

Documentação

SOCIOAMBIENTAL

Fonte: *9m (Latino American)*

Data: *5-11/6/2002* g. *29*

Class.: *3*

**ECONOMIA**

**LOGÍSTICA**

# De Manaus até Caracas, pela BR-174

*Movimento da estrada que liga o Brasil à Venezuela cresce, estimulando o turismo e o comércio da região*

João Tajra

São Paulo

Nos últimos anos, várias tentativas de integração entre países da América Latina ficaram restritas a discussões teóricas e projetos mirabolantes difíceis de serem colocados em prática. O asfaltamento da BR-174, estrada que liga Manaus a Caracas, na Venezuela, é um bom exemplo de como, às vezes, obras simples podem ser mais eficazes do que complicados tratados comerciais.

Inaugurada há cerca de um ano e meio, a BR-174 é a única via terrestre asfaltada entre o Brasil e os países ao norte do Equador. Seus 970 quilômetros, de Manaus até a fronteira, demoraram mais de oito anos para ficarem totalmente prontos, exigindo um investimento de mais de US\$ 168 milhões. Do lado venezuelano, a estrada já está pronta há mais de uma década, ligando Santa Elena de Uairén ao litoral e Caracas.

É uma porta de acesso privilegiada para o Caribe, América Central e do Norte, que ainda tem pouca representação no total da balança comercial de Brasil e Venezuela, mas que já dá mostras do potencial da integração regional.

Ignorando as crises econômicas e políticas nos dois países, o movimento da BR-174 não parou de aumentar desde que foi inaugurada. Segundo o presidente da Câmara Venezuelana Brasileira de Comércio e Indústria José Francisco Marcondes, no início da década, o uso da estrada para transporte de mercadorias entre Roraima e o sul da Venezuela era absolutamente marginal. "O volume não chegava a US\$ 5 mil por ano. Em 1999, as cifras apontam para pelo menos US\$ 8 milhões e, em 2001 para US\$ 18 milhões", disse.

Dados da Câmara mostram que esse comércio de fronteira é majoritariamente de produ-

**Percurso promissor**

- Rodovia Manaus-Caracas
- Hidrovia
- Capitais
- Portos

Fonte: GEIPOT



**Um novo caminho**

Extensão Manaus - Caracas



**BRASIL:**  
970 km



**VENEZUELA:**  
1.495 km

Editoria de Arte/Gazeta Mercantil Latino-Americana

tos agrícolas em geral, calcário e vidro. Mas o fluxo maior vem da Zona Franca de Manaus (ZFM) e cresce a cada mês. Um exemplo é a porcentagem da pauta de exportações do Brasil ocupada por máquinas e aparelhos elétricos, produzidos principalmente na ZFM, que aumentou de 5,7% no início de 1999 para 27,8%, apenas um ano depois. Mas esse setor não é o único que cresce.

Ocupando a posição de maior exportadora do Amazonas pelo segundo ano consecutivo, a Recofarma Indústria Ltda. - fábrica de concentrados da Coca-Cola, localizada em Manaus - considera a BR-174 fundamental para suas exportações. Desde 1996, quando a empresa passou a direcionar parte de sua produção para o exterior, o volume exportado passou de US\$ 6 milhões para US\$ 110 milhões em 1999. Desse total, US\$ 33 milhões têm como destino Colômbia e Venezuela, e chegam a seus compradores exclusivamente pela rodovia.

De acordo com o diretor de

**Mais passageiros...**

Porcentagem de utilização de transporte rodoviário e aéreo no Estado de Roraima

1990 - carro e ônibus: 6,02%  
avião: 93,92%

1996 - carro e ônibus: 11,94%  
avião: 88,06%

1999 - carro e ônibus: 44,21%  
avião: 55,49%

Fonte: Coordenadoria de Turismo do Estado de Roraima

**...e mais comércio**

Intercâmbio comercial Brasil-Venezuela - em US\$ milhões

**Exportações:**  
Jan. 1999 - 29,17  
Jan. 2000 - 44,31

**Importações:**  
Jan. 1999 - 42,93  
Jan. 2000 - 84,59

**Total do intercâmbio:**  
Jan. 1999 - 72,10  
Jan. 2000 - 128,91

Fonte: MDIC/SECEX/Sistema ALICE

estratégia financeira da Coca-Cola, Amauri de Azevedo, a grande importância da BR está na flexibilidade que proporciona. "O que mais nos interessa é o fator tempo", disse. Segundo ele, depois do asfaltamento, tornou-se possível calcular as vantagens de embarcar o produto diretamente no porto de Manaus ou fazê-lo chegar a Caracas e utilizar o transporte marítimo a partir de lá. "Poder escolher a alternativa mais rápida para o transporte de um produto de alto valor agregado, como o nosso e como a maioria do que é produzido na Zona Franca, é fundamental".

Outra empresa que também aposta na mesma estratégia é a Philips. Depois do asfaltamento da BR, a empresa lançou um projeto para assumir a liderança na América Latina em eletro-eletrônicos, tendo Manaus como seu principal centro de produção. Segundo a Philips, um dos principais motivos que levaram à escolha da cidade foi a abertura da ligação pavimentada com a Venezuela, facilitando a exportação para esse mercado, que começou a ser feita em maio de 1999. "Em termos gerais, con-

seguimos praticamente dobrar nossa participação de mercado nos países do norte da América do Sul, saltando de 6% para 12%, exportando quase 300 mil televisores ao longo de apenas sete meses do ano passado", explica o presidente da Philips na América Latina, Marco Magalhães.

As informações do Ministério dos Transportes mostram que, de fato, a estrada vem sendo cada vez mais utilizada. "Antes do asfalto, tínhamos cerca de 150 veículos por dia, mas apenas em alguns pontos próximos a Manaus. Isso não refletia a estrada como um todo, pois muitos trechos eram virtualmente inacessíveis durante boa parte do ano. Agora, a média fica acima de 300 por dia em toda a estrada, chegando a se aproximar de 500, em áreas turísticas no Amazonas", afirmou o gerente do Corredor Fronteira Norte no Ministério dos Transportes, Irani Siqueira.

Toda essa movimentação também vem beneficiando o setor de turismo. De acordo com o encarregado em Manaus da empresa de transpor-

tes rodoviários Eucatur, Olavo Martins, a procura por ônibus para a Venezuela cresceu muito desde 1998. "Tínhamos uma média de 15 passageiros por mês e não havia previsão de tempo de viagem de Manaus até a fronteira. Hoje, são mais de cem e o percurso é feito em 16 horas. Isso sem contar o movimento para Boa Vista, que aumentou de cerca de 6 mil passageiros por mês para mais de 8 mil", disse.

Dados da Secretaria de Planejamento, Indústria e Comércio de Roraima comprovam a afirmação: desde 1996, a média de turistas no estado praticamente duplicou; o percentual de utilização de transporte aéreo caiu de 88,06% para 55,49% e a utilização de transporte rodoviário subiu de 11,92% para 44,21%.

José Marcondes não tem dúvidas da importância da estrada nas relações entre Brasil e Venezuela. Em sua opinião, apesar das crises que afetaram os dois países desde 1997 e causaram uma certa estagnação comercial, o volume da balança bilateral tende a aumentar rapidamente, passando dos atuais US\$ 1,51 bilhão para US\$ 2 bilhões em 2001. Apenas em janeiro desse ano, as importações cresceram 97% em relação ao mesmo período de 1999, atingindo US\$ 84,59 milhões. O mesmo ocorreu com as exportações, que aumentaram 51,9% para US\$ 44,31 milhões. No total, o intercâmbio comercial subiu 78,8%.

"O Brasil nunca teve relações tão boas com a Venezuela como agora. Há diversos projetos de empresas brasileiras na Venezuela, como a Odebrecht, que está construindo parte do metrô de Caracas e uma ponte sobre o rio Orinoco", afirmou. A BR-174, diz ele, terá papel fundamental nessa retomada comercial. "O que tinha de ser feito, já o foi. Agora temos de dar tempo à geografia", completou. □

**Viagens rodoviárias aumentaram em Roraima**