

Relatório de Pesquisa

**A INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA
BRASIL-VENEZUELA:**

A IIRSA (Integração da Infraestrutura
Regional Sul-Americana) e o eixo
AMAZÔNIA-ORINOCO

Brasília, 11 de maio de 2011

Resumo Executivo¹

Objetivo:

Inserir a Venezuela no projeto Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) para viabilizar a integração da infraestrutura das regiões Norte do Brasil e Sul da Venezuela.

Ações Prioritárias:

1. Substituição do Eixo Escudo Guianense pelo Eixo Amazônia-Orinoco no âmbito da IIRSA, com definição de projetos de integração de infraestrutura fundamentados na preocupação com o desenvolvimento nacional e soberano dos países, priorizando sua integração;

2. Integração do sistema de transportes:

- Reabilitação da Rodovia Manaus-Caracas. Recuperação da BR-174 no Brasil e manutenção da Troncal 10 na Venezuela.
- Intervenções nas hidrovias: rios Branco e Negro no Brasil e rios Orinoco e Casiquiare na Venezuela, incluindo melhoria de portos.
- Estudos para a integração (conexão fluvial) da Bacia Amazônica com a Bacia do Orinoco.
- Integração Aeroportuária: estudar e incentivar a possibilidade de voos diretos de cidades brasileiras (Brasília, Manaus, Rio de Janeiro) para a Venezuela (indo além dos voos existentes partindo de São Paulo). Voos semanais Brasil-Venezuela, de passageiros e de carga, que conectem Manaus, Boa Vista e Puerto Ordaz.

3. Integração Energética:

- Expansão da linha de transmissão elétrica Guri-Boa Vista, e posterior ligação a Manaus e ao Sistema Interligado Nacional (SIN) brasileiro (a ligação de Manaus se realizará até 2012 com a construção da linha a partir de Tucuruí).
- Retomar estudos de viabilidade do Gasoduto Venezuela–Brasil–Argentina, com prioridade para o trecho da Área Gasífera de Paria (estado Sucre) a Manaus.

¹ Colaboraram para este estudo Pedro Silva Barros, técnico de Planejamento e Pesquisa do Ipea e titular da Missão do Ipea na Venezuela, e os bolsistas Raphael Padula e Corival Alves.

A INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA BRASIL-VENEZUELA: A IIRSA E O EIXO AMAZÔNIA-ORINOCO

1. Aproximação Brasil-Venezuela

O tradicional distanciamento entre o Brasil e a Venezuela começou a ser modificado quando os presidentes José Sarney (1985-1990) e Jaime Lusinchi (1984-1989) firmam o Compromisso de Caracas em 17 de outubro de 1987, “*destinado a estabelecer um eixo regional capaz de induzir o moderno processo de integração do norte*” (CERVO, 2001, p.10) do Brasil e da América do Sul. Essa iniciativa, no entanto, não avançou de fato, tendo o Brasil logrado maior êxito e atenção às suas iniciativas no Cone Sul. Nos anos 1990, houve um novo ensaio de aproximação entre os governos, com o lançamento da Iniciativa Amazônica pelo presidente Itamar Franco, em 1992, e, posteriormente, com a assinatura do Protocolo de Guzmania, em 1994, pelos presidentes Rafael Caldera e Itamar Franco, no qual se expressou uma visão convergente sobre os problemas internacionais e latino-americanos. A partir de então, questões mais específicas foram tratadas pela Comissão Binacional de Alto Nível. Segundo Paulo Vizentini, “*A Comissão Binacional de Alto Nível, integrada pelos respectivos Chanceleres, passou a tratar da negociação de acordos de complementação econômica e de dupla tributação, cooperação fronteiriça, cultural, questões vinculadas à mineração e atividades envolvendo as Forças Armadas de ambos países. Além disso, aborda-se o combate conjunto ao narcotráfico, demarcação de fronteiras, levantamento cartográfico, implementação do projeto SIVAM/SIPAM, cooperação na área ambiental, **estabelecimento de ligação hidrográfica entre as bacias do Amazonas e do Orinoco** e a ampliação do Acordo de Transporte Terrestre de Carga*” (VIZENTINI, 2003, p. 70, grifo nosso). Segundo Amado Cervo (2001, p.20), também foi estabelecida “*uma Comissão Científica Conjunta, de um Mecanismo Político de Consulta e de um Grupo de Trabalho sobre Mineração Ilegal*”. Essa aproximação viabilizou inclusive que o presidente Caldera manifestasse o apoio da Venezuela ao assento permanente do Brasil no Conselho de Segurança das Nações Unidas durante a XLIX Assembleia Geral das Nações Unidas.

Durante os mandatos de Caldeira, Chávez e Cardoso, de 1994 a 2002, a aproximação entre os países tornou-se mais consistente ao caminhar para a integração na área de infraestrutura. O primeiro contrato para a construção da linha de transmissão elétrica entre Guri e Roraima foi firmado entre os presidentes Fernando Henrique Cardoso e Rafael Caldera, a conexão foi inaugurada em agosto de 2001

pelos presidentes Hugo Chávez e Fernando Henrique Cardoso. Ainda dentro desta aproximação, em dezembro de 2002, o governo brasileiro prestou solidariedade e apoio ao presidente Chávez ao enviar 525 mil barris de gasolina para contornar a escassez da produção local provocada pelo *paro petrolero*.

As relações e as convergências estratégicas entre os dois países se intensificaram nos mandatos do presidente Lula (2003-2010), quando o governo venezuelano lançou iniciativas como o Gasoduto do Sul (envolvendo Venezuela, Brasil e Argentina) e a Petrosul (com Brasil, Argentina e, posteriormente, Uruguai). Tanto para o governo brasileiro como para o venezuelano, as relações bilaterais se tornaram estratégicas no âmbito regional e no extrarregional. O novo *status* das relações bilaterais para os dois países foi marcado com a definição de encontros trimestrais, que ocorreram entre 2007 e 2010, quando as relações foram intensificadas através de programas de cooperação por meio de representações ou missões da Caixa Econômica Federal, Embrapa e Ipea na Venezuela.

Do ponto de vista econômico, o principal resultado desta aproximação foi o aumento do comércio bilateral, no qual o Brasil é fortemente superavitário. Em 2003, a corrente de comércio bilateral foi de US\$ 883 milhões, em 2008 alcançou a cifra de US\$ 5,6 bilhões, e com a crise houve uma queda em 2009 para US\$ 4,1 bilhões, e uma recuperação em 2010 quando a corrente de comércio alcançou US\$ 4,6 bilhões. O Brasil mantém com a Venezuela o maior superávit comercial bilateral na região, que já foi de US\$ 4,6 bilhões em 2008 e fechou o ano de 2010 pouco acima de US\$ 3 bilhões. Para a consolidação de longo prazo desta relação, é necessário que as exportações venezuelanas para o Brasil cresçam. Essa decisão política precisa vir acompanhada de ações que viabilizem a integração produtiva e de infraestrutura, que fortaleçam os laços entre os dois países e abram espaço para o crescimento das exportações venezuelanas para o Brasil.

A oferta de infraestrutura é fundamental para a distribuição espacial das atividades econômicas e da ocupação demográfica, proporcionando o desenvolvimento, a ocupação e a integração de espaços. Entende-se que a Venezuela encontrará maiores oportunidades para ampliar as suas exportações nos mercados da região Norte do Brasil, para tanto é necessário que haja uma integração da infraestrutura de transportes que favoreça a **formação de um espaço econômico comum nas regiões Norte do Brasil e Sul da Venezuela**, que somente pode ser viabilizado pelo **redirecionamento político nas concepções sobre a integração física da região sul-americana que estiveram presentes na IIRSA, permitindo a associação por parte da Venezuela a essas iniciativas**.

A IIRSA (Iniciativa para Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana) foi criada na Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, convocada pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, em 2000. A Iniciativa foi concebida dentro da proeminência ideológica e de governos com viés desestatizante, predominantes na região², sob a lógica do regionalismo aberto, como um projeto para formar uma área de livre-comércio regional para sustentar a integração competitiva da região à Área de Livre-Comércio das Américas (ALCA) e ao mercado global (IPEA, 2010). A IIRSA seria a sustentação física da formação de um bloco de livre-comércio sul-americano e juntamente com o Plano Puebla-Panamá³, outra iniciativa em curso que ligaria a América Central à América do Norte, seria a coluna vertebral da integração física da ALCA.

A IIRSA foi concebida como um projeto regional capitaneado por instituições multilaterais, que formam seu Comitê de Coordenação Técnica (CCT): CAF (Corporação Andina de Fomento), FONPLATA (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata) e BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), que tem nos EUA seu principal acionista⁴. Por um lado, os governos buscavam aproveitar a maior agilidade e flexibilidade destas agências, driblando restrições orçamentárias e legais internas aos Estados, o que permitiu o avanço e a continuidade do projeto, malgrado o baixo grau de institucionalidade (COUTO, 2009). Por outro lado, delegava-se demasiada influência a essas agências, que oscilam entre decisões estritamente técnicas e seus interesses próprios na região. A Iniciativa avançou de forma flexível e descentralizada. Os investimentos são eleitos principalmente por sua capacidade de conseguir financiamento (projetos “mais maduros”), dentro das supostas restrições de envolvimento dos Estados. Busca-se

² Além de Cardoso, os outros Presidentes presentes foram: Argentina, Fernando De la Rúa; Bolívia, Hugo Bánzer Suárez; Chile, Ricardo Lagos Escobar; Colômbia, Andrés Pastrana Arango; Equador, Gustavo Noboa; Guiana, Bharrat Jagdeo; Paraguai, Luis Angel González Macchi; Peru, Alberto Fujimori Fujimori; Suriname, Runaldo Ronald Venetiaan; Uruguai, Jorge Batlle Ibañez; e Venezuela, Hugo Chávez.

³ Atualmente foi redefinido como Projeto Mesoamérica.

⁴ Vale sublinhar a estrutura institucional da IIRSA. As diretrizes e prioridades estabelecidas pelos governos são transmitidas à IIRSA a partir de um conselho de ministros de planejamento e de infraestrutura que formam o Comitê de Direção Executiva (CDE), que se reúne uma vez ao ano. A coordenação dos trabalhos e dos grupos técnicos (GTEs, responsáveis pela execução dos trabalhos) cabe às agências financeiras multilaterais (BID, CAF e FONPLATA) que formam o CCT, estabelecido como secretaria executiva do CDE. A partir do agrupamento de projetos realizado pelo GTE, o CCT, baseado em diagnósticos de identificação das principais atividades econômicas e de seus fluxos de comércio existentes e potenciais, e seguindo os princípios da IIRSA, realiza um processo técnico de hierarquização dos projetos e encaminha ao CDE para análise. O CCT é ainda o responsável pela contratação de estudos e consultorias para orientar a tomada de decisão dos governos sobre os projetos e avanços do processo de integração física. Os EUA têm peso de 30% no total de votos nas decisões do BID, provenientes de sua participação no capital do banco. É interessante notar que as instituições do CCT atuaram como promotoras da ALCA. Um Plano de Ação elaborado pelo BID – que contou amplamente com aportes da CAF e com insumos de outros organismos regionais relevantes e dos países sul-americanos - apresentou sugestões e propostas, com um horizonte de dez anos.

identificar fórmulas inovadoras de apoio financeiro de maneira a estimular a participação de investidores privados e a mobilizar todos os recursos possíveis. A IIRSA agrupa projetos selecionados e enviados pelos governos dos países da região em uma ampla carteira, chamada Agenda Implementação Consensuada⁵. A carteira serve como referência de projetos demandados para a integração e pelos países, incluindo em grande parte projetos direcionados a questões internas dos países e à conexão ao mercado global, que ganham o “selo IIRSA”. Assim, o impacto regional dos projetos não é uma variável relevante na hierarquização da carteira ou priorização de projetos.

A IIRSA foi estruturada em dez eixos geoeconômicos sub-regionais, denominados Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), que seriam espaços multinacionais (“franjas multinacionais”) eleitos a partir da identificação de fluxos econômicos atuais e potenciais, sob as lógicas do regionalismo aberto e da geoeconomia de facilitação de fluxos, formando corredores voltados para fora da América do Sul.

O lugar da Amazônia na IIRSA se resume à construção de uma infraestrutura de conexão viária voltada para as exportações extrarregionais, especialmente para o Pacífico e incluindo um eixo bioceânico, internacionalizando mais facilmente o acesso aos recursos da região – aos Estados Unidos e aos países asiáticos (com destaque para China e Índia). Na IIRSA, basicamente quatro EID proporcionam a interligação da Amazônia para a costa: o eixo bioceânico do Amazonas; o eixo Andino; o eixo Peru-Brasil-Bolívia; o eixo do Escudo Guianense, sendo que o primeiro é o principal.

O eixo do Escudo de Guianense abarca a Região Oriental da Venezuela (os Estados de Anzoátegui, Bolívar, Delta Amacuro, Distrito Capital, Nueva Esparta, Guárico, Miranda, Monagas, Sucre e Vargas), o arco norte de Brasil (Amapá, Roraima, Amazonas e Pará) e a totalidade dos territórios da Guiana e do Suriname, eminentemente no sentido oeste-leste. Assim, esse eixo envolve a integração do Brasil com a Venezuela, além de outros espaços. Valendo-se de sua lógica geoeconômica, no seu Grupo 3 de projetos são propostas obras de facilitação de fluxos entre Venezuela-Guiana-Suriname, um corredor de exportação, ignorando o contencioso histórico e questões geopolíticas entre a Venezuela e a Guiana, sobre a região a oeste do rio Essequibo. Os projetos do seu Grupo 1, intitulado Interconexão Venezuela-Brasil, são destacados corredores de integração que interligam o norte do Brasil ao Sul da Venezuela. Embora não se tenha salientado a importância geopolítica desse espaço, especificamente da interconexão Amazônia-Orinoco, ou dado a ele o

⁵ Instrumento que definiu os 31 projetos prioritários entre os mais de 500 presentes na carteira da IIRSA.
Missão do IPEA na Venezuela – 11 de maio de 2011

devido destaque, estão colocados importantes projetos, como a reabilitação da rodovia que liga Manaus a Caracas, incluindo a BR-174 e a navegabilidade da hidrovía do rio Negro até a fronteira com a Venezuela. Seus grupos 2 e 4 apresentam projetos de corredores de exportação, ainda que favoreçam o comércio intrarregional. O Grupo 2, Interconexão Brasil-Guiana, apresenta projetos que buscam articular os estados brasileiros do Amazonas e Roraima ao porto de Georgetown (capital da Guiana), partindo de Boa Vista. No grupo 4, Interconexão Guiana-Suriname-Guiana Francesa-Brasil, vale destacar dois projetos que interligam a Amazônia brasileira ao território ultramarino francês: a ponte sobre o rio Oiapoque e a rodovia Macapá-Oiapoque (tramo Ferreira Gomes-Oiapoque).

Nos dez anos de IIRSA esse foi o Eixo que registrou menos projetos relevantes apresentados/executados (apenas a ponte que liga o Brasil a Guiana) e a Venezuela sequer tem tentado pautar os debates atuais sobre o redirecionamento da IIRSA. O baixo grau de adesão da Venezuela à IIRSA é revelado tanto no número de participantes enviados às reuniões das instâncias da Iniciativa (CDE, Coordenadores Nacionais e GTEs), como no escalão dos funcionários de governo venezuelanos enviados⁶.

Apesar do pouco desenvolvimento dos projetos do Eixo Escudo Guianense, eles são centrais tanto para Brasil como para Venezuela, pois abrem espaço para transformações sócio-produtivas em regiões de baixo desenvolvimento. No caso brasileiro, as regiões Norte e Nordeste são as que apresentam os piores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH), enquanto no caso da Venezuela esta é a realidade da região Sul. Mostra-se assim a complexidade do problema e a oportunidade de avançar em um processo de integração desenvolvimentista e sustentável que promova soluções conjuntas. Além disso, o espaço Amazônia-Orinoco é destacado pela quantidade e qualidade de recursos que reúne: biodiversidade, bacias hidrográficas, energia, minério de ferro, entre outros. Brasil e Venezuela compartilham grande parte da Amazônia, espaço de importância no quadro geopolítico regional e internacional que desperta diversos interesses e enfrenta uma crescente complexidade de atores. A integração, ocupação e desenvolvimento da Amazônia são fundamentais e os países que a compartilham não têm sido capazes de levar isto adiante por meio da

⁶ Nas reuniões ministeriais anuais do CDE, somente na 4ª reunião, realizada em Caracas em julho de 2003, o governo Venezuelano enviou Ministros e grande número de participantes. Nas 6ª e 7ª reuniões, respectivamente em 2004 e 2005, enviou somente dois representantes; na 8ª reunião, em 2006, não participou; nas 9ª e 10ª reuniões (2007 e 2008) enviou somente um representante; na 11ª reunião de 2009 não enviou representante. Nas reuniões de Coordenadores Nacionais, que começou a ganhar importância crescente a partir de 2006, o país não enviou representantes para a sexta reunião e décima reunião, respectivamente de julho de 2005 e de 2007, e a partir de junho de 2008, na décima-segunda reunião, não participou mais das reuniões.

Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA)⁷. O potencial de transporte hidroviário do Orinoco, o potencial agrícola, de mineração e industrial da região Sul, e os recursos energéticos e projetos associados que envolvem a Faixa Petrolífera do Orinoco, revelam o interesse da Venezuela no desenvolvimento e segurança desta região. O que reforça a necessidade do planejamento de localização de projetos produtivos e de infraestrutura.

A criação e contemplação do eixo estratégico Amazônia-Orinoco no âmbito da IIRSA, relevando sua importância geoestratégica e as políticas públicas específicas que esse espaço demanda, é fundamental para despertar o interesse e impulsionar maior participação do Estado venezuelano na Iniciativa. Em junho de 2010, a IIRSA se tornou órgão técnico do Conselho de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan) da União das Nações Sul-Americanas (Unasul), passando a receber diretrizes políticas dos países da Unasul e reduzindo a influência do trio BID-CAF-Fonplata. A orientação da Unasul e do Cosiplan são de que este busque uma dinâmica interativa com o CEAS (Conselho de Energia) em temas de interesse e planejamento comum. Faz-se necessária, portanto, uma maior coordenação dos esforços de Brasília e de Caracas no âmbito do Cosiplan, do Ceas e da Unasul. O eixo estratégico Amazônia-Orinoco poderia cumprir a função de estruturar a integração Brasil-Venezuela e incorporar definitivamente a Venezuela na agenda regional de integração de infraestrutura, inclusive com projetos propostos pelo país em outros âmbitos.

Para o Brasil, a consolidação do eixo estratégico Amazônia-Orinoco cria uma nova fronteira de aproximação do Brasil com os países da bacia do Caribe em um contexto em que a política externa para a integração regional amplia sua área de atuação da América do Sul para outras regiões da América Latina e do Caribe. O empenho brasileiro na criação e fortalecimento da Comunidade dos Estados Latinoamericanos e Caribenhos (CELAC) é concretização dessa tendência, que seria fortalecida com o eixo Amazônia-Orinoco e a integração da infraestrutura até o Caribe, ampliando-se as possibilidades de cooperação e, especialmente, integração produtiva com esses países. A infraestrutura para a integração entre a Bacia Amazônica e a Bacia do Orinoco também possibilitaria à região sul-americana mais carente em energia, transporte e comunicação e com maior potencial de desenvolvimento no longo prazo acesso facilitado a portos mais próximos das rotas internacionais estratégicas

⁷ O Tratado de Cooperação Amazônica foi assinado em 1978, em 1998 foi criada a Organização, que foi impulsionada em 2004 com o Plano Estratégico 2004/2012.

que passam pelo Caribe, potencializadas com o alargamento do Canal do Panamá, e a possibilidade de maior articulação com o Pacífico e os mercados asiáticos.

2. Diagnóstico: integração física insuficiente

A **integração rodoviária** entre Brasil e Venezuela encontra-se deteriorada, devido à interligação do lado brasileiro feita pela rodovia BR-174 que está em condição ruim⁸. A rodovia passa pelos estados de Mato Grosso, Amazonas e Roraima, cruzando Manaus e encontrando a Venezuela em Pacaraima (Roraima). No estado de Roraima o estado geral é ruim, com classificações: ruim para pavimento, péssimo para sinalização e ruim para geometria da via. De Manaus (Amazonas) a Boa Vista (Roraima), o estado geral da BR-174 (e também da BR-174/AMT-174) é ruim, com classificações: ruim para pavimento, péssimo para sinalização, e ruim para geometria da via. Esta rodovia segue pelo lado venezuelano até Caracas pela Troncal 10, em melhores condições, mas que necessita recursos para sua permanente manutenção. Pondera-se, entretanto, que uma rodovia pavimentada com classificação ruim na Amazônia brasileira já está em condições melhores que o padrão da região, caracterizado por rodovias não pavimentadas e que periodicamente se tornam intransitáveis em função das chuvas.

A **integração ferroviária** entre os países é inexistente. Ambos os países apresentam uma baixa densidade ferroviária. No caso do transporte ferroviário na Venezuela, destaca-se o ambicioso *Plan de Desarrollo Ferroviario Nacional 2030* constituído pelo Instituto Ferroviário do Estado (IFE), que busca a integração ferroviária de todo território venezuelano. No âmbito deste Plano estão previstas linhas férreas que promovem a interconexão das áreas da Faixa Petrolífera do Orinoco e do Estado de Sucre (incluindo portos de águas profundas) ao Norte do Brasil, de acordo com os projetos: Linea Nororiental, Ciudad Guayana - Manicuaire, 527,2 Km; Linea Suroriental, Ciudad Guayana – Santa Elena de Uairén (fronteira com Roraima), 591 Km.

A **integração hidroviária** entre os países é feita de forma inadequada e demanda significativas intervenções.

O rio Orinoco apresenta limitações para o transporte de cargas geradas em Ciudad Guayana e o norte do Brasil, especialmente se o desenvolvimento industrial adicional for impulsionado nestas regiões e relevando-se os períodos (estação) de baixo calado.

⁸ Segue-se a classificação de rodovias conferida pela Confederação Nacional de Transportes (CNT) do Brasil.

O rio Casiquiare naturalmente liga, nos seus 370 km de extensão, a Bacia do Orinoco com a Bacia Amazônica, mais especificamente, o rio Orinoco com o rio Negro. Este é um rio singular no planeta, justamente por ligar de forma natural duas bacias hidrográficas distintas. O Casiquiare nasce no Orinoco e de sua confluência com o Guainia resulta o rio Negro, que, por sua vez, centenas de quilômetros depois, se junta com o Solimões para formar o Amazonas. O rio nasce com 200 a 300 m³/s e chega ao Negro com 2790 m³/s. Conforme CAF (1998), o Casiquiare tem uma navegação difícil e limitada por algumas condições. O rio tem muitas pedras e corredeiras, além de seu percurso sinuoso com curvas bastante fechadas. Mais abaixo, a navegação melhora bastante em função do maior volume de água. No restante do rio, durante o verão, é possível a passagem apenas de barcos até 1,5 ou 2 pés de calado, sempre com a presença na embarcação de um bom conhecedor do rio. Nos períodos de cheia, é possível a navegação com barcos de 4 a 6 pés de calado, não muito compridos, em função das sinuosidades do curso do rio.

O rio Negro forma uma bacia própria de 715 mil km² entre Colômbia, Brasil e Venezuela. Na sua origem, na confluência com o Casiquiare, tem uma largura de 700 m, enquanto na confluência com o Amazonas chega a uma largura de 30 km. Conforme apresenta CAF (1998), as águas acima de Tupuruquara ou Santa Isabel até as grandes cachoeiras de São Gabriel, o rio Negro tem muitas pedras, cachoeiras e violentas corredeiras, com um desnível de 14,5 m em um trecho de quase 49 km, o que representa quase 0,3m/km. Para evitá-las, de Camanaus se pode ir a São Gabriel por uma estrada de cerca de 230 km. Para que esse trecho seja navegável, seria necessário uma hidroelétrica perto de São Gabriel da Cachoeira e outra perto de Santa Isabel. Já na sua parte baixa, o declive do rio Negro, desde sua desembocadura até a barra do rio Curicuari, por cerca de 995km, é muito baixo (3cm/km). De acordo com CAF (1993: p. 108), quanto à navegação, nos períodos de águas médias e altas, o rio Negro é navegável por 1160 km desde a desembocadura até próximo à fronteira com Colômbia e Venezuela, na localidade de Santana. Nos períodos de águas baixas (outubro a março), há restrições de profundidades da água acima da cidade de São Gabriel da Cachoeira, a partir da qual, a profundidade nos períodos de estiagem chega a ser inferior a 1,2m. Desde a desembocadura até a cidade de Tauapeçu, é possível a navegação de barcos de alto-mar. O rio Branco, principal afluente do rio Negro que chega até Boa Vista, é navegável sobre uns 600 km desde Caracará até sua desembocadura, necessitando intervenções para melhor conexão hidroviária ao extremo norte do Brasil.

O Porto de Manaus está localizado na margem esquerda do rio Negro, perto de sua desembocadura. O porto tem um canal de acesso de 500 metros de largura e 35 metros de profundidade, o que permite o acesso de navios de qualquer calado. Os cais são flutuantes, de maneira que se adequam a altura das águas em suas grandes flutuações. O porto tem instalações modernas, com um grande pátio para contêineres, estaleiros para assistência técnica e terminais privados especializados em diferentes cargas (cereais, minerais, produtos químicos...). Para uma adequada integração marítima (cabotagem) entre os países, são necessárias intervenções nos portos do norte do Brasil, especialmente nos portos: Vila do Conde (Pará), Belém (Pará) e Santarém (Pará). Além disso, demanda-se a construção de porto de águas profundas no Nordeste da Venezuela e a melhoria em suas vias e acesso ao Norte do Brasil.

Quanto à **interconexão aérea**, a única cidade brasileira que possui vôos diretos para Caracas é a de São Paulo no Sudeste brasileiro (em trajeto de 6 horas), realizados somente por duas companhias aéreas – Tam e Gol -, cada uma delas com uma saída por dia em cada direção, custando aproximadamente 450 dólares a passagem de ida e volta. A partir das demais cidades brasileiras, dentro de um país continental de longas distâncias, é necessário passar (fazer pelo menos uma parada) por São Paulo, Lima (Peru) ou Cidade do Panamá. Partindo de Manaus (Amazonas), importante cidade amazônica do Norte do Brasil e relativamente próxima à Venezuela, não existe vôo direto, as passagens custam pelo menos o dobro, e o trajeto pode levar no mínimo 7 horas (com 1 parada no Panamá, pela companhia Copa) ou 12 horas (com 1 parada em São Paulo, pela companhia Tam). Não há vôos que conectem diretamente o Norte do Brasil com o Sul da Venezuela.

Sobre a **integração energética**, existe uma importante interconexão elétrica através da linha de transmissão Guri - Boa Vista, de 676 km (191 km no Brasil), em 230kV, que possibilita o abastecimento desta região brasileira que se encontra isolada do Sistema Interligado Nacional (SIN). Inexistem interconexões de gasodutos e oleodutos entre os países, apesar de todo potencial energético e de complementaridade energética entre os países, e entre estes países e os demais da América do Sul.

3. Propostas de Integração da Infraestrutura

Integração do sistema de transportes:

- Reabilitação da Rodovia Manaus-Caracas. Recuperação da BR-174 do lado brasileiro e manutenção da Troncal 10 no lado venezuelano.

- Ferrovia, partindo de Caracas e de Guanta (Sucre), passando pela Segunda Ponte sobre o rio Orinoco, seguindo o trajeto proposto no *Plan de Desarrollo Ferroviario Nacional 2006-2030*, até Santa Elena de Uairén, entrando por Pacaraima, seguindo pela BR-174 até Manaus. Etapa prioritária; sistema de transporte bimodal Puerto Ordaz – Santa Elena de Uairén, seguindo por Boa Vista pela BR174. O mesmo documento prevê a construção dos seguintes trechos: Linea Nororiental, Ciudad Guayana - Manicuaire, 527,2 Km; Linea Suroriental, Ciudad Guayana – Santa Elena de Uairén (fronteira com Roraima), 591 Km.
- Intervenções nas hidrovias: Rio Branco e Rio Negro (Bacia Amazônica); rios Orinoco e Cassiquiare.
- Estudos para a integração da Bacia Amazônica com a Bacia do Orinoco.
- Melhoria de Portos no Norte do Brasil.
- Construção de porto de águas profundas no Nordeste da Venezuela (ou melhoria do porto de Guanta), e suas vias e acesso ao Norte do Brasil.
- Integração Aeroportuária: estudar e incentivar a possibilidade de voos diretos de outras cidades brasileiras (Brasília, Manaus, Rio de Janeiro) para a Venezuela. Voos semanais Brasil-Venezuela, de passageiros e de carga, que conectem Manaus, Boa Vista e Puerto Ordaz. Para isto, é necessário realizar estudos sobre rotas aéreas.

Integração Energética:

- Estudos e construção do gasoduto da Área Gasífera de Paria até Manaus.
- Expansão da linha de transmissão Guri – Boa Vista, e posterior ligação a Manaus e ao Sistema Interligado Nacional (SIN) brasileiro (a ligação de Manaus se realizará até 2012 com a construção da linha a partir de Tucuruí).
- Desenvolver projetos conjuntos para a eficiência e diversificação das matrizes energéticas, com base no Memorando de Entendimento sobre Cooperação em Matéria de Energia Elétrica.
- Retomar estudos de viabilidade do Gasoduto Venezuela-Brasil-Argentina, com prioridade para o trecho da Área Gasífera de Paria a Manaus.

Referências bibliográficas citadas:

CAF (1998). “*Los ríos nos unen: Integración Fluvial Sudamericana*”. Caracas: CAF.

CERVO, Amado Luiz (2001). “A Venezuela e os seus vizinhos”. *Revista Cena Internacional*. 3 [1]: 5-24.

COUTO, Leandro F. (2009). “*A institucionalização do multilateralismo regional e as diferentes estratégias da política externa brasileira para a América do Sul, de Cardoso a Lula*”. Congresso ISA/ABRI. Rio de Janeiro: julho de 2009.

IPEA (2010). “A Integração Sul-Americana, Além das Circunstâncias: do Mercosul à Unasul” In: *Brasil em Desenvolvimento: Estado, Planejamento e Políticas Públicas*. Brasília: IPEA, pp. 443-464.

VIZENTINI, Paulo G. F. (2003). A política externa da Venezuela frente à globalização. In: GUIMARÃES, Samuel Pinheiro. (Org.). *Venezuela: Visões brasileiras*. Brasília: IPRI, pp. 55-80.