraima e Brasília	Orçar	20/06/2020	20/08/2020
Lançamento do projeto	Para dar visibilidade as ações concretizadas Para fundamentar edital de leilão de concessão	Através da organização de evento específico; Com divulgação nas mídias de maior alcance público.	Câmara de Comércio de Roraima	Boa Vista, RR	Orçar	01/09/2020	01/09/2020

Fonte: Os autores (2020)

## **5.2 Análise de Viabilidade**

### **5.2.1 Viabilidade técnica**

Do ponto de vista institucional, o Governo de Roraima está apoiando as negociações para que esta operação venha a ocorrer o mais rápido possível. Também, estão em entendimentos preliminares com o 6º BEC, para que sejam feitas tratativas entre os Governos da Guiana e do Brasil, para que o 6ª BEC possa utilizar a sua expertise em recuperação de estradas e pontes, para melhorar as condições da estrada em questão. É necessária uma avaliação técnica para gerar um parecer sobre as reservas indígenas e ambientais afim de não haver problemas de licenciamento das obras e não prejudicar os investidores.

No caso de haver edital, cada empresa participante do certame deverá responder à critérios de viabilidade técnica específicos da demanda.

### **5.2.2 Viabilidade operacional**

As empresas de engenharia do Brasil, juntamente com o BEC supracitado, têm sido muito bem sucedidas na construção de rodovias. Essa experiência denota garantia na viabilidade operacional para a construção do trecho Lethen-Linden.

No caso de concessão de rodovias a projeção de demanda de tráfego é um parâmetro importantíssimo, pois as receitas de pedágio constituem mais de 90% das receitas da concessão. Sendo assim, é comum a realização de estudos de demanda detalhados pelos potenciais compradores, independentemente dos estudos que tenham sido realizados pelo poder concedente.

A precisão das projeções de tráfego ganha ainda mais relevância na medida em que o “risco de tráfego” é assumido integralmente pelo concessionário, caso esteja descrito no Edital de Concessão. É necessário delinear um modelo de concessão de modo que a Concessionária não assumam, integralmente, o risco de tráfego inerente à exploração da Rodovia, incluindo-se

neste o risco de redução do volume de tráfego em decorrência da transferência de tráfego para outras rodovias. Por isso, sugere-se a adoção do modelo TOT com margem para geração de valor adicional pela empresa concessionária, além da Taxa de Retorno de Investimento (TIR) estimada. Essa particularidade pode facilitar o interesse de investidores.

O modelo TOT tem sido aplicado em países como a Índia e a Espanha, especificamente em rodovias de menor tráfego, mas com projeção de evolução. Nesse particular, cabe ressaltar que os estudos expostos nesse trabalho servem apenas de subsídios e ponto de partida para estudos que visem ao aperfeiçoamento dos modelos de licitação. Nesse particular, há que se incluir o provável de cenário de crescimento da economia do Brasil nos próximos anos, com reflexos positivos de difícil mensuração no volume de veículos que utilizarão a rodovia. Nesse particular, sinaliza-se que a transferência do risco de tráfego integralmente para o concessionário não é um critério que melhor atenda ao interesse público. Assim, alternativas com a revisão periódica ao longo do contrato e o estabelecimento de prazo de concessão variável em função da receita obtida podem ser avaliados.

### **5.2.3 Viabilidade estratégica**

A concretização dessa rodovia possui relevante viabilidade estratégica no sentido de facilitar o acesso das exportações agropecuárias dos estados do Amazonas e Roraima aos mercados norte-americano e caribenho, além de ampliar o acesso entre essa região do Brasil e o Atlântico, alcançando também Ásia via Canal do Panamá, América do Norte e Europa.

Roraima já produz grãos em larga escala. Em 2017 ultrapassou mais de 160 mil toneladas de grãos. Acima da projeção.

#### **5.2.4 Viabilidade financeira**

Já existe um estudo de mercado patrocinado pelo BID, em que uma empresa alemã está verificando as perspectivas futuras de mercado, a partir da pavimentação dessa estrada e da execução de porto de águas profundas na Guiana. Nessas condições, é como se Roraima “tivesse entrado no radar dos grandes investidores do agronegócio brasileiro”, a partir da veiculação dessa notícia referente a esse estudo de mercado.

O Fluxo de Caixa do Projeto com financiamento é projetado para o período de 30 anos de Concessão e, geralmente, considera o financiamento projetado para os investimentos previstos nos primeiros cinco anos da Concessão.

A análise de uma concessão de estrada, leva em conta o período da concessão definido pelo poder concedente. A linguagem do *Payback* utilizada é o número de períodos, geralmente anos, necessários para recuperar o investimento (ou capital empregado). Para determinar o *Payback*, todo o fluxo de caixa deverá estar calculado a valor presente, como se fossemos calcular o VPL (Valor Presente Líquido).

O cálculo do *Payback* envolve uma fórmula relativamente simples, mas é composto por variáveis contábeis específicas e deve ser elaborado, minuciosamente, segundo os critérios contábeis vigentes em legislações ou nos Editais de concessões. Nesse cálculo é necessário colocar todos os custos relacionados ao investimento, como equipamentos, pessoal, despesas administrativas e operacionais relacionadas, depreciação, dentre outros. Depois, por meio do demonstrativo de resultados, define-se o resultado médio mensal do fluxo de caixa, considerando um determinado período. Divide-se o investimento inicial por esse resultado e tem-se o *Payback* do projeto.

#### **5.3 Cronograma de Implementação**

O cronograma apresentado a seguir diz respeito às ações previstas no quadro de *Ações propostas para implementação – Modelo 5W2H*, quadro 09. É necessário construir cronograma da gestão de projeto para as etapas posteriores, tão logo se concretizem as preliminares.



## **6. Conclusões e Recomendações**

Com o crescimento das cidades e a necessidade de interligação entre elas, a demanda pela construção de novas estradas de rodagem que viabilizem o transporte de pessoas e de cargas tem se tornado cada vez mais urgente no mundo. Acredita-se que a qualidade das rodovias ou mesmo a existência delas, geralmente estão relacionadas com o grau de desenvolvimento econômico e social de um país.

Com a crescente interdependência entre as economias nacionais, por meio da intensificação dos fluxos de mão de obra, de bens e serviços, de capitais e informações através de suas fronteiras, verifica-se a necessidade de se estabelecer, cada vez mais, acordos de natureza público-privada, para viabilizar projetos de adequação de infraestrutura, gestão dos recursos naturais, apoio aos negócios locais, dentre outros.

No Brasil, onde predomina o transporte rodoviário, a construção de rodovias assume especial relevância, pois a ausência delas causa inúmeros prejuízos como perda de produtos perecíveis e prejudica o funcionamento de empresas dependentes da chegada de materiais e peças para prosseguir com suas atividades, além de impactar negativamente na exportação de produtos. Visando aumentar o grau de competitividade das empresas nacionais no comércio internacional, várias rodovias foram projetadas e executadas por meio de acordos bilaterais com países fronteiriços, a maioria delas apresentando resultados positivos, embora haja frequente necessidade de melhoria.

Além disso, com o crescimento do agronegócio brasileiro, e principalmente a partir de 2009, quando a República Popular da China passou a ser o principal parceiro comercial do Brasil, ocupando um lugar mantido durante oito décadas pelos Estados Unidos, a busca por novos acessos ao mercado asiático tornou-se urgente, pois a principal rota logística das exportações agrícolas brasileiras tem sido o oceano atlântico.

Seguindo essa lógica de desenvolvimento, o Estado de Roraima vislumbrou a oportunidade de viabilizar o desenvolvimento econômico na Amazônia brasileira com as Guianas e o Caribe através da integração rodoviária

entre Georgetown - Guiana e Boa Vista – Brasil, incentivado pelos acordos bilaterais de cooperação técnica, firmado entre os dois países. Para tanto diversos estudos vem sendo construídos para fundamentar a importância desse projeto de integração como fator estratégico de desenvolvimento econômico e de competitividade para os dois países.

Nesse sentido, na revisão da literatura dessa pesquisa, verificou-se que as exportações de produtos agrícolas brasileiros vêm desempenhando um importante papel no fornecimento de divisas e aumento da renda doméstica, porém enfrenta um sério problema em relação à logística para a exportação da agroindústria.

Outro ponto a ser considerado é que o Brasil, no mercado mundial, apresenta vantagens comparativas na produção de produtos agrícolas em relação aos outros produtores mundiais, mas perde em custos logísticos.

Sendo assim, a principal conclusão verificada é que estabelecer a integração da infraestrutura física entre os dois países é urgente e prioritário para realizar o desenvolvimento socioeconômico da Região Amazônica Brasileira com as Guianas e o Caribe, gerando desenvolvimento turístico emprego e renda e estendendo esse benefício para as demais regiões do país que encontram inúmeras dificuldades de acesso ao comércio internacional devido à pouca infraestrutura disponibilizada no país.

Nesse sentido, é imprescindível o apoio governamental na formulação, por exemplo, de lei fiscal diferenciada, atração de investidores e consolidação das leis, aproveitando esses mecanismos, que, atualmente, não são tão bons para obter investimentos, mas permitem usufruir melhor das possibilidades, inclusive da Licença Pública Geral

A dificuldade de convencer o poder público quanto aos benefícios que o Brasil irá usufruir em construir uma rota em território estrangeiro tem impactado a execução do projeto da obra. Porém, é fato que a pavimentação do trecho do lado guianense, Lethem-Linden, irá contribuir, e muito, com conexão entre Brasil e Guiana, tendo em vista que a estrada é o único acesso existente entre os dois países. Além disso, outras ações pretendidas na Guiana juntamente a este projeto poderão resultar na ligação adequada entre a fronteira brasileira e portos guianenses no Caribe. Portanto, realização dessa obra torna-se estratégica para o Centro-Oeste e Norte do Brasil, pois favorecerá o fluxo de pessoas e



investimentos e facilitará o acesso ao mar, reduzindo custos no escoamento da produção.

Outro fato relevante é que entre as alternativas para superar as dificuldades está a da ideia de avançar na fronteira como espaço de união, ou encontro, entre o país e os seus vizinhos, promovendo assim uma mudança de visão sobre a fronteira, que evolui da concepção de um espaço de divisão para uma faixa de desenvolvimento.

Embora do ponto de vista institucional já se tenha o consenso da relevância estratégica desse projeto nas esferas governamentais, principalmente no legislativo de Roraima, presencia-se pouca efetividade na execução desse projeto. Essa questão pode ser decorrente de fatores internos do próprio país e pode também estar associado a problemas de conjuntura da região.

Nesse sentido, evidenciam-se como exemplo problemas existentes no Eixo Escudo das Guianas, tais como a falta de compromisso dos países, a instabilidade política, a carência de participação do setor privado, os conflitos territoriais envolvendo Guiana e Venezuela e, principalmente, a capacidade de endividamento dos países para o financiamento das obras. Todos esses fatores influenciam sobremaneira a concretização da obra, por mais haja interesse nela por parte dos governos de ambos os países. Exemplo disso é que até o presente momento a Guiana e o Brasil, não concluíram o relatório sobre as modalidades para o financiamento do porto de águas profundas.

Diante do exposto, conclui-se por fim, que é necessário e urgente se pensar em novos arranjos para atrair os investimentos necessários para a execução dessa obra. Razão pela qual, se propôs aqui a alternativa de concessão para atrair investidores potenciais da iniciativa privada.

Para tanto, recomenda-se a análise de modelos bem sucedidos como os que são aplicados em outros países. Isso significa empreender esforços para conceber o desenho de licitação; o modelo de concessão, financiamento e regulação. Deve-se, também, aproveitar a proximidade dos países para formatar interesses e estratégias comuns, como a formação de arranjos produtivos locais, estruturação de serviços públicos, formação de capital humano e construção de estratégias de segurança.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. EMBRAPA. Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. Embrapa Soja. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Evolução e perspectiva de desempenho econômico associados com a produção de soja nos contextos mundial e brasileiro.** (Org.). Joelsio José Lazzarotto, Marcelo Hiroshi Hirakuri. Londrina: Embrapa Soja, 2010. (Documentos/ Embrapa Soja, ISSN 2176-2937; n. 319).

\_\_\_\_\_. **Fronteiras do Brasil: uma avaliação do arco Norte** / Organizadores: Bolívar Pêgo (Coordenador) ... [et al.] - Rio de Janeiro: Ipea, MI, 2018.

\_\_\_\_\_. IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Cooperação brasileira para o desenvolvimento internacional: levantamento 2014 - 2016/** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Agência Brasileira de Cooperação. – Brasília : IPEA : ABC, 2018. 315 p. Disponível em <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes> Acessado em Out/2019.

\_\_\_\_\_. Receita Federal, Ministério da Economia. **Aduana e comercio exterior.** Pontos de fronteira e recintos alfandegados. Disponível em <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/pontos-de-fronteiras-alfandegados-1> Acessado em Out/2019.

\_\_\_\_\_. SEPLAN RORAIMA. **Plano de integração logística de transporte e portuária – Brasil (Boa Vista/RR; Manaus/AM) e República Cooperativa da Guiana (Georgetown).** Governo do /estado de Roraima, 2016. Impresso.

\_\_\_\_\_. MINFRA. Ministério da Infraestrutura. **Rodovias federais.** Disponível em <http://infraestrutura.gov.br/rodovias-brasileiras.html> Acessado em Out/2019.

\_\_\_\_\_. Agência Nacional de Transporte Terrestres –. Concessões rodoviárias. Disponível em [http://www.antt.gov.br/rodovias/Concessoes\\_Rodoviaras/Index.html#boxInfo](http://www.antt.gov.br/rodovias/Concessoes_Rodoviaras/Index.html#boxInfo) Acessado em Out/2019.

ANTT Agência Nacional de Transporte Terrestres –, Superintendência de Fiscalização – SUFIS. **Manual de Procedimentos e Fiscalização: Fiscalização em Postos de Pesagem Veicular.** 2ª ed – Brasília: ANTT, 2017.

CAVUSGIL, S.T; KNIGHT, G; RIESENBERGER, J.R. **Negócios internacionais: estratégia, gestão e novas realidades.** São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.

CNI, Confederação Nacional da Indústria. **Desafios para a integração logística na América do Sul.** Brasília : CNI, 2015.

CNT. Confederação Nacional dos Transportes. **Pesquisa CNT de rodovias 2019.** Brasília: CNT, SEST, SENAT, 2019. 236 p.: il. color. ; mapas, gráficos. I.

Confederação Nacional do Transporte. II. Serviço Social do Transporte III. Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte.

DAVID, Pierre A. **Logística internacional**. Gestão de operações de comércio internacional. (Trad. Novertis do Brasil. Ver técnica: Elisete Santos S. Zagheni). São Paulo: Cengage Learning, 2017.

DIAS, Reinaldo; RODRIGUES, Valdemar (org.). **Comércio Exterior**. Teoria e gestão. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 2012.

FIESP. Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. **Informativo do agronegócio, janeiro de 2020**. Disponível em <https://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/balanca-comercial/>. Acessado em Fev./2020.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GONÇALVES, Reinaldo. O Brasil e o Comércio Internacional. Transformações e Perspectivas. São Paulo: Editora Contexto, 2002.

HERZ & HOFFMANN.. Mônica Herz; Andrea Ribeiro Hoffman. **Organizações Internacionais: história e práticas**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

IATA. Associação Internacional do Transporte Aéreo. **O valor do transporte aéreo no Brasil**. A importância do transporte aéreo para o Brasil. IATA, Brasil, 2019. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/brazil-o-valor-do-transporte-aereo.pdf> Acessado em Nov/2019 e Mar/2020.

IIRSA. **O Projeto Rodovia Lethem – Linden – Guiana**. Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/fin\\_rio13\\_rodovia\\_let\\_hen\\_linden\\_guiana\\_br-gy.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/fin_rio13_rodovia_let_hen_linden_guiana_br-gy.pdf).> Acesso em: Jan. 2019.

KEEDI, Samir. **ABC do Comércio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

KUHN, E. L. Impactos da competição entre aeroportos no Brasil. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, Departamento de Economia, Brasília, 2003. In: IPEA, **Panorama e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no mundo. Série Eixos do desenvolvimento** no Brasil, nº 54. Disponível em [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4407/1/Comunicados\\_n54\\_Panorama\\_perspectivas.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4407/1/Comunicados_n54_Panorama_perspectivas.pdf) Acessado em Nov/2019.

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional**: um enfoque em comércio exterior. 3ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

MARCONI, M. A; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração e interpretação de dados. 3.ed. São Paulo: Atlas, 1996.

MARIANO, Marcelo Passini. **O papel do Brasil na integração da infraestrutura da América do Sul**: limites institucionais e possibilidades de mudanças. In: DESIDERÁ NETO, W. A. (Org). O Brasil e novas dimensões da integração regional. [S.l.]: IPE A, 2014.

OLIVEIRA, Antonio Eduardo Alves de. **Blocos regionais e desenvolvimento**: União Europeia e mercado comum do Sul Cruz das Almas, BA : UFRB, 2018. 342 p.

OLIVEIRA, Antonio Eduardo Alves de. **Blocos regionais e desenvolvimento**: União Europeia e mercado comum do Sul. Cruz das Almas/BA: Editora UFRB, 2018. 342 p. Disponível em [www.ufrb.edu.br/editora/titulos-publicados](http://www.ufrb.edu.br/editora/titulos-publicados)> Acessado em Dez/2019.

OLIVEIRA, Ricardo Figueiredo. **O livre comércio e a política comercial brasileira**. 1ª. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2009.

PALACIOS, Ariel. **A disputa de territórios na América do Sul**. As disputas dos países sul-americanos com vizinhos que querem lhes tirar território. Revista Época, 08/03/2018. Disponível em <https://epoca.globo.com/mundo/noticia/2018/03/disputa-de-territorios-na-america-do-sul.html> Acessado em Jan/2020.

QUEIROZ, Diego. **Suframa e Embaixada da Guiana discutem ligação de Roraima a Georgetown**. Site da SUFRAMA, publicado em Publicado em 27/08/2019. Disponível em <http://site.suframa.gov.br/noticias/suframa-e-embaixada-da-guiana-discutem-ligacao-de-roraima-a-georgetown>. Acessado em Jan/2020.

RODRIGUES, Paulo R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4ª Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

SELLTIZ *et al.*, 1965. SELTZER, C.; WRIGHTSMAN, L. S.; COOK, S. W. **Métodos de pesquisa das relações sociais**. São Paulo: Herder, 1965.

SOARES, Claudio César. **Introdução ao comércio exterior**: fundamentos teóricos do comércio internacional. São Paulo: Saraiva, 2004.

SOUSA, José Meireles de. **Fundamentos do Comércio Internacional**. 2. Ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012.

TORRES, Igor Gonçalves. **Comércio internacional no século XXI**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

VERGARA, Sylvia C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 3.ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2000.

## GLOSSÁRIO

**ÁREA DE LIVRE COMÉRCIO** - são zonas de benefícios tributários cujo principal objetivo é promover o desenvolvimento da região.

**COMEX VIS** - Ferramenta computacional lançada pelo MDIC. O Comex Vis tem o objetivo de tornar o acesso a dados de comércio exterior mais intuitivo e transparente. Trata-se de um projeto de baixo custo, desenvolvido por servidores do próprio MDIC e baseado em uma plataforma livre.

### **COMISSÃO ADMINISTRADORA DO ACORDO DE ALCANCE PARCIAL DE**

**COMPLEMENTAÇÃO ECONÔMICA (AAP-38)** - Acordo de alcance parcial de complementação econômica nº 38, subscrito ao amparo do artigo 25 do tratado de Montevideu 1980, entre a República Federativa do Brasil e a República Cooperativista da Guiana. O objetivo deste Acordo é promover o incremento dos fluxos de comércio bilaterais por meio do intercâmbio de preferências tarifárias entre as Partes, cooperação em temas de comércio e participação crescente do setor privado.

**COSIPLAN** - Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento. É um órgão da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL). O COSIPLAN substituiu a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

**GENERAL PUBLIC LICENSE - LICENÇA PÚBLICA GERAL – GPL.** É a designação da licença de *software* para *software* idealizada por *Richard Matthew Stallman* em 1989, no âmbito do projeto GNU da *Free Software Foundation* (FSF).

**GROUND HANDLING** ou **Ground Handling Services**, abreviado como *Handling*, é uma designação inglesa que abrange todos os serviços prestados em terra para apoio às aeronaves, passageiros, bagagem, carga e correio.

**IIRSA** - Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana é um programa conjunto dos governos dos 12 países da América do Sul que visa a promover a integração sul-americana através da integração física desses países, com a modernização da infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações, mediante ações conjuntas, para estimular a integração política, econômica, sociocultural da América do Sul. Esse programa foi substituído pelo COSIPLAN.

***TOLL-OPERATE-TRANSFER (TOT) - TRANSFERÊNCIA OPERACIONAL.***

Aplicado na concessão de rodovias em diversos países, o modelo TOT consiste na seleção de empresas privadas para efetuar a operação e a manutenção de rodovias.

**TRIC** - Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - Dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas Autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul, e de Licença Complementar, em caso de empresa.

**UE - UNIÃO EUROPEIA** - é um bloco econômico criado em 1992 para estabelecer uma cooperação econômica e política entre os países europeus. É considerado como um dos exemplos de blocos mais avançados do mundo, apresentando uma integração econômica, social e política, moeda comum, livre circulação de pessoas.

**UNASUL** - União de Nações Sul Americanas é um bloco econômico criado para fortalecer as relações comerciais, culturais, políticas e sociais entre nações da América do Sul – Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela –, além da participação, como observadores, de dois países da América Latina: México e Panamá.

**VPL – Valor Presente Líquido** - também conhecido como valor atual líquido ou método do valor atual, é a fórmula econômico-financeira utilizada para determinar o valor presente de pagamentos futuros descontados a uma taxa de

juros apropriada, menos o custo do investimento inicial.

**ZFM Zona Franca de Manaus** - é um modelo de desenvolvimento econômico implantado pelo governo brasileiro para viabilizar uma base econômica na Amazônia Ocidental, promover a melhor integração produtiva e social dessa região ao país, garantindo a soberania nacional sobre suas fronteiras.

**ZFV (zona franca verde)** - é um novo incentivo, concedido pelo Governo Federal, para produção industrial nas Áreas de Livre Comércio com preponderância de matéria-prima de origem regional, que prevê a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

**ZLC - Zona de Livre Comércio** - Também chamada de área de livre comércio a um grupo de países que concordaram em eliminar as tarifas, quotas e preferências que recaem sobre a maior parte dos bens importados e exportados entre aqueles países.

**ZPE** - Zona de Processamento e Exportação – são áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior, sendo consideradas zonas primárias para efeito de controle aduaneiro.