

A relação entre integração política e conexão física na América do Sul como processos de desenvolvimento socioeconômico - Uma análise do Eixo Amazonas.

Thaís Virga Passos.

Cita:

Thaís Virga Passos (2013). *A relação entre integração política e conexão física na América do Sul como processos de desenvolvimento socioeconômico - Uma análise do Eixo Amazonas*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/402>

**XIV Jornadas
Interescuelas/Departamentos de Historia
2 al 5 de octubre de 2013**

ORGANIZA:

Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras

Universidad Nacional de Cuyo

Número de la Mesa Temática: 47

Título de la Mesa Temática: “Historia de las relaciones internacionales, de los proyectos de integración regional y de la política exterior de los países de América Latina desde las revoluciones de independencia hasta la actualidad”

Coordinadores: Julián Kan, Leandro Morgenfeld, Alejandro Simonoff

**A RELAÇÃO ENTRE INTEGRAÇÃO POLÍTICA E CONEXÃO FÍSICA NA
AMÉRICA DO SUL COMO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO
SOCIOECONÔMICO - UMA ANÁLISE DO EIXO AMAZONAS**

Thaís Virga Passos

*Mestranda em Integração da América Latina na Universidade de São Paulo – USP,
pelo Programa de Pós-Graduação Interunidades em Integração da América Latina –
PROLAM*

thaisvirga@usp.br / thaisvirga@yahoo.com.br

**A RELAÇÃO ENTRE INTEGRAÇÃO POLÍTICA E CONEXÃO
FÍSICA NA AMÉRICA DO SUL COMO PROCESSO DE
DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO - UMA ANÁLISE DO
EIXO AMAZONAS**

Thaís Virga Passos¹

*Mestranda em Integração da América Latina na Universidade de São Paulo – USP,
pelo Programa de Pós-Graduação Interunidades em Integração da América Latina –
PROLAM*

thaisvirga@usp.br/ thaisvirga@yahoo.com.br

¹ Graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (2008) e Pós-Graduada 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 - Núcleo de Estudos e Pesquisas de Política Internacional - Estudos Internacionais e Políticas Comparadas na Universidade de São Paulo - USP.

Resumo

Este trabalho tem como objetivo evidenciar a relação entre a ampliação dos fóruns de diálogo político entre os países da América do Sul, nos anos recentes, e o adensamento de uma agenda integracionista para a região. No âmbito dessa agenda analisaremos de que maneira o fortalecimento da conexão física, através dos transportes, pode constituir um fator de maior integração. Especificamente, tem como foco a análise do Eixo Amazonas englobado nos projetos da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), e possíveis efeitos da integração física no desenvolvimento socioeconômico. O estabelecimento de uma agenda de projetos voltados à integração regional se fortalece no contexto de sincronicidade política, com eleições de governos chamados “progressistas”, no início do século XXI, que objetivam maior desenvolvimento dos países da região. Com um olhar ao Eixo Amazonas ressalta-se a importância da integração física baseada na infraestrutura de transportes podendo favorecer uma integração mais ampla, através da atração de investimentos, da maior integração em cadeias produtivas e na circulação de pessoas, bens e serviços.

Palavras-chave

Integração, conexão física, política, América do Sul, Eixo Amazonas

Introdução

Ao final dos anos 1990, o contexto sul-americano fora pautado por crises econômicas e sociais resultantes do contexto internacional e das experiências neoliberais na região via privatizações de estatais, diminuição dos gastos públicos, cortes parciais ou totais de benefícios trabalhistas e desregulamentação dos serviços. Nesse ínterim foram sendo alicerçadas as bases a um novo movimento no espaço político da região.

No começo do século XXI, a reação popular frente às políticas neoliberais fez com que governos liberal-conservadores começassem a perder respaldo popular e, em consequência, eleições. Iniciou-se então uma sequência de eleições que levaram ao governo políticos de esquerda e centro-esquerda, em um movimento que vem alterando o cenário político, econômico e social na América do Sul. O novo período se inicia pelo fortalecimento do Estado com a retomada da sua capacidade de gestão. Adicionalmente, os governos, possuem objetivos que, em maior ou menor grau, se relacionam. O foco das ações vem sendo pautado em políticas sociais para a superação da pobreza, no maior controle estatal sobre os recursos naturais (principalmente os energéticos), a busca por uma maior integração regional, além de autonomia em relação aos grandes centros.

Nesse contexto, somado a importantes mudanças no cenário internacional, com o fim da Guerra Fria e em meio ao processo da globalização abriram-se espaços no mundo para projetos de maior integração entre países de uma mesma região. Na América do Sul, novas composições nos âmbitos comercial, territorial e econômico começaram a ser mais amplamente discutidas e tendências para a integração regional tornaram-se fortalecidas. Assim, a partir dos anos 2000, a integração vem sendo privilegiada como possível via de desenvolvimento interno e regional.

Segundo Sader (2009), ao privilegiar processos de integração na região, os países também fortalecem instituições e processos:

Dessa forma, participam do Mercosul, da União das Nações Sul-Americanas (Unasul), do Conselho de Segurança da América do Sul, (...), entre outras iniciativas. Com isso, (...), contribuem não apenas para o fortalecimento de um espaço Sul no mundo, mas também para a construção de um mundo multipolar.

(...) alguns avançam firmemente na direção da ruptura com o modelo neoliberal (...); outros flexibilizam o modelo econômico,

desenvolvem mais políticas sociais e participam de processos de integração regional. Em seu conjunto, esses países geram dependências mútuas para o futuro (...). (SADER, 2009: 154).

A integração regional foi se estruturando inicialmente ao âmbito comercial entre os países da América do Sul a fim de ampliar a interdependência econômica entre esses, em meio à abertura econômica nas últimas décadas. Relacionando o comércio à infraestrutura Cortada (2008) defende uma articulação mais efetiva entre os países da região, intensificada através de uma maior conectividade física entre esses, evidenciando a importância em se estudar os processos de integração regional de maneira mais conectada, quando diz:

Mesmo que a integração (física) seja principalmente uma aproximação comercial. Ela é ponderada por outros fatores, políticos e sociais, que aproximam os países. (...) Os processos de integração da América Latina terão maiores possibilidades de sucesso se atentarem para a composição dos diferentes vetores que os compõem. (CORTADA, 2008: 103).

Relacionando a conexão física à região amazônica, cuja qual é pretendido um olhar mais criterioso aqui, relembremos o raciocínio de Travassos (1942), ao defender que cabe ao sistema de comunicações e transportes a articulação dos centros de produção possibilitando a ampliação dos fluxos entre regiões e países, fluxos esses de bens, serviços e pessoas.

Nesse sentido, prioritariamente, é importante ressaltar o papel dos transportes como fator de homogeneização das diversidades e dificuldades naturais de um território. Assim, tendo em vista a importância da infraestrutura para dirimir dificuldades geográficas e morfológicas na região amazônica, Mattos (2007) retoma Travassos para justificar a importância da conexão física através dos transportes:

As soluções sugeridas por Travassos visando à superação dos óbices oferecidos pela geografia sul-americana, situam-se na realização de uma política de transportes que neutralize, a nosso favor, os desequilíbrios potenciais oferecidos pelos antagonismos fisiográficos existentes. (MATTOS, 2007: 62)

Integração via Conexão Física – Importância e Institucionalização

O presente artigo parte da ideia de que o movimento de maior integração política entre os países da região vêm sendo acompanhado pelo estabelecimento de agendas econômicas integracionistas. Estas visam basicamente o aumento de competitividade e produtividade na produção de bens e serviços, assim como uma maior conexão entre áreas menos desenvolvidas e importantes atividades econômicas. Tais agendas enfocam, entre outras iniciativas, os projetos de conexão física entre países da América do Sul visando à melhoria de indicadores econômicos e sociais, assim como um maior desenvolvimento multilateral. De acordo com Coutinho e Lima (2007), os anos recentes inserem nos países latino-americanos uma “onda” de “regionalismo estrutural”, cuja principal característica é o foco na dimensão estratégica da integração física entre países.

Em linha histórica da institucionalização dos processos ligados à integração física, na Reunião de Presidentes da América do Sul (I Cúpula de Países da América do Sul), realizada em agosto de 2000 na cidade de Brasília, surgiu a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), um mecanismo institucional focado na coordenação de ações intergovernamentais cujo objetivo se pauta na construção de uma agenda comum entre os doze países ² da região visando o fortalecimento da integração de infraestrutura de transportes, energia e comunicações. Pela primeira vez, se estudariam projetos visando ligações efetivas entre o Atlântico e o Pacífico, tais como: melhoramento e ampliação de aeroportos; construção e ampliação de malhas ferroviárias e rodoviárias; estabelecimento e regulação de fronteiras; linhas de transmissão, dentre outros.

A IIRSA representa um marco de uma agenda voltada a projetos de integração de infraestruturas em nível sul-americano. A iniciativa objetiva a coordenação entre governos (e alguns bancos governamentais), instituições financeiras multilaterais ³ e setor privado com o propósito de favorecer a integração da infraestrutura de transportes, energia, comunicações, além da integração da logística regional. Dessa forma, a iniciativa se inseriu na chamada "era do novo regionalismo", primando pelo foco na infraestrutura física da integração regional.

² Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela

³ São três as instituições financeiras multilaterais da região envolvidas na IIRSA, são elas: Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Corporação Andina de Fomento (CAF) e Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA).

São três os principais princípios orientadores da IIRSA que balizarão as posteriores iniciativas para a integração na América do Sul, caracterizados na Tabela 1:

Tabela 1 – Princípios Orientadores da IIRSA

<p>Regionalismo Aberto</p>	<p>Considera o Continente Sul americano como um espaço geoeconômico integrado em que se pretende a redução das barreiras internas ao comércio e de ineficiências na infraestrutura e nos sistemas regulatórios e operativos.</p>
<p>Eixos de integração e desenvolvimento</p>	<p>Em função do regionalismo aberto, a região é organizada através de franjas multinacionais que concentram fluxos de comércio atuais e potenciais, onde se busca implementar um padrão mínimo e comum de serviços de infraestrutura.</p>
<p>Sustentabilidade Econômica, Social, Ambiental e Político-institucional</p>	<p>Sustentabilidade econômica, proporcionada pela eficiência e competitividade dos processos produtivos.</p> <p>Sustentabilidade social, derivada do impacto do crescimento econômico sobre a qualidade de vida da população.</p> <p>Sustentabilidade ambiental, pelo uso racional dos recursos naturais e sua conservação.</p> <p>Sustentabilidade político-institucional para que os atores públicos e privados se insiram ao processo de desenvolvimento e integração.</p>

Fonte: Elaboração própria a partir de informações da IIRSA. Disponível em: www.iirsa.org

Em 2003, foi criada a Comunidade Sul-Americana de Nações – CASA, engendrada em dezembro de 2004. Como prioridades em sua agenda têm-se: a

ampliação do diálogo político; a integração física, energética e das telecomunicações; o estabelecimento de mecanismos financeiros sul-americanos; o meio ambiente; além da promoção da coesão social (inclusão e justiça sociais). A CASA se transformaria em abril de 2007 na UNASUL – União das Nações Sul-americanas, composta pelos doze países da região.

A partir da integração entre as duas uniões aduaneiras existentes na região (o Mercosul e o CAN)⁴, a UNASUL se propõe a fortalecer continuamente o processo integracionista na América do Sul através da ampliação e fortalecimento do diálogo político entre os Estados constitutivos.

A UNASUL focaliza uma agenda voltada à construção da integração regional nas esferas cultural, social, econômica e política. Dentre suas prioridades destacam-se as políticas sociais (educação, saúde e cultura) e a integração energética e de infraestrutura necessárias para permitir a interconexão da região e seus povos. O objetivo é fortalecer o processo de crescimento e desenvolvimento da região como um todo, a fim de dirimir assimetrias entre os países.

No âmbito da UNASUL foi criado em 2009 o Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento – COSIPLAN, com aprovação de seu estatuto em junho de 2010. Dentre os objetivos desse Conselho estão: identificar atividades, obras e projetos de interesse comum entre dois ou mais países e avaliar formas de planejamento.

No COSIPLAN foram incorporados os trabalhos realizados em dez anos pelo Comitê de Direção Executiva (CDE)⁵ da IIRSA, passando a constituir o Foro Técnico do Conselho. Destaca-se que em novembro de 2011, foi realizado em Brasília a II Reunião Ministerial do COSIPLAN, cujos acordos resultaram na aprovação do Plano de Ação Estratégico (PAE) 2011-2022, a Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API) e o Plano de Trabalho 2012. Tais planos orientarão as decisões do Conselho nos próximos anos.

O processo de definição da API iniciou-se através da revisão dos projetos dos Eixos de Integração e Desenvolvimento – EIDs, criados no estabelecimento da IIRSA, organizando 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. A API incorporou novos objetos nos projetos de

⁴ Mercado Comum do Sul e Comunidade Andina de Nações.

⁵ Fonte: IIRSA, in: <http://www.iirsa.org/cde.asp?CodIdioma=POR>

integração, como a conservação histórico-cultural e ambiental das regiões, além de estudos para a proteção de populações indígenas.

Após a 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. Os eixos são: Amazonas, Andino, Capricórnio, Escudo Guianês, Hidrovia Paraguai-Paraná, Interoceânico Central, Mercosul-Chile e Peru-Brasil-Bolívia. Em números, foram estabelecidos 31 projetos estruturantes divididos em 88 projetos individuais, com previsão de investimentos superior a US\$ 20 bilhões.

É relevante destacar que a afirmação dessa lista de 31 projetos após o consentimento dos doze países sul-americanos parece demonstrar uma coesão dos governos frente a prioridades comuns para o desenvolvimento da região.

A importância da conexão física através da infraestrutura dos transportes se dá pelo papel chave que desempenha no estímulo ao crescimento econômico, ao possibilitar e facilitar a produção e o comércio, gerando renda e emprego. Segundo Djick (2008) a falta de uma infraestrutura adequada tornam as transações mais custosas aos agentes econômicos. Tal fato pode debilitar ou frear a produção em um país, e conseqüentemente o comércio e o consumo. Segundo o autor,

Custos de transporte podem ser expressos em termos de uma equivalente tarifa de importação, e seu impacto no bem estar pode ser considerado da mesma maneira. A IIRSA é parte de um grupo de iniciativas políticas para fortalecer a posição da América do Sul na economia global. (...) Para apoiar os produtores domésticos frente a esses desafios, uma grande gama de medidas são requeridas para facilitar o comércio e alcançar a capacidade comercial relacionada” (DJICK, 2008: 106).⁶

Através da análise de dados verificou-se uma relação positiva entre o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e o Índice de Infraestrutura (LPI)⁷, retirado do estudo “Trade Logistics in Global Economy” do Banco Mundial⁸, em 2012. 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

⁶ Traduzido, de exclusiva responsabilidade do autor.

⁷ *Logistics Performance Index (LPI)*

⁸ Fonte: *World Bank* – <http://www.worldbank.org>, in: http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf

desenvolvidos, com índice médio igual ou superior a 4. A fim de comparação, em 2009, a média do índice de infraestrutura na América do Sul fora de 2,53 indicando uma sensível melhora.

Através de uma compilação de dados do referido estudo em seu ano mais recente (2012), analisando os países com melhor e pior índices de infraestrutura (LPI), além dos chamados “*upper middle*” (onde se encontram apenas Brasil e Chile), percebe-se a não inclusão da maioria dos países da América do Sul, cuja “localização” se encontra em sua maioria entre os piores e medianos índices, segundo Quadro 1, que segue:

Quadro 1

Ranking do Índice de Infraestrutura (LPI) - Países pesquisados na América do Sul, escala de 0 a 5, conforme LPI	
Países	<i>LPI Score</i>
	2012
Chile	3,17
Brasil	3,13
Argentina	3,05
Uruguai	2,98
Peru	2,94
Colômbia	2,87
Equador	2,76
Bolívia	2,61
Venezuela	2,49
Paraguai	2,48
Guiana	2,33

Elaboração Própria
 Fonte: *Connecting to Compete - Trade Logistics in the Global Economy - 2012 - The World Bank*
 Disponível em: http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf

Em suma, com um aprofundamento nas discussões e alcances das instituições voltadas a estabelecer marcos para a integração regional, percebe-se a ampliação da defesa dos projetos de interligação física entre os países. Conforme ressalta Espinosa (2006), a integração econômica depende diretamente da conexão física entre os países:

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

Eixo Amazonas – Caracterização e Perspectivas

Os projetos do Eixo de integração Amazonas contemplam 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.

O Eixo Amazonas conta com 3 projetos estruturantes e 25 projetos individuais cujo total de investimentos previstos ultrapassa US\$ 3 bilhões. 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.

Segundo dados do sistema *Aliceweb*⁹ do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil (MDIC), no mesmo ano (2008), cerca de 95,4% do valor das exportações dos países integrantes desse Eixo foram extrazona, enquanto apenas 4,59% foram vendas direcionadas para dentro da região. Tais números evidenciam o potencial para a ampliação do comércio entre os quatro países. Entre os principais produtos exportados dentro do Eixo Amazonas estão: petróleo cru e derivados, minérios de ferro e cobre e grãos de soja. Importante ressaltar que no mesmo ano, cerca de 95,5% do total exportado intrarregião foi realizado via modal marítimo.¹⁰ O transporte hidroviário (marítimo e fluvial), de grande importância para a região, se

⁹ Fonte: <http://alicesweb.desenvolvimento.gov.br/>

¹⁰ Segundo dados do documento “Tráfico Portuário em los Países Andinos y em España – 2000-2008”. Comunidade Andina de Nações (CAN), dezembro de 2008 a março de 2010.

caracteriza por ser o menos custoso dentre os meios de transporte, além de ser menos poluente.

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.

As condições geográficas e ambientais da região amazônica se apresentam como principais obstáculos para a construção e instalação de sistemas de infraestrutura. Devido a isso, o transporte e o fornecimento de serviços e outros produtos se tornam mais complexos que em outras regiões.

A importância de melhorar a infraestrutura logística na região se baseia na possibilidade de diminuir tempo e custos da conectividade interna, dirimindo a “distância econômica” e social dos países do Eixo. Conforme é assinalado nos próprios apontamentos da IIRSA ¹¹, ao diminuir tais distâncias econômicas através de maior conexão física, as próprias dificuldades geográficas da região são desafiadas.

A rede viária do Eixo abarca cerca de 220 mil km, mas as vias pavimentadas representam apenas 12,15% desse total. 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. Conjuntamente à rede fluvial, a execução e pavimentação de vias de acesso nos países em questão se mostra de grande importância a uma maior integração da região.

Os três projetos estruturantes do Eixo Amazonas têm como objetivo central aumentar a ligação entre os países, aproveitando, principalmente, a ampla rede fluvial da região como forma de tornar o comércio interno mais fortalecido, favorecendo as economias locais.

Uma breve descrição da estruturação desses projetos se encontra na Tabela 2:

¹¹ Fonte: IIRSA

Disponível em:

http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/cap_doc_compilado_curso08y09.pdf

Tabela 2**Projetos Estruturantes do Eixo Amazonas – Principais características e objetivos**

Eixo Amazonas	Nome do Projeto	Países Envolvidos	Modais de transporte envolvidos	Objetivos Gerais
1	Eixo Viário Paita – Tarapoto – Yurimaguas	Peru	Multimodal, Marítimo, Rodoviário, Fluvial e Integrado ¹²	Localizado no sentido leste-oeste do país, objetiva interligar a cidade de Paita, no litoral do Pacífico, à cidade de Yurimaguas, na Floresta Amazônica, e, através da rede fluvial peruana, à cidade de Iquitos, com posterior possibilidade de se chegar à cidade de Manaus, no Brasil.
2	Eixo Viário El Callao – La Oroya – Pucallpa	Peru	Multimodal, Marítimo, Rodoviário, Fluvial e Integrado	Interligar a região litorânea peruana, e o principal porto do país, o El Callao, ao interior até as regiões de serra, como La Oroya. O principal objetivo é ligar a cidade de Lima a Manaus por meio de um corredor bimodal, pautado, principalmente, pelos modais rodoviário e fluvial.
3	Acesso Nordeste ao Rio Amazonas	Brasil, Colômbia, Equador e Peru	Marítimo e Fluvial	Através da ligação leste-oeste dos quatro países, articulados pelos rios Putumayo, Morona e Napo, este projeto objetiva conectá-los ao rio Içá e Amazonas em território brasileiro. Com a conexão de vias pretende-se chegar à cidade de Manaus, favorecendo rotas comerciais entre os quatro países.
Elaboração própria a partir dos dados da IIRSA e COSIPLAN				

Basicamente, os projetos do Eixo Amazonas priorizam a modernização logística a fim de articular regiões de baixa densidade econômico-social a regiões de maior dinamismo produtivo, comercial e econômico. As ligações e corredores intermodais poderão favorecer economias ao potencializar a interconexão interior da região, assim

¹² Projetos Integrados referem-se a dois ou mais subsetores de conexão logística.

como o comércio com outros países através da bacia do Pacífico. O desenvolvimento estaria pautado na ampliação da produção, emprego e renda.

A possibilidade de ampliação da conexão física poderá favorecer maiores encadeamentos produtivos na região. A ausência de canais mais eficientes de comercialização de produtos, devido às dificuldades de transporte, prejudica o fortalecimento das empresas e, conseqüentemente, das comunidades.

Conclusões

Nos últimos anos o processo de integração regional na América Latina foi tomando como diretriz , objetivos mais ampliados. O foco da integração passa a ser maior que a simples interconexão comercial entre os países. A ampliação de espectro frente tal processo vem sendo acompanhado e favorecido, desde o início deste século, pelo maior diálogo político entre governantes regionais.

O foco prioritário voltado à integração econômica passa a envolver, também, os âmbitos político e sociocultural, salientando um desenvolvimento que beneficie todo o conjunto da sociedade: pessoas, empresas e Estado. Um desenvolvimento menos díspare dos países, internamente e em suas relações externas, poderá conduzir maior poder político e econômico da região frente a negociações internacionais.

Quanto aos temas ligados à integração na região, esses se tornam pautas recorrentes das agendas dos governantes. Assim, reuniões governamentais, definição de agendas e acordos; prioridades e estratégias; somado a ampliação dos debates políticos nos âmbitos doméstico e regional, evidenciam a relevância de se estudar o tema de integração como via de desenvolvimento.

O crescente destaque ao debate integracionista, assim como a importância de uma maior conexão física entre os países da América do Sul, se devem a um conjunto de fatores, aos quais podemos destacar:

- O crescimento do intercâmbio comercial de bens e serviços entre os países da América do Sul, podendo ser ainda mais beneficiado através da construção e ampliação do sistema de transportes na região;
- O adensamento no comércio e distribuição de recursos energéticos intra-região, principalmente no tocante ao óleo e gás, se mostra essencial para os transportes e indústrias, devido ao crescimento econômico recente dos países da região;

- A maior interconexão política vem sendo acompanhada, também, por um aumento do debate dos países 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;
- Os projetos de integração em andamento, principalmente a partir do estabelecimento do IIRSA e seu adensamento no COSIPLAN, favorecem o estabelecimento de possíveis políticas e práticas que visem crescimento e desenvolvimento de longo prazo.

No tocante à integração no Eixo Amazonas voltemos a atenção às suas potencialidades. 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.¹³ Conjuntamente, a possibilidade de integração de cadeias produtivas e ganhos de escala no Eixo Amazonas se tornam fatores de competitividade de primeira relevância, justificando a importância dos países promoverem maior complementaridade em suas economias.

Foram observadas, inicialmente, algumas possíveis complementaridades econômicas que poderiam ser beneficiadas com a ampliação da infraestrutura em transportes e o fortalecimento dos serviços logísticos na região, como por exemplo:

- O potássio se caracteriza 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.¹⁴ 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;

¹³ De acordo com Coutinho e Lima (2007), os anos recentes inserem nos países latino-americanos uma “onda” de “regionalismo estrutural”, cuja principal característica é o foco na dimensão estratégica da integração física entre países. Conforme explica Lima (2010): “Como na maioria das regiões periféricas onde o legado colonial é marcante, na América do Sul todos os eixos de relacionamento e interação estão voltados para fora, para as antigas metrópoles e para os mercados desenvolvidos. A idéia de região embutida no conceito estrutural supõe a mudança da direção destes vetores de modo a fazê-los convergentes entre si, voltados para dentro da região.” (LIMA, 2010, p. 5).

¹⁴ Em 2010, segundo estudo do Instituto Brasileiro de Mineração – IBRAM, o país importou mais de 70% de dois países distantes, sendo cerca de 34% 14 do Canadá e 41% da Rússia e Belarus. Maiores informações disponíveis em: <http://www.ibram.org.br/sites/1300/1382/00001669.pdf>

- 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.

Destarte, esses são alguns exemplos identificados que tornam evidentes as possibilidades de novos negócios, além da ampliação dos já existentes.

Ademais, foi possível verificar, 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.¹⁵

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 na transformação de produtos, integrando adequadamente os recursos naturais existentes com crescimento econômico e uma distribuição equitativa da riqueza gerada.

Nesse movimento, esse artigo visou explicitar a importância de um manejo integrado na região amazônica, em termos de estratégica e desenvolvimento.¹⁶

Finalmente, a integração do Eixo Amazonas, assim como de toda a América do Sul dependerá de planificação e coordenação regional, através da ampliação de acordos

¹⁵ 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”.

¹⁶ Outras constatações e relações destacam a importância desta pesquisa: Não apenas o comércio intrarregião, 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, convém destacar que o período recente vem sendo acompanhado por um aumento do debate entre países ricos em recursos naturais, já 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.

multilaterais. Além disso, será importante que esses ocorram em concordância aos movimentos sociais e, conjuntamente, à integração política e cultural dos diferentes povos da região.

Bibliografia citada

CORTADA, Antonio Martins. (2008). *Comércio e Integração do Brasil na América do Sul - Uma avaliação de alternativas às limitações logísticas na região amazônica*. São Paulo: Juruá.

COUTINHO, M. V.; LIMA, M. R. S. de. (2007). “Uma Versão Estrutural do Regionalismo”. In: DINIZ, Eli. (organizador). *Globalização, Estado e Desenvolvimento: dilemas do Brasil no novo milênio*. Rio de Janeiro: Editora FGV, pp. 123-127.

DIJCK, Pitou van. (2008). “*Troublesome Construction: The Rationale and Risks of IIRSA*”. In: *European Review of Latin American and Caribbean Studies* 85, October 2008, pp. 101-120.

ESPINOSA, A. (2006). *De la agenda ‘no comercial’ en los últimos 15 años. Seminario 15 anos do Mercosul: Avaliação e Perspectivas*. São Paulo: Memorial da América Latina.

IBRAN – Instituto Brasileiro de Mineração. (2012). “Informações e Análises da Economia Mineral Brasileira”. 6º edição.

(Disponível em: <http://www.ibram.org.br/sites/1300/1382/00001669.pdf>)

IIRSA. “Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” – Todo o sítio

(Disponível em: www.iirsa.org)

Acesso em: 02 jan. 2013

LIMA, Maria Regina Soares de. (2010). “*Tradição e Inovação na Política Externa Brasileira*”. In: *Plataforma Democrática. Working Paper* nº 3, Julho de 2010, pp. 5.

MATTOS, Carlos de Meira. (2007). “A Geopolítica brasileira – Predecessores e Geopolíticos”. In: *Revista da Escola Superior de Guerra*. Ano XVII, N. 39, pp. 58-82.

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão do Brasil. (2011). “Agenda de Projetos Prioritários de Integração”.

(Disponível em :

http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/noticias/spi/111130_Cosi_plan_API_Agenda_de_projetos_prioritarios_de_integracao.pdf)

Acesso em: 07 fev. 2013

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil (MDIC).

(Disponível em: <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>)

Acesso em: 20 jan. 2013

Ministério das Relações Exteriores do Brasil (MRE). (2004). “Declaração de Cuzco sobre a Comunidade Sul-Americana de Nações”. Cuzco, 08 de dezembro de 2004.

_____. “Tratado Constitutivo da União de Nações Sul-Americanas”. Brasília, 23 de maio de 2008.

(Disponíveis em: <http://www.mre.gov.br>)

Acesso: 10 mar. 2013

SADER, Emir. (2009). *A nova toupeira*. São Paulo: Boitempo Editorial.

TRAVASSOS, Mário. (1942). *Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras*. Rio de Janeiro: José Olímpio.

UNASUR. “Unión de Naciones Suramericanas”. Todo o sítio.

Disponível em: www.unasur.org

Acesso em: 22 jan. 2013

VITTE, Claudete de Castro Silva. (2009). “Planejamento Territorial e os Impactos Sócio-Econômicos da IIRSA no Território Brasileiro: atores, conflitos e interesses”. Pesquisa CNPQ, Universidade Estadual de Campinas – Unicamp, pp. 10-13.

(Disponível em: http://egal2009.easyplanners.info/area01/1022_Claudete_Vitte.pdf)

WORLD BANK. (2012). “*Connecting to Compete - Trade Logistics in the Global Economy - 2012 - The World Bank*”.

(Disponível em: http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf)