

pública, incluído poder municipal, estadual e federal, quanto às atividades de educação, saúde, entre outros. A Agropecuária apresentou valor adicionado de R\$ 299 milhões, 15% do valor da RI, onde se destaca a produção de palmito, representando 55% da produção estadual, açaí (30%), arroz (9%), e a pecuária bubalina (75%).

Tabela 1 – Síntese de Indicadores Econômicos do Brasil, Pará e Região de Integração Marajó

Indicadores Econômicos	Brasil	Pará	Marajó
Produto Interno Bruto (2012)			
PIB (Mil R\$)	4.392.094.000	91.009.014	1.981.059
VA Agropecuária (Mil R\$)	198.137.000	5.899.395	298.670
% VA Agropecuário	4,50%	6,50%	15,10%
VA Indústria (Mil R\$)	969.234.000	30.698.374	214.595
% VA Indústria	22,10%	33,70%	10,80%
VA Serviços (Mil R\$)	2.557.699.000	45.126.475	1.404.471
% VA Serviços	58,20%	49,60%	70,90%
Impostos (Mil R\$)	667.025.000	9.284.769	63.328
% Impostos	15,2%	10,20%	3,20%
Balança Comercial (2014)			
Exportação - US\$ Milhões (FOB)	225.100,88	15.852,09	3,57
Importação - US\$ Milhões (FOB)	229.137,07	1.111,20	-
Saldo - US\$ Milhões (FOB)	-4.036,19	14.740,89	3,57

Fonte: IBGE/FAPESPA/MDIC
Elaboração: FAPESPA, 2015.

O município de Portel é entrecortado por um trecho da rodovia PA-368, porém ainda em leito natural. A RI é entrecortada, também, pela rodovia PA-413, que termina no município de Bagre.

Vários estudos e planos de desenvolvimento da região apontam a importância da implantação de uma malha rodoviária intermunicipal interligando os municípios da RI, a exemplo do Plano Estadual de Logística e Transportes do Estado do Pará (PELT-PA) no qual se destaca a necessidade de obras de implantação e pavimentação de novas rodovias, como a PA-157 que ligaria Curalinho a Santa Cruz do Arari, a PA-159 que ligaria Chaves a Anajás, a PA-159 que ligaria Anajás a Breves, a PA-392 que ligaria Curalinho a Santa Cruz do Arari e a PA-157 que ligaria Ponta de Pedras a Cachoeira do Arari. Entre as rodovias planejadas para o Marajó, destaca-se a BR-417, interligando os municípios de Ponta de Pedras e Afuá, passando por Anajás.

No modal fluvial, é importante destacar que a RI Marajó não dispõe de terminal de passageiros e cargas capaz de atender as necessidades da população local, demanda estratégica uma vez que é por essa modalidade que ocorre maior parte da movimentação econômica na região. Por outro lado, essa RI é a mais representativa no que diz respeito à circulação fluvial de menor porte (pessoas, mercadorias e informações), estando, assim, inserida nas principais zonas de tráfego fluvial existentes no Estado do Pará.

A infraestrutura aérea existente na região não é diversificada e, tampouco, de grande porte, sendo que apenas alguns municípios (Breves,

O setor Industrial gerou R\$ 215 milhões (11% do VA da indústria do estado), com destaque para a indústria madeireira, a qual responde por 29% da extração do Pará. Soma-se ainda ao PIB da região os impostos, que representa (3%).

O setor de Serviços contribui com R\$ 1.404 milhões no PIB da região, e teve participação acima de 50% do PIB em todos os 16 municípios da RI.

Os municípios que mais contribuíram com a geração de riqueza da RI Marajó em 2012, foram: Breves (R\$ 395 milhões), Portel (R\$ 247 milhões) e Afuá (R\$ 154 milhões).

No turismo a RI Marajó se destaca no âmbito estadual e nacional, sendo priorizada no Plano Estratégico de Turismo do Estado do Pará, (Ver-O-Pará), que contemplou municípios de Soure, Salvaterra e Ponta de Pedras, no Polo Marajó, tendo como principais segmentos incentivados: rural, cultural, negócios, eventos e sol e praia.

➤ INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

O principal eixo rodoviário da RI é a PA-154, importante pela ligação que faz entre Cachoeira do Arari, Salvaterra e Soure, municípios que se destacam pela produção bubalina e pelas atividades turísticas. A rodovia encontra-se pavimentada do Porto de Camará até a travessia para Soure, e de Soure até o acesso a praia do Pesqueiro. Já o trecho em direção a Cachoeira do Arari encontra-se parcialmente pavimentado.

Chaves, Gurupá, Cachoeira do Arari e Soure), apresentavam aeródromos públicos autorizados, segundo os dados da Infraero, referentes ao ano de 2010. Esses equipamentos, muito embora em pequeno número, contribuem para conectar os municípios, e viabilizar maior agilidade no deslocamento mercadorias e pessoas na RI Marajó, uma região, que, por conta de condições físicas (grande parte dos municípios e suas sedes estarem situados numa ilha fluvio-marítima), das grandes distâncias territoriais ou mesmo pela precariedade da infraestrutura rodoviária existente, acaba por apresentar dificuldades de acesso e mobilidade.

➤ EMPREGO

O emprego formal é um relevante indicador de progresso da sociedade, pois reforça o vínculo na relação entre o empregador e os empregados. O Marajó registrou em 2013, 23 mil empregos formais do Pará, com maior participação da Administração Pública (75%), seguida pelo Comércio (9%) e Serviços (8%). Dentre os municípios com maiores contingentes de trabalhadores formais empregados estão Breves (30%), Afuá (11%) e Anajás (7%).

A quantidade de pessoas ocupadas na RI Marajó foi de 155 mil pessoas, em 2010, 5% do total do estado. O Pará registrou em 2010, média de 31,68% de pessoas ocupadas formalmente, enquanto a média do Marajó foi de 12,77%, menos da metade da média estadual. A maior taxa foi encontrada em Soure (21,47%) e a menor em Gurupá (5,22%). No que se refere taxa de desocupação, no Marajó, a média foi de 8,81%, menor do que no Estado (9,15%). No âmbito municipal Melgaço apresentou a maior