

# **A Importância da Integração Física no Eixo Amazonas:**

## **Transportes e Oportunidades de Desenvolvimento**

**Thaís Virga Passos<sup>1</sup>**

### **RESUMO**

*Este trabalho ressalta a importância estratégica e econômica da integração física, no Eixo Amazonas de Integração (Brasil, Colômbia, Equador e Peru). O objetivo central é evidenciar como a integração física nesse Eixo, baseada nos transportes, poderá acarretar benefícios em trocas econômicas através de complementaridades em processos produtivos e cadeias, além de favorecer o acesso de pessoas, bens e serviços nessa região.*

**Palavras-chaves:** Integração Física, Eixo Amazonas, transportes.

### **A importância da integração física: oportunidades de desenvolvimento**

A ampliação da infraestrutura de transportes assume papel de importância e destaque nos planejamentos estatais na América do Sul a partir do século XX, tendo em vista seu fator de homogeneização de diversidades e dificuldades naturais de um território. Com condições geográficas e ambientais variadas, o Eixo Amazonas<sup>2</sup> de integração da infraestrutura, delineado no âmbito da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)<sup>3</sup> e posteriormente incorporado ao

---

<sup>1</sup> Graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (2008), com Pós-Graduação em Política e Relações Internacionais pela Fundação Escola de Sociologia e Política - FESP/SP (2012). Atualmente é mestranda do Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo - PROLAM/USP. Membro do NESPI - Nucleo de Estudos e Pesquisas de Política Internacional. Estudos Internacionais e Políticas Comparadas na Universidade de São Paulo - USP.

<sup>2</sup> O Eixo Amazonas de integração contempla projetos em quatro países: Brasil, Colômbia, Equador e Peru, localizando-se na região norte da América do Sul. A região se caracteriza, dentre outros aspectos, pela grande extensão e diversidade topográfica além de uma grande dispersão de pessoas e recursos.

<sup>3</sup> A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) foi instituída no ano 2000 como um mecanismo institucional focado na coordenação de ações intergovernamentais. Em seu âmbito, foi elaborada uma agenda comum entre os doze países da região visando ao fortalecimento da integração de infraestruturas, estabelecendo dez Eixos de Integração, em faixas multinacionais, dentre eles o Eixo Amazonas. A IIRSA representa o marco de uma agenda voltada a projetos de integração de infraestruturas em nível sul-americano, inserindo-se na chamada "era do novo regionalismo", primando

Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento – o COSIPLAN<sup>4</sup>, entra em perspectiva de análise acerca das potencialidades de integração física e desenvolvimento.

Segundo o raciocínio de Travassos (1942), cabe ao sistema de comunicações e transportes a articulação dos centros de produção, possibilitando a ampliação desses fluxos. Conforme ressalta o autor, a ampliação da infraestrutura geral (rodovias, portos, gasodutos, dentre outros) favorece a industrialização, sua maior conectividade (dos insumos à produção e distribuição) e o desenvolvimento da região.

Através da análise do estudo “*Trade Logistics in Global Economy*” do Banco Mundial<sup>5</sup>, em 2012, verificou-se relação positiva entre o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e o Índice de Infraestrutura (LPI) <sup>6</sup>. Tal índice é elaborado em uma escala de 1 a 5, onde o primeiro determina infraestrutura muito baixa e, o último, muito alta. No ano de 2012, a América do Sul obteve 2,80 como média do índice de infraestrutura, considerado ainda baixo na comparação com países desenvolvidos, com índice médio igual ou superior a 4.

Em suma, com o aprofundamento nas discussões e alcances das instituições voltadas a estabelecer marcos para a integração regional, Espinosa (2006) ressalta a importância da integração física:

A integração da América do Sul passou a ser analisada em uma instância de diálogo técnico e de intercâmbio de informação, a ser considerada como um dos objetivos essenciais da região para seu desenvolvimento sustentável. [...] Este princípio básico imediatamente posicionou estrategicamente a integração física, posto que, não existe ampliação da integração econômica sem que se

---

pelo foco na infraestrutura física da integração regional. Para maiores informações, consultar o site da Iniciativa em: <http://www.iirsa.org>.

<sup>4</sup> O Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento, COSIPLAN, foi estabelecido em agosto de 2009, como parte integrante da União de Nações Sul-Americanas. Ao seu âmbito estão: identificar atividades, obras e projetos de interesse comum entre dois ou mais países e avaliar formas de planejamento. Em seu contexto foi definida a Agenda de Projetos Prioritários de Integração – API - reorganizando o espaço sul-americano em faixas multinacionais. Essas faixas concentram fluxos de comércio presentes e potenciais a fim de promover o desenvolvimento em negócios e cadeias produtivas. Após análise de diversos critérios como a formação de redes de conectividade de alcance regional e ações complementares, chegou-se à estruturação de oito eixos de integração, visando o desenvolvimento sustentável da América do Sul. São eles: Amazonas, Andino, Capricórnio, Escudo Guianês, Hidrovia Paraguai-Paraná, Interoceânico Central, Mercosul-Chile e Peru-Brasil-Bolívia. Maiores detalhamentos disponíveis em: <http://www.unasursg.org/inicio/organizacion/consejos/cosiplan>.

<sup>5</sup> Fonte: World Bank – <http://www.worldbank.org>. Disponível em: [http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI\\_2012\\_final.pdf](http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf)

<sup>6</sup> *Logistics Performance Index (LPI)*

obtenha o fortalecimento das prestações de serviços de transportes, comunicações e energia (Espinosa, 2006).

### **Eixo Amazonas**

O Eixo Amazonas é composto por três projetos estruturantes<sup>7</sup>, abarcando ligações e corredores intermodais envolvendo os seguintes meios de transporte: marítimo, fluvial, rodoviário e integrado.<sup>8</sup> Sua agenda caracteriza-se por um sistema multimodal de transportes com o objetivo de ligar portos brasileiros, no Atlântico, a portos na Colômbia, Equador e Peru, no Pacífico, além de conectar as economias internamente. O transporte hidroviário (marítimo e fluvial), de grande importância para a região<sup>9</sup>, dada a ampla rede hidrográfica que cobre todos os países do Eixo, se caracteriza por ser o menos custoso dentre os meios de transporte, além de ser menos poluente.<sup>10</sup>

Estrategicamente, a crescente busca por novos produtos e novas formas produtivas insere a região dos países englobados no Eixo Amazonas como uma das principais áreas de foco nos processos de integração física da América do Sul. Somada a isso, a possibilidade de integração de cadeias produtivas e ganhos de escala no Eixo Amazonas tornam-se fatores de competitividade de primeira relevância, justificando a importância dos países promoverem maior complementaridade em suas economias.

Foram observadas alguns possíveis reforços econômicos que poderiam ser beneficiados com a ampliação da infraestrutura em transportes e o fortalecimento dos serviços logísticos na região<sup>11</sup>:

---

<sup>7</sup> Os nomes dos três eixos estruturantes são: Eixo Viário Paita – Tarapoto e Yurimaguas; Eixo Viário El Callao – La Oroya – Pucallpa e Acesso Nordeste ao Rio Amazonas.

<sup>8</sup> Projetos Integrados referem-se a dois ou mais subsetores de conexão logística.

<sup>9</sup> É possível destacar que a ampla rede fluvial navegável, utilizada até então apenas como apoio às comunidades isoladas da região, a partir de um maior andamento dos projetos do Eixo Amazonas, poderá, também, acomodar um sistema de transportes intermodal.

<sup>10</sup> Segundo Vitte (2009), o transporte aquático tem o menor custo quando comparados os fretes dos diferentes tipos de transporte. Considerando por km rodado em US\$/tonelada, o frete hidroviário custa em média 40% do frete ferroviário e 30% do rodoviário, além da capacidade de transporte comparado ser substancialmente maior. Como exemplo, uma barcaça pode ser carregada em média com 1.500 toneladas ao passo que um vagão de trem comporta em média 100 toneladas, exigindo 15 vagões para cada barcaça.

<sup>11</sup> Segundo Ballou (2004, apud CORTADA, 2008, p.74) a logística tem um papel central no estabelecimento de complementaridades econômicas por controlar “o valor do tempo e do lugar nos produtos, principalmente dos transportes, dos fluxos de informações e dos estoques”.

- O potássio caracteriza-se por ser um importante insumo na fabricação de fertilizantes de utilização em diversos segmentos agrícolas. O Brasil, por exemplo, importa grandes quantidades desse mineral (mais de 6 milhões de toneladas em 2010), vindas de países distantes.<sup>12</sup> Foram localizadas, recentemente, na região amazônica brasileira, reservas de silvinita, minério do qual se extrai o potássio. Dada a importância da agricultura para todos os países do Eixo, tal fato caracteriza uma oportunidade de complementaridade e desenvolvimento;
- No mesmo sentido, a alta demanda de fósforo, outro importante insumo para a agroindústria em sua forma de fosfatos, fez com o que o Brasil importasse mais de um milhão de toneladas em 2010, advindas principalmente da China, Rússia e Marrocos. O Peru é um grande produtor desse adubo utilizado na agricultura intensiva, que poderia ser comercializado de maneira mais eficiente rumo à indústria de grãos no Centro-Oeste brasileiro, por exemplo, se existisse uma infraestrutura mais adequada e competitiva entre os dois países.

## Conclusões

Esses são alguns dos exemplos identificados evidenciando possibilidades de novos negócios.<sup>13</sup> Estrategicamente, convém destacar a possibilidade da maior conexão física na ampliação do comércio dos países do Eixo Amazonas com a Ásia através de rotas via Oceano Pacífico. Alguns autores como Zevallos (1993) vêm destacando, desde os anos 90, a importância das ligações Atlântico-Pacífico para ampliar relações entre países amazônicos.

Adicionalmente, é importante acentuar que o período recente vem sendo acompanhado por aumento do debate entre países ricos em recursos naturais, já

---

<sup>12</sup> Em 2010, segundo estudo do Instituto Brasileiro de Mineração – IBRAM, o país importou mais de 70% de dois países distantes, sendo cerca de 34% 12 do Canadá e 41% da Rússia e Belarus. Maiores informações disponíveis em: <http://www.ibram.org.br/sites/1300/1382/00001669.pdf>

<sup>13</sup> Foi verificado, através de análise dos dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil, que o embarque de produtos dos outros países do Eixo (Equador, Colômbia e Peru) vem apresentando crescimento nos últimos anos. No período de 2008 a 2012, as importações brasileiras desses vizinhos, apresentou aumento médio superior a 35%, tanto em valores (US\$/FOB) como em toneladas. O potencial de um crescimento mais robusto favorecido pela maior interligação física torna seu estudo relevante.

descobertos e potenciais, acerca do meio ambiente. Tal fato, além de beneficiar pesquisas em padrões comuns e mais sustentáveis de eficiência produtiva e energética, amplia a abrangência do desenvolvimento esperado na região do Eixo Amazonas.

As potencialidades econômico-comerciais dos países do Eixo Amazonas são muitas. A ampla gama encontrada nessa região de recursos naturais, agricultura diversificada, carnes, minérios e energia, por exemplo, podem aproximar mercados e facilitar a transformação de produtos, integrando adequadamente os recursos naturais existentes com crescimento econômico e desenvolvimento na região.

### Referências Bibliográficas

- CORTADA**, Antonio Martins. Comércio e Integração do Brasil na América do Sul - *Uma avaliação de alternativas às limitações logísticas na região amazônica*. São Paulo: Juruá, 2008
- ESPINOSA**, A. "De la agenda 'no comercial' en los últimos 15 años". *Seminário 15 anos do Mercosul: Avaliação e Perspectivas*. São Paulo: Memorial da América Latina, 2006.
- IIRSA**. *Integración de la Infraestructura Regional Suramericana*. Disponível em: [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org). Acesso: Dezembro, 2012
- IBRAN**. Instituto Brasileiro de Mineração. *Informações e Análises da Economia Mineral Brasileira*. 6ª edição. Disponível em: <http://www.ibram.org.br/sites/1300/1382/00001669.pdf>
- MDIC**. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil. Disponível em: <http://alicesweb.desenvolvimento.gov.br>. Acesso: Janeiro, 2013
- TRAVASSOS**, Mário. *Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras*. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1942.
- UNASUR**. *Unión de Naciones Suramericanas*. Disponível em: [www.unasur.org](http://www.unasur.org). Acesso em: Abril, 2013
- VITTE**, Claudete de Castro Silva. *Planejamento Territorial e os Impactos Sócio-Econômicos da IIRSA no Território Brasileiro: atores, conflitos e interesses*. Disponível em: [http://egal2009.easyplanners.info/area01/1022\\_Claudete\\_Vitte.pdf](http://egal2009.easyplanners.info/area01/1022_Claudete_Vitte.pdf). Acesso em: Janeiro, 2013
- ZEVALLOS**, Enrique Amayo. Da Amazônia ao Pacífico cruzando os Andes. São Paulo. Estudos Avançados vol. 17 , nº 17. Abril, 1993.