

  
**stricto  
ensu**  
**Editora**

# Diálogos Mediterrâneos

ISBN: 978-65-86283-86-0

## Organizadores:

Roberto Mauro Fernandes  
Cristovão Henrique  
Isaac Vasconcelos  
Gerson Bessa de Andrade

2022



**GeoLAB**  
INSTITUTO

**Roberto Mauro Fernandes**

**Cristovão Henrique**

**Isaac Vasconcelos**

**Gerson Bessa de Andrade**

**(Organizadores)**

# **Diálogos Mediterrâneos**

**Rio Branco, Acre**

## Stricto Sensu Editora

**CNPJ:** 32.249.055/001-26

**Prefixos Editorial:** ISBN: 80261 – 86283 / DOI: 10.35170

**Editora Geral:** Profa. Dra. Naila Fernanda Sbsczk Pereira Meneguetti

**Editor Científico:** Prof. Dr. Dionatas Ulises de Oliveira Meneguetti

**Bibliotecária:** Tábata Nunes Tavares Bonin – CRB 11/935

**Capa:** Elaborada por Led Camargo dos Santos (ledcamargo.s@gmail.com)

**Avaliação:** Foi realizada avaliação por pares, por pareceristas *ad hoc* do Instituto GeoLAB

**Revisão:** Realizada pelos autores e organizadores

## Conselho Editorial

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Ageane Mota da Silva (Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Acre)

Prof. Dr. Amilton José Freire de Queiroz (Universidade Federal do Acre)

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto (Universidade Federal de Goiás – UFG)

Prof. Dr. Edson da Silva (Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri)

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Denise Jovê Cesar (Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia de Santa Catarina)

Prof. Dr. Francisco Carlos da Silva (Centro Universitário São Lucas)

Prof. Dr. Humberto Hissashi Takeda (Universidade Federal de Rondônia)

Prof. Msc. Herley da Luz Brasil (Juiz Federal – Acre)

Prof. Dr. Jader de Oliveira (Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho - UNESP - Araraquara)

Prof. Dr. Jesus Rodrigues Lemos (Universidade Federal do Piauí – UFPI)

Prof. Dr. Leandro José Ramos (Universidade Federal do Acre – UFAC)

Prof. Dr. Luís Eduardo Maggi (Universidade Federal do Acre – UFAC)

Prof. Msc. Marco Aurélio de Jesus (Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia de Rondônia)

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mariluce Paes de Souza (Universidade Federal de Rondônia)

Prof. Dr. Paulo Sérgio Bernarde (Universidade Federal do Acre)

Prof. Dr. Romeu Paulo Martins Silva (Universidade Federal de Goiás)

Prof. Dr. Renato Abreu Lima (Universidade Federal do Amazonas)

Prof. Dr. Rodrigo de Jesus Silva (Universidade Federal Rural da Amazônia)

## Ficha Catalográfica

### Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

D537

Diálogos mediterrâneos 1 / Roberto Mauro Fernandes ... [et al.]  
(orgs.). – Rio Branco : Stricto Sensu, 2022.

V. 1. 168 p. : il.

ISBN: 978-65-86283-86-0

DOI: 10.35170/ss.ed.9786586283860

1. Geografia. 2. Diálogos. 3. Mediterrâneo. I. Fernandes,  
Roberto Mauro. II. Henrique, Cristovão. III. Vasconcelos, Isaac.  
IV. Andrade, Gerson Bessa de. V. Título.

CDD 22. ed. 910.7

**Bibliotecária Responsável:** Tábata Nunes Tavares Bonin / CRB 11-935

O conteúdo dos capítulos do presente livro, correções e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

É permitido o download deste livro e o compartilhamento do mesmo, desde que sejam atribuídos créditos aos autores e a editora, não sendo permitido à alteração em nenhuma forma ou utilizá-lo para fins comerciais.

[www.sseditora.com.br](http://www.sseditora.com.br)

## APRESENTAÇÃO

Este livro foi organizado com o escopo de debater temas que tratam da logística multimodal da América do Sul, como um exercício intelectual, que possa contribuir com os estudos e reflexões acerca do processo de integração regional, logo, entender os impactos das soluções de logística multimodal nas desigualdades regionais do continente; contribuir com discussões a respeito dos impactos da integração multimodal nas áreas das ciências humanas, em especial destacando a importância dos estudos sobre os corredores bioceânicos de integração, bem como promover análises avaliadas de dados da realidade socioespacial e econômica sul-americana, em especial do Brasil.

Desta forma, a discussão que abre esta obra é a dos pesquisadores Adriano Matias da Silva, Cristovão Henrique Ribeiro da Silva, Mateus Bruno Barbosa com o capítulo intitulado **PERFORMANCE GEOECONÔMICA DO EIXO DE CAPRICÓRNIO NA INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL-AMERICANA.**

O trabalho se torna relevante pois apresenta um ponto norteador para a leitura de todos os textos presentes na obra. Os autores se utilizam do caso do eixo de capricórnio para apresentar discussões sobre geopolítica, geoeconomia e integração regional. O texto então promove uma visão ampliada do tema, tratando os interesses econômicos e políticos, além das diversas potencialidades do projeto infraestrutural.

Ao terminar o primeiro artigo, o leitor seguirá para o texto das autoras Cristiele Souza Silva, Francisco Cardeal de Araújo e Liliane Maia Cavalcante com o capítulo intitulado **TRABALHO DE CAMPO INTEGRADO: UM ESTUDO DAS DIMENSÕES TERRITORIAIS NO ESTADO DE RONDÔNIA.**

O debate analisa as dimensões territoriais presentes no processo de regionalização da região de Rondônia, cujo escopo foi identificar as dimensões territoriais utilizadas no processo de regionalização em questão, especialmente, para compreender quais as interações e interferências do processo na dinâmica econômica dos municípios de Guajará-Mirim/RO e Porto Velho/RO, o que conseqüentemente também contribui para entender as dimensões territoriais do desenvolvimento regional do Acre.

A próxima reflexão está no capítulo **PERFORMANCE GEOECONÔMICA E O MERCADO CRÉDITOS DE CARBONO O CASO DAS SUB-REGIÕES NA AMÉRICA DO SUL.** O debate é de autoria de Cristiele Souza da Silva e Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

Trata-se de um estudo geoeconômico das sub-regiões AMACRO e MATOPIBA cujo destaque é a questão ambiental que se tornou fundamental para a reintegração do crescimento econômico no mundo; assim o objetivo é analisar as questões geoeconômicas e a redução das emissões de gases por meio de créditos de carbono nas sub-regiões em referência. Os autores focaram em tais territórios para ressaltarem as potencialidades existentes nessas áreas, no sentido de possibilitar e fortalecer a integração regional.

O capítulo **INFRAESTRUTURAS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE EM MATO GROSSO: UMA LEITURA GEOGRÁFICA** de autoria de Ronivalter de Souza e Silvio Moises Negri versa sobre as transformações provocadas pela inserção do Brasil na nova divisão internacional do trabalho, inúmeras mudanças foram provocadas no espaço geográfico nacional frente o seu papel de player internacional do setor agrícola.

Desta forma, o objetivo foi compreender a política de modernização da infraestrutura logística e de transporte no estado de Mato Grosso; em especial na difusão dos novos objetos técnicos sobre o território, assim como foi verificado de que maneira os últimos influenciaram na produção agrícola e na organização do espaço agrário regional. Debate de suma importância para refletir sobre as potencialidades e limitações do sistema logístico e da produção do agronegócio mato-grossense no século XXI e sua integração às cadeias produtivas mundiais.

André Luís André em **DESESTABILIZAÇÃO VERDE-AMARELA E A REDEFINIÇÃO DA ECONOMIA POLÍTICA DO TERRITÓRIO BRASILEIRO** versa sobre como ações de Guerra Híbrida no Brasil promoveram desestruturação e redefinição da economia política brasileira, alicerçada a partir do primeiro Governo Lula (2003-2006), promovendo fascismos sociais e ultraliberalismo a partir de 2016.

A reflexão demonstra a disputa que está em curso na economia política brasileira, caminhando rumo a fragmentação dos contratos sociais, em concomitância a transferência de riqueza nacional aos segmentos corporativos e rentistas, inviabilizando a trajetória de desenvolvimento e soberania política e geopolítica fundamentada desde a redemocratização do país. Um debate de extrema importância para entender a atual conjuntura política e econômica do Brasil e como tal momento pode interferir nos projetos de integração da América do Sul.

O capítulo subsequente é de autoria de Maria Raylene Félix Cameli, **CADEIA PRODUTIVA DO AÇAÍ NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL: UMA ANÁLISE DA SUA CONTRIBUIÇÃO PARA MANUTENÇÃO DO CLIMA E MEIO AMBIENTE**.

A autora debate a importância da cadeia produtiva do açaí para o fomento do desenvolvimento regional do Norte do Brasil, em especial condicionando atividade econômica com possibilidade de geração de emprego e melhor qualidade de vida da população tradicional da Amazônia (favorecendo o desenvolvimento humano),

Além disso, na sua discussão busca identificar as potencialidades da cadeia produtiva em referência e sua contribuição para a preservação do meio ambiente, como ferramenta que contribua na contenção da crise climática.

No capítulo **A INTEGRAÇÃO GEOECONÔMICA DAS CIDADES ASSIS BRASIL E BRASILEIA NO MERCADO EXTERNO: Fatores naturais e estruturais**, Ludimila da Silva de Oliveira, Janaina Costa de Oliveira, Alenária Menezes Martins, Juliana de Souza Denti, Antonia Roseli Nogueira Matos, Michel Felix da Silva realizam um importante debate sobre a “Rota Interoceânica” como alternativa de escoamento da produção brasileira pelo Oceano Pacífico.

A rodovia bioceânica vai integrar o território do Acre, no Brasil, a Bolívia e Peru, assim como trata-se de uma infraestrutura de suma importância para futuras relações socioeconômicas entre os Estados mencionados, neste processo os governos subnacionais estão sendo fundamentais para a consecução do projeto, em especial a elaboração e execução de políticas públicas para municípios de fronteira.

Bruno Ferreira Campos, no texto intitulado **A POLÍTICA DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SUL-AMERICANO E SUA RELAÇÃO COM O ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL** trata do processo de integração sul-americano a partir da política dos Eixos de Integração e Desenvolvimento/EID’s, que marca as iniciativas para o desenvolvimento econômico desta região desde a última década do século XX.

O pesquisador destaca aspectos da geopolítica mundial, a partir do fim da Guerra Fria (1991); a importância atribuída à indústria do transporte e comunicação com a intensificação da mundialização do capital; bem como realiza um debate importante sobre a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA), enquanto pilar dos EID’s a nível da América do Sul. Ademais, transitando em diferentes escalas reflete sobre as relações entre o contexto de global, a América do Sul e Mato Grosso do Sul.

Isaac de Araujo Castro Vasconcelos e Carlos Cassemiro Casaril prosseguem as discussões do livro com um debate de extrema relevância para o território brasileiro, versam sobre o sistema ferroviário brasileiro, no capítulo **SELETIVIDADE DA INFRAESTRUTURA E MODAL FERROVIÁRIO NO BRASIL**.

Partindo da realidade de que a infraestrutura de transporte brasileiro é altamente concentrada, logo, incidindo em limitações e lacunas na logística e no transporte de mercadorias no país, os autores refletem sobre a relação da infraestrutura ferroviária, multimodalidade e a questão regional. Trata-se de uma interessante discussão conceitual sobre o tema das infraestruturas, interessante e muito importante para manter viva a discussão histórica acerca do desenvolvimento econômico brasileiro e, sobretudo, porque provoca no sentido de refletirmos sobre as carências do sistema ferroviário no Brasil e da falta de políticas públicas para o setor.

Os professores André Luiz de Albuquerque Calixto e Cristovão Henrique Ribeiro da Silva fecham o trabalho trazendo a interface entre geografia e relações internacionais no texto intitulado **PARADIPLOMACIA COMO FERRAMENTA DE INTEGRAÇÃO REGIONAL NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL**.

Ao encerrar a obra com um texto que faz um chamamento à multidisciplinaridade, buscamos complexificar o debate acerca dos temas tratados no conjunto dos artigos. Os autores, estudiosos das relações internacionais, apresentam a paradiplomacia como uma ferramenta fundamental para gestão e planejamento territorial, fundamentais para a realização de grandes projetos infraestruturais.

Esperamos que os debates que aqui estão postos possam provocar diferentes setores (acadêmicos e de Estado) a realizarem outras indagações sobre o processo de integração continental e a necessidade criação de políticas públicas que transcendam os territórios estatais, bem como que possam contribuir para o rol de debates importantes realizados nos últimos anos acerca da multimodalidade na América do Sul e renovação do sistema logístico brasileiro

**Prof. Dr. Roberto Mauro Fernandes**

Professor da UNIFAL (Universidade Federal de Alfenas)  
Diretor Técnico GeoLAB

**Prof. Dr. Cristovão Henrique**

Professor da UFAC (Universidade Federal do Acre)  
Professor Colaborador no Programa de Pós-Graduação da UNILA  
Diretor Estratégico GeoLAB

**Isaac Vasconcelos**

Bacharel em Geografia  
Discente do curso de Saúde Coletiva pela UNILA (Universidade Federal da Integração Latino-Americana)  
Coordenador Técnico GeoLAB

**Gerson Bessa de Andrade**

Graduado em Geografia pela UFAC (Universidade Federal do Acre)  
Coordenador Técnico GeoLAB



## SUMÁRIO

### **CAPÍTULO. 1.....11**

PERFORMANCE GEOECONÔMICA DO EIXO DE CAPRICÓRNIO NA INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL-AMERICANA

Adriano Matias da Silva

Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

Mateus Bruno Barbosa

DOI: 10.35170/ss.ed.9786586283860.01

### **CAPÍTULO. 2.....26**

TRABALHO DE CAMPO INTEGRADO: UM ESTUDO DAS DIMENSÕES TERRITORIAIS NO ESTADO DE RONDÔNIA

Cristiele Souza da Silva

Francisco Cardeal de Araújo

Liliane Maia Cavalcante

DOI: 10.35170/ss.ed.9786586283860.02

### **CAPÍTULO. 3.....39**

PERFORMANCE GEOECONÔMICA E O MERCADO CRÉDITOS DE CARBONO O CASO DAS SUB-REGIÕES NA AMÉRICA DO SUL

Cristiele Souza da Silva

Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

DOI: 10.35170/ss.ed.9786586283860.03

### **CAPÍTULO. 4.....50**

INFRAESTRUTURAS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE EM MATO GROSSO: UMA LEITURA GEOGRÁFICA

Ronivalter de Souza

Silvio Moises Negri

DOI: 10.35170/ss.ed.9786586283860.04

**CAPÍTULO. 5.....69**

DESESTABILIZAÇÃO VERDE-AMARELA E A REDEFINIÇÃO DA ECONOMIA POLÍTICA DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

[André Luís André](#)

DOI: [10.35170/ss.ed.9786586283860.05](https://doi.org/10.35170/ss.ed.9786586283860.05)

**CAPÍTULO. 6.....88**

CADEIA PRODUTIVA DO AÇAÍ NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL: UMA ANÁLISE DA SUA CONTRIBUIÇÃO PARA MANUTENÇÃO DO CLIMA E MEIO AMBIENTE

[Maria Raylene Félix Cameli](#)

DOI: [10.35170/ss.ed.9786586283860.06](https://doi.org/10.35170/ss.ed.9786586283860.06)

**CAPÍTULO. 7.....102**

A INTEGRAÇÃO GEOECONÔMICA DAS CIDADES ASSIS BRASIL E BRASILÉIA NO MERCADO EXTERNO: FATORES NATURAIS E ESTRUTURAIS

[Ludimila da Silva de Oliveira](#)

[Janaina Costa de Oliveira](#)

[Alenária Menezes Martins](#)

[Juliana de Souza Denti](#)

[Antonia Roseli Nogueira Matos](#)

[Michel Felix da Silva](#)

DOI: [10.35170/ss.ed.9786586283860.07](https://doi.org/10.35170/ss.ed.9786586283860.07)

**CAPÍTULO. 8.....114**

A POLÍTICA DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SUL-AMERICANO E SUA RELAÇÃO COM O ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

[Bruno Ferreira Campos](#)

DOI: [10.35170/ss.ed.9786586283860.08](https://doi.org/10.35170/ss.ed.9786586283860.08)

**CAPÍTULO. 9.....134**

SELETIVIDADE DA INFRAESTRUTURA E MODAL FERROVIÁRIO NO BRASIL

[Isaac de Araujo Castro Vasconcelos](#)

Carlos Cassemiro Casaril

DOI: 10.35170/ss.ed.9786586283860.09

**CAPÍTULO. 10.....150**

PARADIPLOMACIA COMO FERRAMENTA DE INTEGRAÇÃO REGIONAL NA AMAZÔNIA  
SUL-OCIDENTAL

André Luiz de Albuquerque Calixto

Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

DOI: 10.35170/ss.ed.9786586283860.10

**ORGANIZADORES.....164**

**ÍNDICE REMISSIVO .....166**

## PERFORMANCE GEOECONÔMICA DO EIXO DE CAPRICÓRNIO NA INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL-AMERICANA

GEOECONOMIC PERFORMANCE OF THE CAPRICORN AXIS IN SOUTH AMERICAN  
REGIONAL INTEGRATION

**Adriano Matias da Silva<sup>1</sup>, Cristovão Henrique Ribeiro da Silva<sup>2</sup> e Mateus Bruno  
Barbosa<sup>3</sup>**

1. Geógrafo, Mestrando em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Acre – UFAC. Diretor Administrativo (DRA) do Instituto de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul (Instituto GeoLAB).
2. Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (Dinte) do Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Geógrafo; Internacionalista; Professor da Universidade Federal do Acre (UFAC); Professor no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo) da UFAC.
3. Físico, Professor do Instituto Federal do Acre (IFAC); Diretor Executivo (DRE) no Instituto GeoLAB.

### RESUMO

O presente artigo tem como finalidade demonstrar como se dá a *performance* geoeconômica no caso do eixo de capricórnio, que é um projeto criado pelo IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana) para a expansão das redes de infraestruturas de transportes, avaliando o processo de circulação, acumulação de capital e os percalços dessa região na busca da integração dos países da América do Sul. A análise do eixo de capricórnio visa mostrar um desses projetos por ser uma rede na qual há vários países sul-americanos envolvidos na busca de interações que vão além do deslocamento, elas estão ligadas às relações econômicas, políticas e sociais no contexto de pós pandemia de COVID-19. Os projetos de integração regional são modelos dessa dinâmica, conteúdos técnicos tem a intenção de promover a integração territorial, com o alinhamento junto com a Agenda 2030 da ONU, para que possam ter um desenvolvimento sustentável para alcançar tais metas.

**Palavras-chave:** Geoeconomia, Sul-Americano, Capricórnio, IIRSA e Integração Regional.

### ABSTRACT

This article aims to demonstrate geoeconomic performance in the case of the Capricorn axis, which is a project created by IIRSA (Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America) for the expansion of transport infrastructure networks, evaluating the circulation process, capital accumulation and the mishaps of this region in the search for the

integration of the countries of South America. The analysis of the Capricorn axis aims to show one of these projects as it is a network in which several South American countries are involved in the search for interactions that go beyond displacement, they are linked to economic, political and social relations in the context of the post pandemic of COVID-19. Regional integration projects are models of this dynamic, technical content is intended to promote territorial integration, aligned with the UN 2030 Agenda, so that they can have sustainable development to achieve such goals.

**Keywords:** Geoeconomic, South American, Capricorn, IIRSA e Regional Integ.

## 1. INTRODUÇÃO

A gênese da Geopolítica foi com o sueco Rudolf Kjellén, acadêmico, professor, geógrafo e politólogo, sendo intensamente influenciado pela cultura germânica em ascensão no século XIX, publicando, em 22 de março de 1901, em um vespertino de Gotemburgo, o artigo “A política como ciência” (Politik och Vetenskap), cujo tema central era as relações do Estado com a sua moldura geográfica, em outras palavras, o país no qual o Estado se desenvolve (CORREIA, 2012).

Kjellén analisava o Estado fazendo analogia com um indivíduo enquanto ser vivo que, no processo político, como ciência, tenta entender como o Estado se relacionava a política com as ciências, que são a jurisprudência, a sociologia, a etnografia, a história e a geografia. No campo específico da relação da política com a geografia chamou geopolítica, assim nasceu o termo. Foi mais utilizado por Élisée Reclus (1830-1905) e Friedrich Ratzel (1844-1904) no final do século XIX, sendo esses os maiores geopolitólogos da área da Geografia. Mas somente Ratzel teve um foco maior, pois Kjellén o assumiu como discípulo, ignorando Reclus, sendo assim Ratzel considerado o pioneiro da geopolítica (CORREIA, 2012).

Assim sendo, Correia (2012) faz um parâmetro sobre a geopolítica:

Quando as teorias geopolíticas começaram a impor-se como projetos estruturados para conquista e expansão do poder das grandes potências, logo como teorias justificativas, comprometidas, em situação, deturpando a ideia original do seu fundador Rudolf Kjellén, transformaram-se em verdadeiras teorias geoestratégicas, porque passaram a fundamentar-se na análise dos fatores geográficos com vista a alcançar objetivos políticos através da gestão de meios de coação violentos. Hoje, a designação corrente de geopolítica aplica-se predominantemente a elaborações teóricas que são do domínio da geoestratégia (p.244-245).

A geopolítica do atual é qualificada por uma crescente disputa pela concentração de poder e pelo controle e acesso facilitado a recursos naturais. Por outro lado, a

geoeconomia é um conceito onde se tem discussão sobre o parâmetro geopolítico. Dependendo da perspectiva disciplinar, é entendido e definido em diferentes formas. Em estudos de relações internacionais, a geoeconomia frequentemente se refere à política externa e práticas estratégicas de competição entre nações. No campo da geoeconomia, Edward Luttwak, é precursor do termo e no texto *From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce*, de 1990, ele aponta os principais marcadores instrumentais do debate geoeconômico. Desde então, esta ênfase concentrada no estado, no estrangeiro na política, estratégia e relações interestaduais conectaram firmemente a geoeconomia ao realismo das relações internacionais e à definição ortodoxa de geopolítica.

A relação entre geoeconomia e geografia pode ser definida:

Na geografia humana, a geoeconomia tem recebido bastante pouca atenção durante as últimas décadas e tem sido usada para denotar uma série de coisas. Os geógrafos humanos, no entanto, contribuíram significativamente para a geoeconomia, embora em termos principalmente implícitos. Crítica às análises em que o Estado é entendido como um território fixo contêiner, ou o político é concebido de acordo com um binário externo – interno ou estrangeiro – doméstico, foi particularmente importante. Essas contribuições demonstram as maneiras pelas quais a geografia humana crítica contribui para a geoeconomia diferem do estudo da geoeconomia em estudos de estratégia e em relações internacionais convencionais. Os temas transversais no conjunto selecionado de estudos geográficos humanos que discuto abaixo destacam (a) as dimensões geopolíticas do capitalismo, e (b) a união do discursivo e do material na economia geopolítica internacional (MOISIO, 2019, p. 4).

O conceito de geoeconomia é definido relacionado ao conceito de geopolítica em pesquisas recentes. Tanto acadêmicos de Relações Internacionais quanto geógrafos buscaram trazer luz sobre a questão conceitual, em particular, através da compreensão dos conceitos de geoeconomia e geopolítica como representando diferentes formas de geoestratégia e, portanto, diferentes formas de prática e discurso político (LUTTWAK, 1990, EGLER, 2008a). A separação entre geopolítica é entendida através das lentes da ciência social e da economia política como a unidade do econômico com o político, onde relacionam entre si nas suas várias formas de entendimento na história (MOISIO, 2019). A geoeconomia se mostra como uma das partes que anda lado a lado com a geopolítica, onde seus meios de atuação passam por melhores objetivos estratégicos que são aliados a geoestratégia que as nações mundiais e corporações utilizam para alcançar seus objetivos econômicos e políticos.

Sobre as relações entre geoeconomia e geopolítica, Ribeiro-Silva (2017) apontou que:

No campo das reflexões sobre geoeconomia, pode-se salientar um importante aspecto teórico-metodológico: a geoeconomia não pode ser confundida com geopolítica, pois uma não substitui a outra. O cenário de reestruturação produtiva global, por exemplo, pode ser interpretado do ponto de vista geoeconômico, ao passo que as estratégias de mercados orquestradas pelas corporações se enquadram no domínio tático das redes de logística, como rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, capacidade produtiva, *MarketShare*,

Com as mudanças geopolíticas e geoeconômicas nestas duas primeiras décadas do século, a América do Sul, já possuía problemas estruturais antes da pandemia de COVID-19, e agora necessitam de se remoldar frente as novas realidades deixadas no contexto árduo perdas econômicas e de vidas ceifadas pelo vírus, com isso a integração entre os países Sul-Americanos é de suma importância. Com esse cenário, ainda é possível decidir e delinear estratégias de integração regional, tendo nos governos subnacionais, as saídas regionais para melhor *performance* geoeconômica na região.

Com o alvo de promover a integração entre os países da América do Sul, adotando a tendência mundial, a partir da segunda metade do século XX foram criadas instituições com foco em ações regionais e organismos multilaterais, como a Associação Latino-Americana de Integração – ALADI (1980)<sup>1</sup>, o Grupo do Rio (antes, Grupo dos Oito, em 1986)<sup>2</sup>, o Mercado Comum do Sul – Mercosul (1994)<sup>3</sup> e a Cúpula da América Latina e do Caribe sobre Integração e Desenvolvimento – CALC (2008)<sup>4</sup>. Esta, após dois encontros, deu origem à Comunidade dos Estados Latino-americanos e Caribenhos – CELAC<sup>5</sup>. Em 2008 foi criada a União de Nações Sul-Americanas – Unasul. Essas instituições são fundamentais e estratégicas para o desenho regional e suporte institucional das medidas e estratégias de desenvolvimento e integração produtiva e regional, tanto que o estudo do BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (2011) diz que:

Estas instituições, somadas a outros organismos financeiros regionais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, vêm desde então promovendo estudos, debates e articulações para acordos multilaterais, além do financiamento de projetos para a criação de condições para o desenvolvimento regional integrado. Soma-se a estes organismos com foco na implementação de ações em campos específicos a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA (2000). O presente estudo para a implantação de um Corredor Bioceânico na região do Eixo de Capricórnio está inserido neste contexto (p. 50)

Nesse momento, é possível rastrear potencialidades produtivas e regionais de

<sup>1</sup> Disponível em: <https://bit.ly/3Nxz8mY>

<sup>2</sup> Disponível em: <https://bit.ly/3tF4C29>

<sup>3</sup> Disponível em: <https://bit.ly/3yq8lok>

<sup>4</sup> Disponível em: <https://bit.ly/3HVepIh>

<sup>5</sup> Disponível em: <https://bit.ly/3NIYROV>

saídas do Brasil para o Oceano Pacífico, com destaque para o corredor ou rede bioceânica no Eixo de Capricórnio, iniciativas já existentes, em corredores já consolidados que agora possuem a janela de oportunidade integracionista. Assim gerando maiores oportunidades na economia local, abrindo oportunidades de empregos e inovação de grandes negócios para o desenvolvimento geoeconômico nessa rede que é um projeto da IIRSA - Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana.

A área de alcance definitiva do Eixo de Capricórnio conglomera a Região Sul, parte da Região Sudeste e parte da Região Centro-Oeste do Brasil, parte da Bolívia, Argentina e Chile e a soma do Paraguai. Esta área inclui as ligações entre os portos de Santos na Região Sudeste e Rio Grande na Região Sul do Brasil, com o porto de Antofagasta no Chile. Outros portos importantes na área de influência são Paranaguá e Porto Alegre no Brasil, Iquique e Arica no Chile. (BNDS, 2010, p. 76). Podemos ver na figura 1<sup>6</sup>, onde é localizado o Eixo de Capricórnio e sua dinâmica onde sua passagem nos países pode ter grande influência.

Do ponto de vista econômico, o Eixo de Capricórnio apresenta áreas com densidades econômicas diferentes, mesclando regiões industrializadas com perfil de serviços avançados, zonas de expansão e fronteiras agrícolas e minerais, assim como áreas com crescimento menos dinâmico. Há um reconhecido potencial de integração de cadeias produtivas e logísticas em grãos, carnes e beneficiamento mineral, que seriam positivamente impactadas por uma maior facilidade de acesso (BNDES, 2011, p. 7).

Todo esse panorama integracionista da América do Sul, possui relação com a Agenda de 2030 que são os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que são mostrados na figura 2 posteriormente, por isso, sem esvaziar a importância dos outros objetivos, este projeto indica a construção de uma análise cooperativa com outros pesquisadores e partindo especificamente dos objetivos listados a seguir:

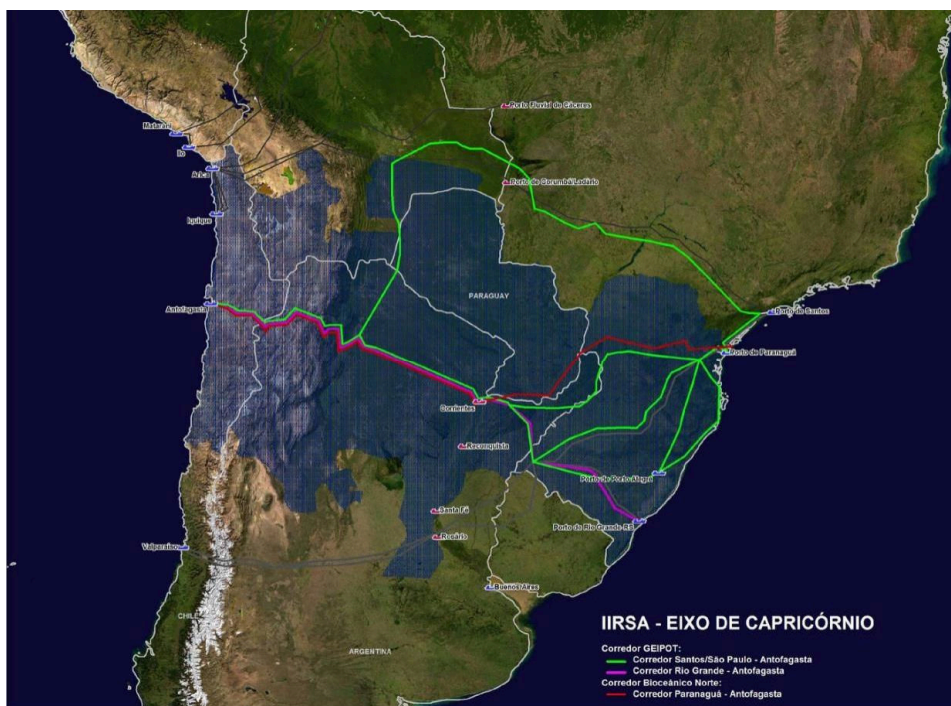
**Objetivo 9.** Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação;

**Objetivo 17.** Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

---

<sup>6</sup> Aqui optamos metodologicamente para confecção dos mapas, por não colocar escalas neles, como apresentado em (RIBEIRO-SILVA, 2016, P. 42) uma cartografia geográfica, campo no qual convergem inúmeras variáveis componentes da prática espacial. A escala apareceria se os mapas apresentados nesta análise fossem destinados a uma Engenharia Cartográfica de caráter mais técnico e ortodoxo. Para detalhes, ver o texto de Denis Wood (2003) Cartography is dead (Thank god!) – “A cartografia está morta, graças a Deus!”.





**Figura 1.** Eixo de Capricórnio na América do Sul.  
 Fonte: BNDS, 2010.

Identificar a *performance* geoeconômica do Eixo de Capricórnio na integração regional sul-americana no pós-pandemia de COVID-19, frente aos desafios do Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 são desafios que deve ser observados por meio de fatores geopolíticos e geoeconômicos. O Eixo Capricórnio representa a estratégia mais consolidada do Brasil de América do Sul para atingir a costa Oeste do Continente, e, assim, constituir maneiras de desenvolvimento entre Brasil, Chile, Argentina e Paraguai, como mostrado na figura 1, a área de influência da rede bioceânica. Que tem uma extensão de 3.773km, na qual 436 km se localizam no Mato Grosso do Sul, 605 km no Paraguai, 1.175 km na região de Salta e Jujuly na Argentina e 1.557 na região de Tarapacá e Antofagasta no Chile.

A globalização das atividades financeiras, econômicas e sociais é uma realidade que não pode ser ignorada. Esse processo tem gerado tanto oportunidades como preocupações, com a crescente desigualdade das forças do mercado atuando nos diferentes setores da economia internacional (AMIN, 2015). Aquelas economias que conseguiram aproveitar esse potencial de desenvolvimento econômico e integração regional elevaram, significativamente, seus indicadores econômicos e sociais. Os países, por outro lado, que se limitaram a presenciar o processo globalizante das economias internacionais, enfraqueceram suas posições de participação no comércio internacional e reduziram suas taxas de fluxos de capital.

## 2. MÉTODOS

Geoeconomia, segundo Robert D Blackwill e Jeniffer Harris (2016) “O uso de instrumentos econômicos para promover e defender interesses nacionais e produzir resultados geopolíticos benéficos; e os efeitos das ações econômicas das demais nações sobre os objetivos geopolíticos de um país”. Se faz importante discutir como se dar as questões geoeconômicas, que estão diretamente ligadas as estratégias de desenvolvimento dos países para que possam ter maiores

As discussões em torno do desempenho econômico passam fundamentalmente em uma questão ambiental, sobretudo, no que tange a Amazônia. O debate sólido sobre desenvolvimento econômico de uma sociedade é medido, salvaguardado algumas situações, somente por meio de índices como o Produto Interno Bruto (PIB) e o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que são norteados pelo desenvolvimento econômico e não medem a qualidade de vida, a saúde e o bem-estar da população, mas sem levar em conta o fator ambiental.

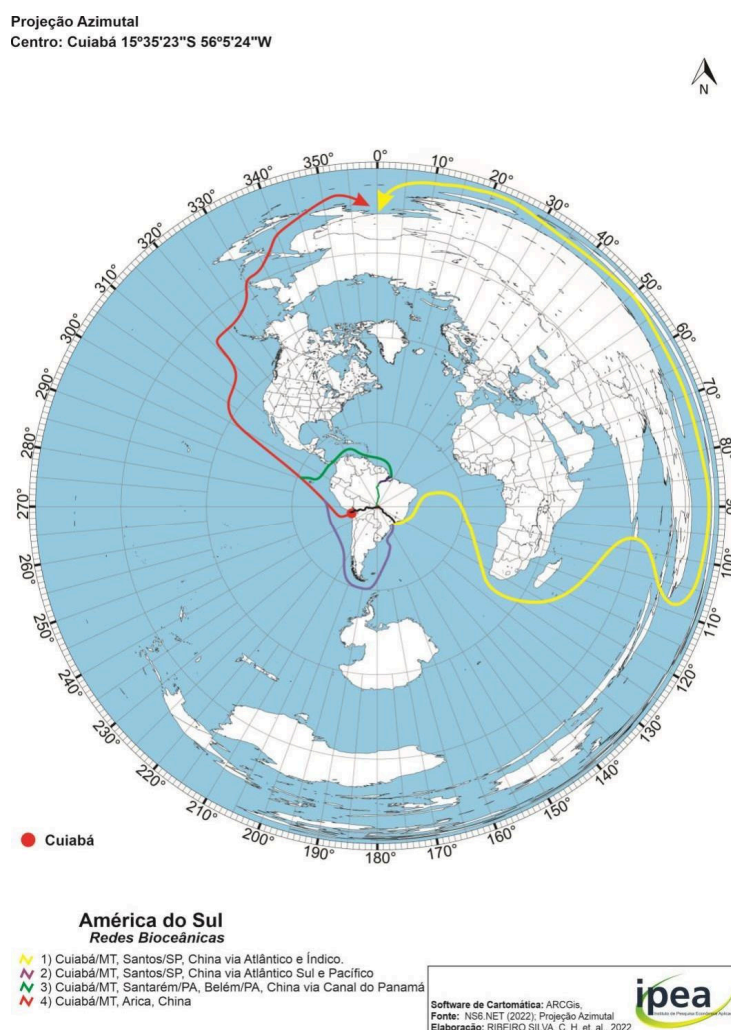
A relação social e econômica no Eixo de Capricórnio. Cenários geoeconômicos e caracterização dos redes bioceânicas desenham referências geoeconômicas, compreendendo uma análise preliminar das principais opções de transporte multimodal entre os países, avaliando seu potencial de demanda e suas características físicas. Com isso a construção do índice de *Performance* Geoeconômica que ser o que vai ditar com se dá o desenvolvimento da região onde está sendo analisada.

## 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O questionamento de como pode ser vencido o desafio de ampliar as integrações no Eixo de Capricórnio, na visão de se integrar, na busca por escoamento de produtos e ser uma rota para um crescimento dos países envolvidos e tais como as regiões em que estão inseridas. De forma que é importante via escoamento para os fluxos de comércio exterior, se busca a maneira pela qual as redes/rotas bioceânicas se constituíram a fim de comprovar a seriedade destes caminhos para o mercado interno e externo brasileiro.

Esse movimento resulta em discussões entre fronteiras e proporciona às cidades dos países envolvidos no esquema da rota, o planejamento urbano, geopolítico,

geoeconômico e social de suas bases para que possam adequar-se e atender a questão desenvolvimentista que atualmente se mostra no contexto de mudanças aceleradas, no geral as redes/rotas bioceânicas surgem como uma probabilidade eficaz de agitar a economia, unir mercados estrangeiros a partir da distribuição de caminhos ferroviários, rodoviários e hidroviários que se estendem ao longo dos corredores bioceânicos. A figura 2 a seguir, mostra na projeção azimutal como são as redes bioceânicas na América do Sul, na qual mostram como é a saídas pelo oceano atlântico para o oceano pacífico.



**Figura 2.** Azimutal saída para o Pacífico via Cuiabá/MT  
Elaboração: RIBEIRO SILVA, C. H.

Para estruturar o debate futuro sobre a questão regional embutida na geoeconomia da América do Sul, utilizaremos, ainda que de partida, **Índice Performance Geoeconômica (IPG)** é um índice que mede de forma reunida e objetiva o desempenho econômico estratégico de nações, governos subnacionais (Estados e Municípios – no caso do Brasil),

dependendo do modelo de desenvolvimento econômico e atrelado as questões ambientais. Foi criado em 2022 pelo Instituto GeoLAB, parametrizado em outras iniciativas ao redor do mundo como *Social Progress Imperative* (SPI), Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) do IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, e, Índice de Performance Econômica e Social (IPE) da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais do Estado da Bahia (Brasil) com o apoio de diversos estudiosos e especialistas regionais da América do Sul em políticas públicas.

O **Índice Performance Goeconômica (IPG)** foi idealizado a partir do momento em que se compreendeu que medidas desempenho goeconômico regional avançam em inserir a variável ambiental e de baixo carbono. Uma vez que o desenvolvimento econômico, sem medidas de planejamento inicial monitorável, força decisivamente, pontos elevadores dos índices aceleradores do aquecimento sem consolidar as vias de redução de danos, resultando em exclusão, descontentamento social, conflitos sociais e degradação ambiental.

A estrutura do índice global em 2022 integra 50 indicadores econômicos, territoriais e ambientais em 12 componentes e três dimensões. O IPG é composto por indicadores híbridos de ordem econômica e ambientais de dados públicos agregados nas três dimensões (Participação do Estado na Economia, Fatores Ambientais e Necessidades Humanas Básicas) e 12 componentes. Para isso, são utilizados dados públicos disponíveis na internet por instituições governamentais ou da sociedade civil organizada.

Do ponto de vista matemático, o IPG é um parâmetro baseado numa função de correlação que engloba variáveis como PIB do Agro, PIB da Indústria, Taxa de Inflação, Taxa de Desemprego, Emissões de CO<sub>2</sub> e CH<sub>4</sub>. Assim como outros modelos, tais como: O Modelo de Cobb-Douglas, que foi desenvolvido no intuito de conseguir prever o PIB dos Estados Unidos e o Modelo de Transporte, que funciona para prever a transmissão de informações, os pesquisadores do Instituto GeoLAB estão trabalhando no intuito de produzir um modelo único e inédito que seja possível prever com confiabilidade estatística a performance goeconômica da região a ser estudada.

Assim, o índice de IPG oferecerá o ferramental metodológico para leitura e compreensão dos fluxos do comércio internacional que já demonstram que o ponto central das rotas marítimas, que até 2020, teve suas bases principalmente no Oceano Atlântico, com o curto-circuito provocado pela pandemia, há um movimento deslocador para o Oceano Pacífico em função do desenvolvimento econômico chinês e das nações do Sudoeste da Ásia. Com a rede bioceânica, os produtos do bloco chegarão com maior competitividade ao mercado Oriental, permitindo a expansão das trocas comerciais com China e Índia, por

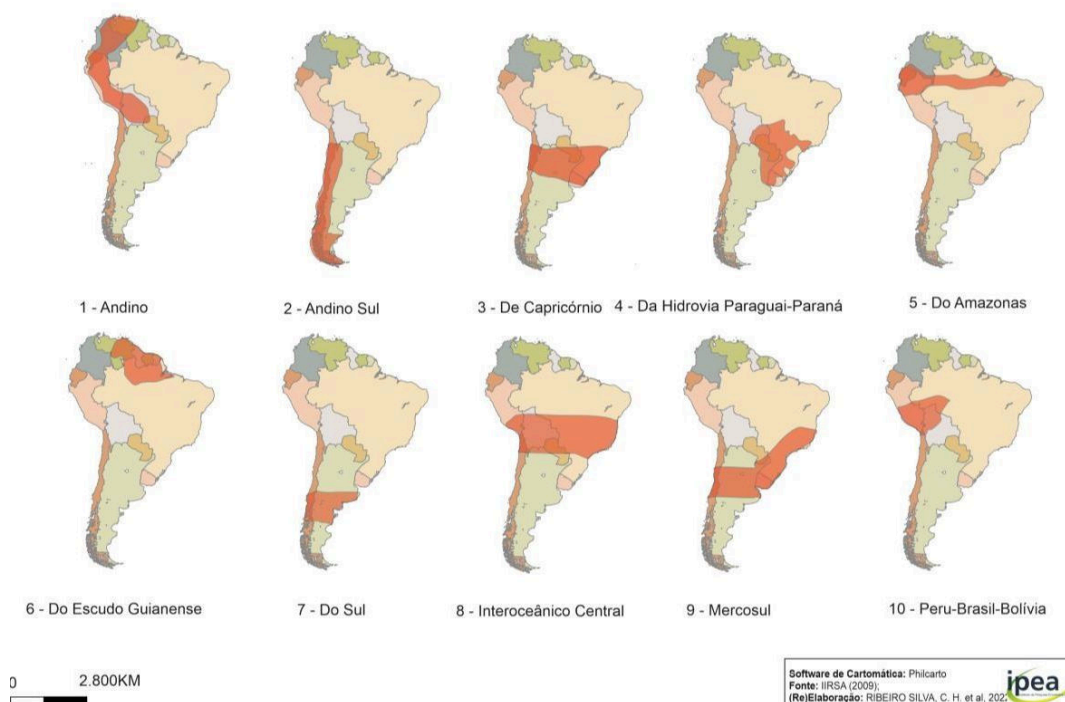
exemplo. Além disso, a iniciativa é extraordinária na condução do desenvolvimento regional que separa as duas camadas do continente Sul-Americano que a Oriental, referente ao lado do Oceano Atlântico, e a Ocidental que é o Oceano Pacífico.

E concordamos com Ribeiro-Silva (2022, p.14) que aponta:

Compreender a *performance* geoeconômica é um exercício de fôlego para consolidarmos saídas coordenadas da crise econômica e sanitária que o mundo perpassa. Nesse quesito, o que fica patente é a importância do olhar multidisciplinar capaz de reconhecer e apostar na *performance* geoeconômica da sub-região que carrega consigo a potencialidade de conectar os Oceanos Atlântico e Pacífico.

Assim, deste ponto vista, da *performance* geoeconômica, conseguimos pensar que os problemas regionais da América do Sul, vão além das inúmeras barreiras naturais que se inserem entre as regiões economicamente mais importantes do continente. A redes de saída para o Oeste que conectam os Oceanos Atlântico e Pacífico, podem ser potencializadas com a devida sintonia fina entre a agenda 2030 e os desafios da integração regional. Deixando assim, empecilhos de caráter político-partidários e burocráticos em uma escala de menor importância, privilegiando as iniciativas efetivas de integração e desenvolvimento do continente Sul-Americano.

A figura 3, mostra como se dar as redes bioceânicas da América do Sul, para a viabilização da integração regional, antes mesmo de se pensar em abrir passagens físicas, o maior desafio evidente é a diminuição de empecilhos entre as nações envolvidas, com uma regulamentação eficaz e efetiva que leve em conta as leis e a rotina de cada região englobada. Entretanto, não será concretizada, se não for seguida por um nivelamento geoeconômico e geopolítico entre os parceiros, que devem procurar a sustentabilidade econômica regional de forma integrada e, em harmonia com a sustentabilidade socioambiental, com respeito aos diferentes povos, suas crenças e sua cultura (EGLER, 2008a). A estabilidade política e institucional de cada um dos Estados associados e sua sustentabilidade são condições capitais para o sucesso da integração e desenvolvimento ao longo prazo.



**Figura 3.** Redes bioceânicas da América do Sul.

**Elaboração:** RIBEIRO SILVA, C. H.

A primeira década do século XXI teve características de aumento significativo no fluxo das trocas comerciais entre os países Sul-Americanos e asiáticos. Os asiáticos se consolidando na produção e na distribuição de manufaturados para o mercado global, e se posicionaram na posição de grandes consumidores de insumos, principais itens da pauta das exportações na América do Sul. Com taxas de crescimento do PIB na casa dos 8,1% e , as nações asiáticas se firmaram na posição de grandes importadores de alimentos em larga escala, representando 30,8 %, e em particular proteínas, representando 3,8 %, cujo mercado mais importante é América do Sul em tantos 46,41%.

Portanto, sobre as premissas do Agenda 2030 que visam um desenvolvimento sustentável, que busca a preservação dos ecossistemas locais e regionais, isso num panorama das mudanças que acontecem globalmente sobre a temperatura e a tectônica, isso mostra que as cidades exigem recursos naturais, com o foco na dinâmica da economia global com a China, como impulsionador e condutor das ações, assim fica explicito a importância do Eixo de Capricórnio que se apresenta como uma ótima alternativa para o problema de produtos para abastecer as necessidades, mas se tem um preço, e o desafio é juntar a necessidade e o desenvolvimento do sustentável.

O intercâmbio comercial entre os países da América do Sul e se estendendo a

América Latina e suas conexões com o mercado asiático que representa de 21% das exportações do bloco regional, isso por conta dos esforços geoeconômicos e geopolíticos desenvolvido pelos países do continente no período do início do século XXI, esses países se uniram em instituições criadas para viabilizar ações regionais e, em bloco, postular um melhor posicionamento no âmbito do comércio internacional. No entanto a situação atual é complexa isso dado por conta dos governos dos países envolvidos que tem suas ideias diferentes, com isso atrasando as relações de integração entre os países e desenvolvimento do Eixo de Capricórnio (BARROS, 2020).

Nesse sentido, iremos compor a análise dos objetivos da Agenda 2030 da ONU ao longo trecho da rede bioceânica do Eixo de Capricórnio com vistas a compreender os principais desafios que possam aparecer como impeditivos travadores dos cumprimentos a Agenda 2030, nas regiões mencionadas os desafios em três grandes dimensões e listamos 1) Serviços alfandegários; 2) Fitossanitários e 3) tributários, no entanto as medidas de integração, de estruturação e investimentos dos países envolvidos e a de países que querem alternativas de escoamento de produtos de setores agropecuários, têxtil e podem ser de grande valia para América do Sul.

Para os países envolvidos, esta ação se apresenta como uma excelente alternativa para o desenvolvimento de processos mais eficientes em relação à logística e à infraestrutura física sul-americana, fomentando o comércio e melhorando a infraestrutura do Corredor. (FERREIRA; CASTILLO; OLIVEIRA, 2019, p.70).

Para compreender essa dinamização econômica do território do ponto de vista do desenvolvimento econômico ele acontece a partir das territorialidades habituais, isso requer contribuição sobre a democratização do desenvolvimento, que avalie questões territoriais, históricas, éticas, sociais, naturais, e, por isso mesmo geoeconômicas baseado em intercâmbios das relações por meio de redes e suas vinculações no espaço-tempo e espaço-território, demarcadas por uma abordagem de sustentabilidade global.

A preocupação com a retomada da economia é notória em todo o globo, porém as causas sociais, econômicas, culturais, políticas e ambientais que a pandemia causou e vem causando são impasses e desafios integracionistas. Nesse ponto, buscaremos demonstrar quais são as medidas e influência que o Eixo de Capricórnio se demonstra com suas questões de relação entre os países envolvidos na busca de atingir as metas que são colocadas pela Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável na região.



**Figura 4.** Objetivos da Agenda 2030 da ONU.  
 Fonte: ONU, 2015.

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As mudanças geopolíticas e geoeconômicas da atualidade são visíveis em todo mundo. A América do Sul possui problemas estruturais, econômicos, políticos e sociais que são anteriores a pandemia de COVID-19 que com a crise sanitária foram agravadas e aprofundadas. Com essas modificações mundiais, os países Sul-Americanos têm que se readequar e remodelar segundo as novas realidades que foram colocadas por conta da pandemia de COVID-19, a integração ganha uma importância significativa entre esses países. Nesse arcabouço, é de necessário decidir e delinear estratégias de integração regional, com a questão de fluxos de saídas regionais sejam mais visíveis para que a *performance* geoeconômica tenha um desenvolvimento sustentável.

Sendo assim, na visão da *performance* geoeconômica, é possível observar que os entraves regionais na América do Sul são mais que as inúmeras barreiras naturais e sociais que estão entre as regiões econômicas mais importantes do continente e que estão inseridas no eixo de capricórnio. As redes bioceânicas que têm saída para o Oeste conectando os Oceanos Atlântico e Pacífico, podem ser elevados com o alinhamento entre a Agenda 2030 e os desafios da integração regional Sul-Americana. Com isso, os obstáculos de caráter econômico, político-partidários e burocráticos em uma escala menos importante, assim, dando uma positividade para as ações eficazes de integração e de desenvolvimento sustentável do continente Sul-Americano.

Deste modo, sobre as metas definidas pela Agenda 2030 que dirigem um



desenvolvimento sustentável, que tem a busca para a preservação dos ecossistemas locais e regionais, em um cenário de mudanças que ocorrem de forma contínua globalmente quanto a fatores econômicos, políticos e sociais, com o foco no dinamismo da economia global de diversos países, sendo o um grande ator dessa variável a China, como o impulsionador e condutor das ações, o eixo de capricórnio é uma importante alternativa de rede de fluxos de saída do Oceano Atlântico para o Pacífico, com o abastecimento das necessidades, contudo tendo seu preço a ser observado, sobre isso, é o desafio de junção harmônica da necessidade com o desenvolvimento sustentável.

## 5. REFERÊNCIAS

- AMIN, M. M. A Amazônia Na Geopolítica Mundial Dos Recursos Estratégicos Do Século XXI. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, v.107, p. 17-38, 2015.
- BARROS, P. et al. **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico**: Produção e comércio na rota da integração sul-americana. Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea, 2020, 186 p.
- BLACKWILL, R.D., HARRIS, J. M., **War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft**. Belknap Press, 2017.
- BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Avaliação dos corredores bioceânicos**. 2010. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/arquivos/corredor-bioceanico/corredor-bioceanico-produto-2.pdf>. Acesso em: 22 jun. de 2022.
- BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Corredor bioceânico ferroviário: estudos técnicos referentes ao Eixo de Capricórnio: relatório consolidado**. 2011. Disponível em: <https://bit.ly/3Ne7Wta>. Acesso em: 23 jun. de 2022.
- CORREIA, P.P., **Geopolítica e Geoestratégica**. Nação e Defesa, Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, nº 131, 2012, 229-246p.
- EGLER, C. A. G.: As Américas: singularidades de um continente plural. In: M. P. Oliveira; M. C. N. Coelho; A. M. Corrêa (Eds.); **O Brasil, a América Latina e o Mundo: espacialidades contemporâneas**. Rio de Janeiro: Lamparina, v. I, p.142-167, 2008.
- LUTTWAK, Edward N. **From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce**. The National Interest, n. 20, p. 17–23, 1990. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/42894676>. Acesso em 27 jun. 2022.
- MOISIO, S. Re-thinking geoeconomics: Towards a political geography of economic geographies. **Geography Compass**, v.13, n.10, p. e12466, 2019.
- MOISIO, S., Towards geopolitical analysis of geoeconomic processes. **Geopolitics**, v.23, p. 22-29, 2018.

OLIVEIRA CRUZ, D. A. M. Redes de infraestrutura e a integração regional na América do Sul: projetos, contradições e intencionalidades. **Geo UERJ**, v.37, 1-16, 2020.

MATIAS SILVA, A. **Aspectos Geopolíticos e Geoeconômicos das Relações Bilaterais Entre Brasil e Argentina na Pandemia da COVID-19**. Monografia – Curso de Bacharelado em Geografia – Universidade Federal do Acre, Rio Branco, 2022.

RIBEIRO SILVA, C. H. Performance geoeconômica na América do Sul: apontamentos sobre a macro, saída para o Pacífico e a agenda horizonte 2030. **UÁQUIRI**, v.4, n.1, p. 139-155, 2022.

\_\_\_\_\_; SILVA, A. A. P. DA.; SILVA, J. DOS S.; FRANQUELINO, A. R.; FONTES, D. M. PERFORMANCE GEOECONÔMICA DE SUB-REGIÕES NA AMÉRICA DO SUL: ELEMENTOS PARA UMA NOVA REGIONALIZAÇÃO. **Revista Tempo do Mundo**, n. 27, p.247-272, 2022.

\_\_\_\_\_. O Retorno Da Geoeconomia Nos Fluxos Globais. **Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros**, v. 26, n.14, p. 59-71, 2017.

## TRABALHO DE CAMPO INTEGRADO: UM ESTUDO DAS DIMENSÕES TERRITORIAIS NO ESTADO DE RONDÔNIA

INTEGRATED FIELDWORK: A STUDY OF TERRITORIAL DIMENSIONS IN THE STATE  
OF RONDÔNIA

**Cristiele Souza da Silva<sup>1</sup>, Francisco Cardeal de Araújo<sup>2</sup> e Liliane Maia Cavalcante<sup>3</sup>**

1. Graduanda em Geografia pela Universidade Federal do Acre (UFAC); Pesquisadora-Júnior e Assistente Técnica no Instituto GeoLAB | Instituto e Laboratório de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul.
2. Graduando em Geografia pela Universidade Federal do Acre (UFAC); Bolsista do Programa de Residência Pedagógica.
3. Graduanda em Geografia pela Universidade Federal do Acre (UFAC); Bolsista do Programa de Residência Pedagógica.

### RESUMO

Nesse estudo, foi realizado uma análise acerca das dimensões territoriais presentes no processo de regionalização da região de Rondônia identificadas do campo integrado realizado na disciplina de regiões e regionalização do Brasil, no qual, a região quando planejada leva em consideração as dimensões territoriais a depender da localidade e temporalidade. Esse trabalho tem como objetivo a identificação das dimensões territoriais utilizadas no processo de regionalização, e conseqüentemente, a compreensão de que forma essas dimensões interferem na dinâmica econômica da região em estudo, sendo, o município de Guajará-Mirim e Porto Velho do estado de Rondônia. No qual, essa análise foi fundamental para o desenvolvimento da aprendizagem a partir do método de investigação, e também, a compreensão das dimensões territoriais responsáveis pelo desenvolvimento regional do Brasil, em especial nas regiões de Acre e Rondônia.

**Palavras-Chave:** Regionalização, Dimensões territoriais e Dinâmica econômica.

### ABSTRACT

In this study, an analysis was carried out about the territorial dimensions present in the regionalization process of the region of Rondônia identified from the integrated field carried out in the discipline of regions and regionalization of Brazil, in which the region when planned takes into account the territorial dimensions depending on the locality and temporality. This work aims to identify the territorial dimensions used in the regionalization process, and consequently, to understand how these dimensions interfere in the economic dynamics of the region under study, being, the municipality of Guajará-Mirim and Porto Velho in the state of Rondônia. In which, this analysis was fundamental for the development of learning from the

investigation method, and the understanding of the territorial dimensions responsible for the regional development of Brazil, especially in the regions of Acre and Rondônia.

**Keywords:** Regionalization, Territorial dimensions and Economic dynamics.

## 1. INTRODUÇÃO

A aula de campo, de acordo com Cordeiro (2011), é uma metodologia de ensino que auxilia para uma melhor assimilação dos conteúdos ao relacionar a teoria proposta na sala de aula com os conhecimentos e análises que são entendidos e aprofundados na prática, ou seja, é através da aula de campo que é possível que os discentes estabeleçam relações existentes em determinadas regiões. Assim, aulas de campo para o ensino da geografia se tornam um processo metodológico fundamental para compreensão do modo como se organiza o espaço geográfico brasileiro em diferentes aspectos.

O estudo da região e regionalização do Brasil busca compreender o espaço geográfico através de sua classificação, em particularidades, que tem características similares, isto quer dizer que, o desenho da regionalização foi entendido como um instrumento de planejamento do estado, pois, a região quando planejada leva em consideração as dimensões territoriais a depender da localidade e temporalidade (BOSCARIOL, 2017, p.186.).

Assim, o presente trabalho tem como objetivo a identificação das dimensões territoriais utilizadas no processo de regionalização, e conseqüentemente, a compreensão de que forma essas dimensões interferem na dinâmica econômica da região em estudo, sendo, o município de Guajará-Mirim e Porto Velho do estado de Rondônia.

## 2. MÉTODOS

A aula de campo aconteceu pela disciplina: Regionalização e Regiões do Brasil – REB, ministrada pelo Prof. Dr. Cristovão Henrique Ribeiro da Silva. O trabalho de campo foi realizado entre os dias 10 a 14 de Agosto de 2022, possuindo como ponto de partida o campus da Universidade Federal do Acre (UFAC), a viagem compreendeu todo o trajeto até os municípios de Guajará-Mirim (RO) e posteriormente, Porto Velho (RO).

O trabalho de campo integrado em Guajará-Mirim (RO) foi dividido em três paradas, a primeira foi na Serra dos Pacaás Novos no qual foi analisado o processo de regionalizao geográfico que  o predominante nessa área, a segunda parada foi no Porto Alfandegário de Guajará-Mirim (RO) e Guayaramerín em que foi analisado sobre a articulao dessas cidades por meio dos fatores econômicos. E por fim, mais não menos importante, a visita ao Memorial Rondon no município de Porto Velho (RO), na qual, foi compreendido acerca dos aspectos históricos. Assim como, o texto destaca acerca da importância da Ponte do Abunã em Rondônia sobre o rio Madeira que acontece a integrao da Região Norte com outras partes do país.

Procuramos, então, elucidar as principais dimensões territoriais que são fundamentais para a discussão sobre regionalizao no qual acaba refletindo acerca do desenvolvimento regional através do planejamento do estado nessas regiões.

### **3. RESULTADOS E DISCUSSÃO**

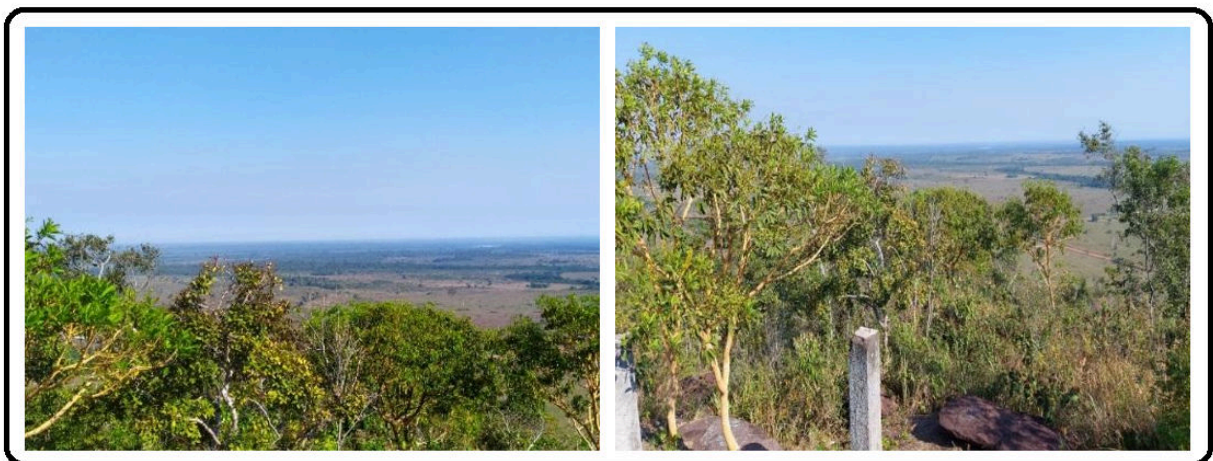
#### **3.1. HISTÓRIA DA SERRA DOS PACAÁS NOVOS E A SUAS DIMENSÕES TERRITORIAIS**

A primeira parada foi na Serra dos Pacaás Novos (Figura 1) que recebeu esse nome em funo de uma tribo indígena, que ocupa a região, atualmente a tribo indígena Uru-eu-wau-wau contona toda a serra. Pacaás Novos é um parque nacional gerenciado pelo Instituto Chico Mendes de Conservao da Biodiversidade (ICMBio), que se encontra a leste do corredor Guaporé-Mamoré que  fronteiroo com a Bolívia, ele foi criado em 1979, devido a uma ocupao desordenada do estado de Rondônia com a abertura da Br-364 que liga com os estados de São Paulo e Acre e o com avanço da fronteira agrícola, nessa região surge a necessidade de proteger os recursos naturais uma vez que a sua conservao é fundamental, considerando, a riqueza hídrica existente e a integrao ao mosaico de áreas protegidas. “O Mosaico é de grande importância para a conservao da biodiversidade, de processos ecológicos e de serviços ecossistêmicos, haja vista a intensa degradao ambiental da região” (ICMBio, 2016).



**Figura 1.** Serra dos Pacaás Novos, município de Guajará-Mirim  
Fonte: Cardeal, 2022.

Ao analisar a região é identificado que a dimensão territorial preponderante de regionalização da serra é o geográfico. O parque nacional representa uma zona de transição entre o bioma do cerrado e o bioma Amazônico, denominando-se uma região ecotonal, segundo o professor Aziz Ab'Saber (2003), nessa área de ecótono é possível perceber a relação da biogeografia ao analisar a tonalidade das folhas, o tamanho das folhas, o desenho dos caules, a proporção dos arbustos (Figura 2), em que, na geografia essa análise se caracteriza como o método descritivo estabelecido por Humboldt (1952).



**Figura 2.** Análise da biogeografia, na tonalidade, tamanho, desenho das árvores.  
Fonte: Cardeal, 2022.

Nessa zona ocorre o processo de decomposição e o movimento de massa das rochas ígneas que se transformam em rochas sedimentares ou seja, ocorre o processo de transformação do solo por agentes externos que é o intemperismo, no qual, esse processo

faz com que essa região toda da Amazônia sul ocidental possua um solo ainda melhor ou propício para o desenvolvimento do agronegócio como é o que acontece na região, isto quer dizer que, as comunidades abióticas e comunidades bióticas ao interagirem formam a Amazônia Sul Ocidental. No que se refere a geomorfologia da Serra dos Pacaás Novos, segundo Souza (2020) é uma escarpa que está em constante evolução que pode ter sido criada e causada através de uma erosão linear, tem os platôs, é um planalto rebaixado da Amazônia sul ocidental e é altiplano. A geologia é constituída basicamente por granitoides pois tem muito granitos, gabros e rochas misturadas que formam um complexo geológico.

Assim, na Serra dos Pacaás Novos a organização da região leva em consideração a dimensão territorial geográfica no qual é observado que a dinâmica econômica da região se organiza e planeja de acordo com esses aspectos que são identificados tanto ciências da geografia física quanto daquelas descritas na geografia humana, mas possuindo predominância a área da geografia física, sendo elas, a pedologia, a biogeografia e a geomorfologia, no qual todas essas características estão associadas no que La Blache (1999) de chama de quadros de geografia.

### 3.2. CENÁRIO GEOPOLÍTICO: MOVIMENTAÇÃO GEOECONÔMICA ENTRE AS CIDADES GÊMEAS FRONTEIRIÇAS GUAJARÁ-MIRIM E GUAYARAMERÍN

Guajará-Mirim é uma cidade Brasileira que faz fronteira com a cidade Guayaramerín do departamento de Beni na Bolívia e são separadas pelo Rio Marmor (Figura 3) que é um elemento natural e corresponde a fronteira que separa o Brasil e a Bolívia. As cidades que são consideradas gmeas, formam-se como nos fundamentais de redes transfronteiriças e possuem a vinculação de fluxos que estão convertidos em sua posição geografia, assim, levando em conta acerca a relação entre poder e território, Raffestin (2011), destaca que essas cidades possibilitam a criação de fluxos que não são controlados pelo estado resultando em um espaço de diferentes atuações.

Nesse sentido, segundo Oliveira et al. (2021), as cidades fronteiriças de Guajará-Mirim e Guayaramerín possui como características principais a articulação entre os centros políticos e ativos, criando ambientes que estabelecem interações espaciais e desempenhando uma função necessária a respeito das questões geoeconômicas, uma vez que, nessas cidades ocorre a circulação de pessoas e mercadorias, sendo esses fluxos essenciais para o fortalecimento da integração regional.

O cenário geopolítico no qual se organiza a dinâmica do rio é fundamental na articulação regional e abastecimento produtivo das cidades, uma vez que Guajará-Mirim se encontra fora do eixo da Br-364. Então, foi observado que tanto no porto de Guajará-Mirim quanto no de Guayaramerín ocorre grande fluxo de circulação comercial de mercadorias que são recomercializadas no outro país, fluxo de circulação de pessoas, veículos, transporte de cargas e bens de consumo.



**Figura 3.** Porto Alfandegário de Guajará-Mirim (RO).

Fonte: Cardeal, 2022.

Assim, analisou-se a movimentação econômica existente entre os portos de Guajará-Mirim e Guayaramerín, isto quer dizer que, a dimensão territorial que é empregada nesses portos e no modo de regionalização é o econômico, ou seja, para entender como essa dimensão é utilizada, é necessário compreender ao as aspectos presente no lugar para entender como a economia se ajustar, essa assimilação vai desde a análise da profundidade do rio, da embarcação utilizada, do tipo de relevo, tipo de solo e tipo de clima, assim pode se dizer que nessas cidades, a geografia do lugar tem imposto que as pessoas se adaptem a sua realidade e os mesmo se organizam em torno dessa geografia, uma vez que, para Tim Marshall (2018), a geografia é indescutível e inerente na vida das pessoas.

Então, como mencionado anteriormente, o meio de transporte utilizado para a circulação dos fluxos entre as duas cidades é o modal fluvial e o transporte intermodal rodoviário-fluvial. Essas região possui um projeto para a construção de uma ponte sobre o rio Mamoré, interligando as cidades de Guajará-Mirim e Guayaramerín, no qual, essa ponte assim como do rio Madeira irá promover a integração regional da América do sul uma vez que a ponte coloca uma rede bioceânica conectada com outro oceano, assim como, será



fortalecido a dimensão territorial política e econômica existente entre os portos, porém modificara a realidade das pessoas inseridas na geografia do lugar.

A circulação de mercadorias e pessoas na fronteira é um fato comum que viabilizando captar como as organizações espaciais se formam e como o lugar engloba esses arranjos com características iguais, dessa forma, percebe-se como as relações bilaterais se destacam com a relação de diferentes segmentos analisados, como, no campo educacional, na saúde, no transporte, nos consulados e, principalmente, no comércio, porém, cada município possui suas particularidades que se completam nas articulações entre os países, regiões e sub-regiões as quais Guajará-Mirim e Guayaramerín estão introduzidas (SILVA; DINIZ, 2019).

### 3.3. O PAPEL DO MEMORIAL RONDON ENQUANTO RESGASTE A HISTÓRIA DO ESTADO DE RONDÔNIA

O Museu Rondon foi criado em 1972, recebeu o nome do Marechal Candido Mariano da Silva Rondon devido sua dedicação em defender os direitos e povos indígenas, esse museu conta a história de vida de Rondon através de salas com painéis, quadros, jornais, fotografias, artefatos, armas, cerâmicas, adornos e dentre outros (Figura 4). Assim, com a visita no museu foi possível conhecer como está organizada a região por meio da dimensão territorial predominante, histórica, porém, ficou compreendido que o estado de Rondônia é regionalizado através de uma dimensão territorial econômica. Dessa forma, para entender a dimensão histórica presente no memorial Rondon, foi realizado uma resgate da história do estado, partindo da antiga fronteira dos estados do Amazonas e Mato Grosso, as grandes expedições e as linhas telegráficas e como a hidrelétrica de Jirau modifica o cenário dos indivíduos instalados na região.



**Figura 4.** Artefatos presente no Museu Rondon (RO).  
Fonte: Cardeal, 2022.

### 3.4. ANTIGA FRONTEIRA DOS ESTADOS DO AMAZONAS E MATO GROSSO

A antiga fronteira dos estados do Amazonas e Mato Grosso (Figura 5) está localizado dentro do memorial Rondon no qual ocorreu umas das paradas da aula de campo, em que, é considerado um dos principais pontos turísticos e históricos do Estado de Rondônia por permitir a manifestação da dimensão territorial histórica da região.

Antigamente o território pertencia a esses estados e somente veio a ser transformado em território nacional em 1943, como território de Guaporé, somente em 1956 que o estado recebeu o nome como Rondônia em homenagem ao Marechal Rondon que foi um grande desbravador dos sertões de Mato Grosso e Amazônia. O marco divisório foi estabelecido devido às disputas existentes por esses estados, uma vez que, com o valor da borracha em crescimento, os conflitos na região cresciam, principalmente, pelas disputas de terra.

Com a comercialização borracha em ascensão tanto em cenário do mercado nacional como internacional pautado para questões econômicas, inicia a disputa de territórios por parte dos presidentes dos estados com o intuito de aumentar as arrecadações provinciais, assim, ocorre essa delimitação fronteiriça entre os estados de Mato Grosso e Amazonas (NASCIMENTO, 2017). O estado de Mato Grosso, ganhou destaque no cenário econômico, uma vez que, ficou com territórios que ocorreu grande extração da borracha.



**Figura 5.** Marco Divisório dos estados do Amazonas e Mato Grosso.

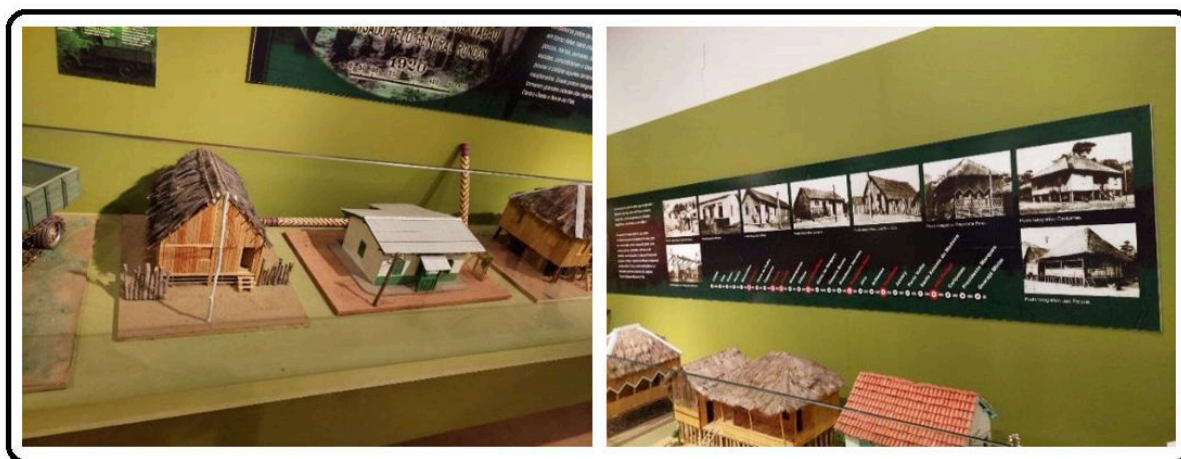
Fonte: Maia, 2022.

### 3.5. AS GRANDES EXPEDIÇÕES E A IMPORTÂNCIA DO TELÉGRAFO NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

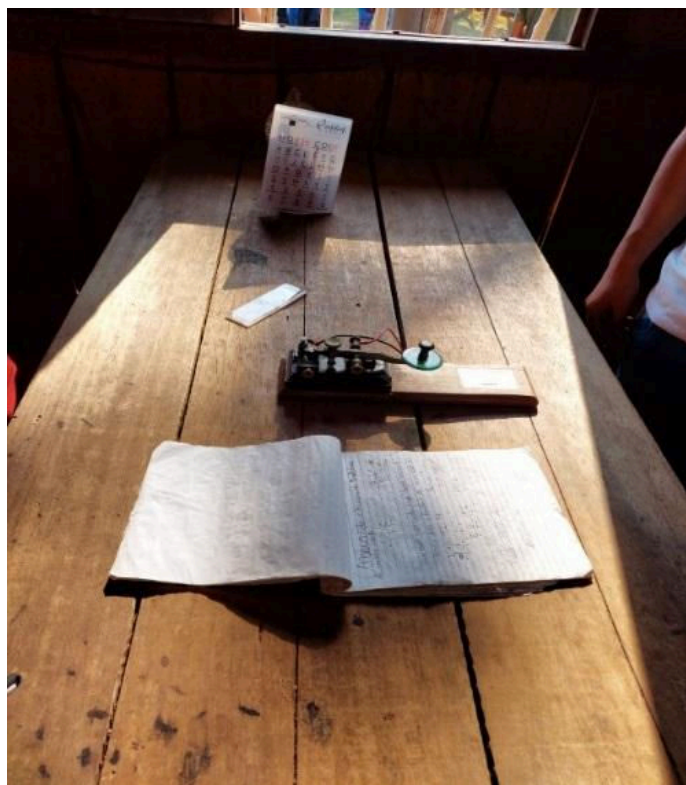
Segundo Domingues (2010), a república, no início do século XX, com o intuito de aumentar a sua autoridade nos territórios que não eram explorados, estabeleceu a comissão Rondon, comando por Marechal Rondon entre os anos de 1906 a 1909, no qual, o objetivo final era implementar uma linha telegráfica do Mato Grosso ao Amazonas, uma vez que, a implementação dessas linhas facilitavam no transporte de pessoas, mercadorias e de trocas, além de que, a comunicação entre as regiões do Brasil chegariam mais rápidas.

As explorações comandadas por Marechal Rondon tiveram fundamental importância na integração, unidade e desenvolvimento regional de Rondônia, uma vez que ele conseguiu estabelecer e instalar uma rede de postos de telégrafos (Figura 6 e 7), que colaborou para a integração do extremo oeste do Brasil que antes era isolado, dos grandes centros e nas regiões fronteiriças Mato Grosso, Goiás e Amazonas que constituíam os principais estados a serem integrados ao restante do Brasil, para além do mapeamento de terras, rios, construções de estradas e pontes, e sobretudo, estabelecendo uma relação com as tribos indígenas.

Nesse período, o processo da abertura das linhas telegráficas foram iniciadas na mesma época que a estrada de ferro Madeira-Mármore e com o ciclo da borracha, todas com um único intuito viabilizar a comunicação para maior desenvolvimento econômico da república. Ao todo foram construídos cinco postos telegráficos partindo de Cuiabá até o Santo Antônio do rio Madeira no qual como resultado da implantação dos postos telegráficos ocorreu o impulsionamento do povoamento das regiões que estavam localizados e dessa forma as cidades foram se desenvolvendo e se organizando.



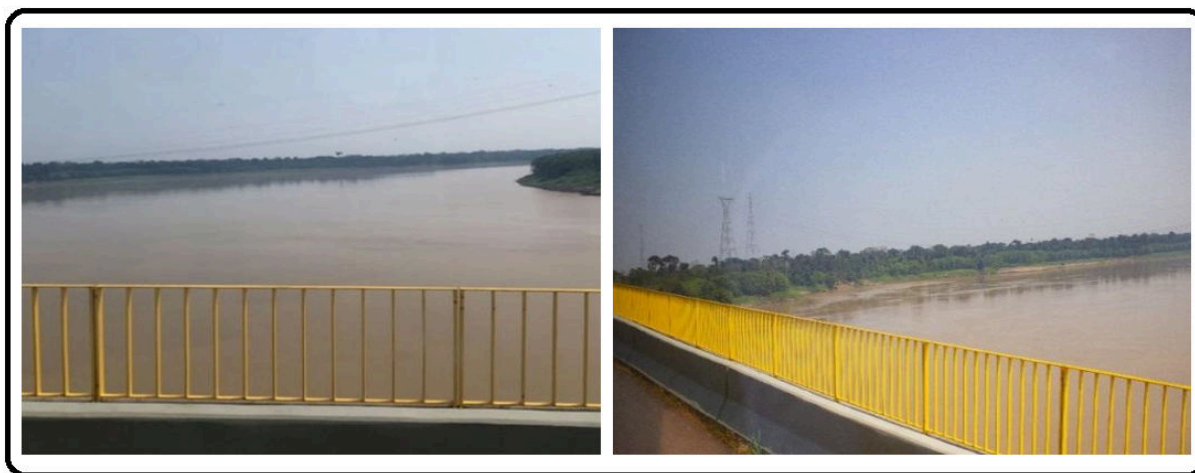
**Figura 6.** Postos de telégrafos construídos por Rondon - Museu Rondon (RO).  
Fonte: Cardeal, 2022.



**Figura 7.** Posto telégrafo exposto no Museu Rondon (RO).  
Fonte: Cardeal, 2022.

### 3.6. INFLUÊNCIA DA PONTE DO ABUNÃ NA DINÂMICA ECONÔMICA PARA O ESTADO DO ACRE

A Ponte do Abunã (Figura 8) em Rondônia sobre o Rio Madeira foi inaugurada em 2021, conecta o território do estado do Acre ao território brasileiro 118 anos depois pela Br-364. O Acre era o único estado do Brasil que não possuía ligação com a malha rodoviária do país, isto quer dizer que, para conectar as estradas era necessário realizar a travessia do rio Madeira através de balsa que levava em torno de 3 horas, atualmente leva menos de 10 minutos para que essa passagem. Considerando as dimensões territoriais no processo de regionalização tendo como fator dominante o econômico, a ponte é fundamental para o desenvolvimento regional e a integração regional Sul-Americana, favorecendo condições rodoviárias ideais para transcorrer produção pelo Pacífico permitindo o trânsito de passageiros e cargas fazendo com que as rotas bioceânicas sejam capazes de passar por uma modificação geoeconômica, conforme aborda Ribeiro (2022).



**Figura 8.** Ponte do Abunã em Rondônia sobre o Rio Madeira.

Fonte: Cardeal, 2022.

Por outro lado, essa construção modifica a geografia do lugar das pessoas que estão inseridas na região, uma vez que, antes da construção a passagem de pessoas, cargas, mercadorias e transportes eram realizadas de balsas e essa passagem possuía um custo e um tempo de passagem no que acaba gerando o desemprego dos indivíduos que estava nessa região. Atualmente essa dinâmica ganha um novo cenário, especialmente voltado para a economia, pois, a ponte promove uma passagem mais segura, mais rápida, eficiente e os potenciais que a região tem são destacados, favorecendo, principalmente, a nova sub-região que está sendo redesenhada a AMACRO, enquanto uma possibilidade para o projeto do desenvolvimento regional amazônico (RIBEIRO SILVA, 2022).

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Dessa forma, a identificação e análise sobre as dimensões territoriais no processo de regionalização do estado de Rondônia colaboram para o aumento da discussão da regionalização tendo o território enquanto argamassa para a formação de uma região, ou seja, é importante entender a regionalização enquanto planejador, uma vez que, quando se analisa acerca da regionalização é necessário realizar um estudo para o desenvolvimento de determinada região, como também, associar que quando se discute sobre estado, esse está voltado para questão regional. Na região em estudo foi possível analisar as dimensões

territoriais históricas, econômicos, políticos, sociais e geográficos que são fatores fundamentais para o processo de regionalização de uma região.

Então, o presente estudo teve como intuito o estabelecimento da relação e acerca das temáticas abordadas em aula com a vivência da prática do ensino, e assim, foi de fundamental importância no desenvolvimento da aprendizagem a partir do método de investigação e análise, e também, o entendimento de todos os fatores responsáveis pelo desenvolvimento regional do Brasil, em especial nas regiões de Acre e Rondônia.

## 5. REFERÊNCIAS

AB'SÁBER, A. N. **Os domínios da natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

CORDEIRO, J. M. P. OLIVEIRA, A. G. **A aula de campo em geografia e suas contribuições para o processo de ensino-aprendizagem na escola**. Revista Geografia (Londrina), v. 20, n. 2, p. 099-114, 2011.

DE LA BLACHE, P. V. Quadro da geografia da França. **GEOgraphia**, v. 1, n. 1, p. 141-145, 1999.

BOSCARIOL, R. A.. **Região e regionalização no Brasil: uma análise segundo os resultados do Índice De Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)**. In: Bárbara Oliveira Marguti; Marco Aurélio Costa; Carlos Vinícius da Silva Pinto. (Org.). Territórios em números: insumos para políticas públicas a partir da análise do IDHM e do IVS de municípios e Unidades da Federação brasileira. 1ed.Brasília: IPEA, 2017, v. 1, p. 1-230. Disponível em: <https://bit.ly/3CCTvxb>. Acesso em: 29 de Agosto de 2022.

DOMINGUES, C. M. **A comissão de linhas telegráficas do Mato Grosso ao Amazonas e a integração do Noroeste**. XIV Encontro Regional da ANPUH-Rio Memória e Patrimônio. Rio de Janeiro, v. 19, 2010.

HUMBOLDT, A. V. **Quadros da natureza**. Rio de Janeiro: W.W.Jackson. 1952.

MARSHALL, T. **Prisioneiros da geografia: 10 mapas que explicam tudo o que você precisa saber sobre política global**. Tradução Maria Luiza de A. Borges. Rio de Janeiro: Zahar, 1ed, 283p. 2018.

NASCIMENTO, L. B. do. Jogo de interesses ou gritos de liberdade: a disputa pelo vale do madeira durante o período de extração da borracha 1870–1920. **Revista Labirinto (UNIR)**, v.26, n.1, p.407-427, 2017.

OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B.; RAFAEL, C. E. S. S.; YANO, Y. S. Comércio em fronteira: os circuitos da economia urbana em Guajará-Mirim (Estado de Rondônia, Brasil) e Guayaramerín (Departamento de Beni, Bolívia). **Revista Geográfica de América Central**, v.66, p.266-288, 2021.

RAFFESTIN, CI. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Khedyr, 2011.

RIBEIRO SILVA, C. H. Performance geoeconômica na América do Sul: apontamentos sobre amacro, saída para o pacífico e a agenda horizonte 2030. **UÁQUIRI**, v.4, n.1, p.139-155, 2022a.

SILVA, L. L. S.; DINIZ, A. M. A. A intermediação das relações internacionais entre o brasil e a bolívia realizada pelas cidades-gêmeas de Guajará-Mirim (Rondônia) e Guayaramerín (BENI). **Revista de Geografia (Recife)**, v.36, n.3, 2019.

SOUZA, J. S.; SANTOS W. L dos. Aspectos morfológicos do Parque Natural Municipal Serra dos Parecis – Município de Guajará-Mirim/RO. **UÁQUIRI**, v.2, n.1, p.59-79, 2020.

## PERFORMANCE GEOECONÔMICA E O MERCADO CRÉDITOS DE CARBONO O CASO DAS SUB-REGIÕES NA AMÉRICA DO SUL

GEOECONOMIC PERFORMANCE AND THE CARBON CREDITS MARKET THE CASE  
OF SUB-REGIONS IN SOUTH AMERICA

**Cristiele Souza da Silva<sup>1</sup> e Cristovão Henrique Ribeiro da Silva<sup>2</sup>**

1. Graduanda em Geografia pela Universidade Federal do Acre (UFAC); Pesquisadora-Júnior e Consultora Técnica no Instituto GeoLAB | Instituto e Laboratório de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul.

2. Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (Dinte) do Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Geógrafo; Internacionalista; Professor da Universidade Federal do Acre (UFAC); Professor no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo) da UFAc. Diretor Estratégico (DRX) do Instituto de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul (Instituto GeoLAB).

### RESUMO

Nessa pesquisa foi delimitado um estudo geoeconômico das sub-regiões AMACRO e MATOPIBA considerando essa abordagem, destaca-se a questão ambiental que se tornou fundamental para a reintegração do crescimento econômico no mundo, no qual, o estudo tem como objetivo analisar acerca das questões geoeconômicas e a redução das emissões de gases por meio de créditos de carbono nas sub-regiões da AMACRO e MATOPIBA. Para a elaboração da pesquisa, foi definido três etapas, a primeira foi através de uma revisão bibliográfica para obtenção de conhecimento e embasamento teórico. A segunda etapa resulta na coleta de dados sobre os dados das duas sub-regiões AMACRO E MATOPIBA na qual foi utilizado como mecanismo de pesquisa, o método qualitativo, e a terceira etapa, a análise dos dados, foi identificado que essas sub-regiões necessitam do planejamento e adoção de métodos que contribua para a sustentabilidade e uma economia de baixo carbono.

**Palavras-chave:** Geoeconomia, Crescimento econômico, Emissões de carbono e Sustentabilidade.

### ABSTRACT

In this research, a geoeconomic study of the AMACRO and MATOPIBA sub-regions was delimited, considering this approach, the environmental issue that has become fundamental for the reintegration of economic growth in the world, in which, the study aims to analyze



gocioeconomic issues and the reduction of gas emissions through carbon credits in the sub-regions of AMACRO and MATOPIBA. For the elaboration of the research, three stages were defined: the first one was through a bibliographic review to obtain knowledge and theoretical basis. The second stage results in the collection of data on the data of the two sub-regions AMACRO AND MATOPIBA in which the qualitative method was used as a research mechanism, and the third stage, data analysis, it was identified that these sub-regions need of planning and adopting methods that contribute to sustainability and a low carbon economy. **Keywords:** Geoeconomy, Economic growth, Carbon emissions and Sustainability.

## 1. INTRODUÇÃO

Quando se discute sobre questões geoeconômicas, retorna-se a ideia do capitalismo de estado 2.0, isto significa, que é a atuação do estado e suas políticas externas que são influenciados por fatores geográficos no qual acabam afetando o planejamento político e militar do território, ou seja, regiões geoeconômicas são compostas de muitas conjunturas e instituições do Brasil (RIBEIRO-SILVA et al., 2021). Deste modo, nessa pesquisa foi delimitado um estudo geoeconômico das sub-regiões AMACRO e MATOPIBA considerando essa abordagem, destaca-se a questão ambiental que se tornou fundamental para a reintegração do crescimento econômico no mundo. No Brasil, a expansão do agronegócio e a integração de novas áreas são resultado de avanço da reprodução do capital.

Assim, é importante compreender que fronteira agrícola é um processo de incorporação de novas áreas, naturais ou subutilizadas, isto quer dizer que, resultado no avanço de produções agrícolas em grande escala, modernização de áreas rurais, com alto uso de tecnologias e produção de commodities (OLIVEIRA et al., 2021). A produção agrícola tem se transformado em uma ação econômica planejada para o Brasil, de modo que, tanto a atividade agropecuária quanto espaço rural têm exercido uma função essencial no que se trata ao desenvolvimento do país, uma vez que, o desempenho da atividade agrícola tem contribuído para minimizar os efeitos dos ciclos econômicos na história da economia Brasileira, de acordo com Buainaim e Garcia (2013). Nesse sentido, o país possui duas fronteiras agrícola, a primeira denominada de MATOPIBA resultante do acrônimo formado pelas siglas dos estados: Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia que tem destaque no que concerne a produtividade agrícola e a segunda ainda em redefinição chamada de AMACRO, composta por municípios dos estados de Amazonas, Acre e Rondônia, no qual, Silva (2022) explica a diferença existente entre essas sub-regiões:

“O diferencial das duas regiões, para além de suas características geográficas, sociais, políticas, históricas, antropológicas, culturais está na orientação de escoamento da produção das cadeias produtivas. Enquanto o recorte regional MATOPIBA possui um escoamento direcionado para o oceano Atlântico, a AMACRO possui uma orientação geoeconômica potencial de ser o hub (eixo ou ponto, em tradução livre) das redes de infraestruturas no arco Norte voltado para o oceano Pacífico com destaque para os portos que estão no Peru” (RIBEIRO SILVA et al., 2021, p.254).

Dessa forma, a nova região, AMACRO, com a pandemia do Covid-19, pode exercer funções estratégicas no controle tático econômico, uma vez que, possui questões de infraestrutura e corredores bioceânicos, com oportunidades de potencialidade de aumentar o fluxo comercial através da rota do pacífico, permitindo a integração regional e o fortalecimento das economias por meio do agronegócio com as cadeias produtivas globais de commodities sustentáveis (RIBEIRO SILVA et al., 2022). Essa sub-região, tornou-se uma nova frente de desmatamento, grilagem e conflitos de terra na Amazônia, assim como, na MATOPIBA, que com o processo de expansão da atividade agrícola provocou a degradação do solo, das águas, desflorestamento e refletiu nas condições de vidas dos povos tradicionais e indígenas que residem nessas áreas.

Em um cenário em que as mudanças climáticas, são efeitos da exploração ilegal e irresponsável de recursos naturais e por conseguinte, do avanço do desmatamento de florestas nativas se estabelecem sendo um desafio não somente para a economia, assim como para sociedade como um todo, dessa forma buscar por alternativas que tracem reverter esse contexto transforma-se uma função não apenas importante, mas fundamental e urgente, deste modo, está sendo desenvolvidas políticas atreladas as tecnologias que subsidie no processo de recuperação dessas terras, promovendo uma expansão da produção agrícola sem a necessidade de novos desmatamentos, sobretudo na fronteira em redefinição AMACRO, uma vez que, nessa região já ocorre o sequestro de carbono de modo fundamental, porém tem atividades econômicas que são responsáveis pela emissão de Gases do Efeito Estufa (GEE), segundo SUDAM (2021).

Considerando que essas áreas geoeconômicas são o ponto central do desenvolvimento do agronegócio acelerado vinculado ao crescimento constante de produções agrícolas, os créditos de carbono manifestam-se como um auxílio para a economia mundial que está em mudança e de modo sustentável, no qual, de acordo com Khalili (2008), “Créditos de carbono são Certificados de Redução de Emissões (CERs) que autorizam o direito de poluir”, ou seja, um créditos de carbono é formado a cada tonelada de carbono que deixa de ser emitida na superfície, uma vez que, quando se pensa na Amazônia,

é necessário criar metodologias com o auxílio de instituições que garanta para a sustentabilidade ambiental, além de colaborar com os objetivos da ONU da Agenda de 2030.

Desta forma, o presente estudo tem por objetivo a análise e, em seguimento, a compreensão das questões geoeconômicas e a redução das emissões de gases por meio de créditos de carbono nas sub-regiões da AMACRO e MATOPIBA, no qual, se faz necessário caracterizar os aspectos dos créditos de carbono que auxiliam para a diminuição da emissão de gases nas sub-regiões AMACRO e MATOPIBA, analisar os efeitos que contribuiu para o desenvolvimento regional dessas sub-regiões AMACRO e MATOPIBA e entender a dinâmica econômica dessas sub-regiões.

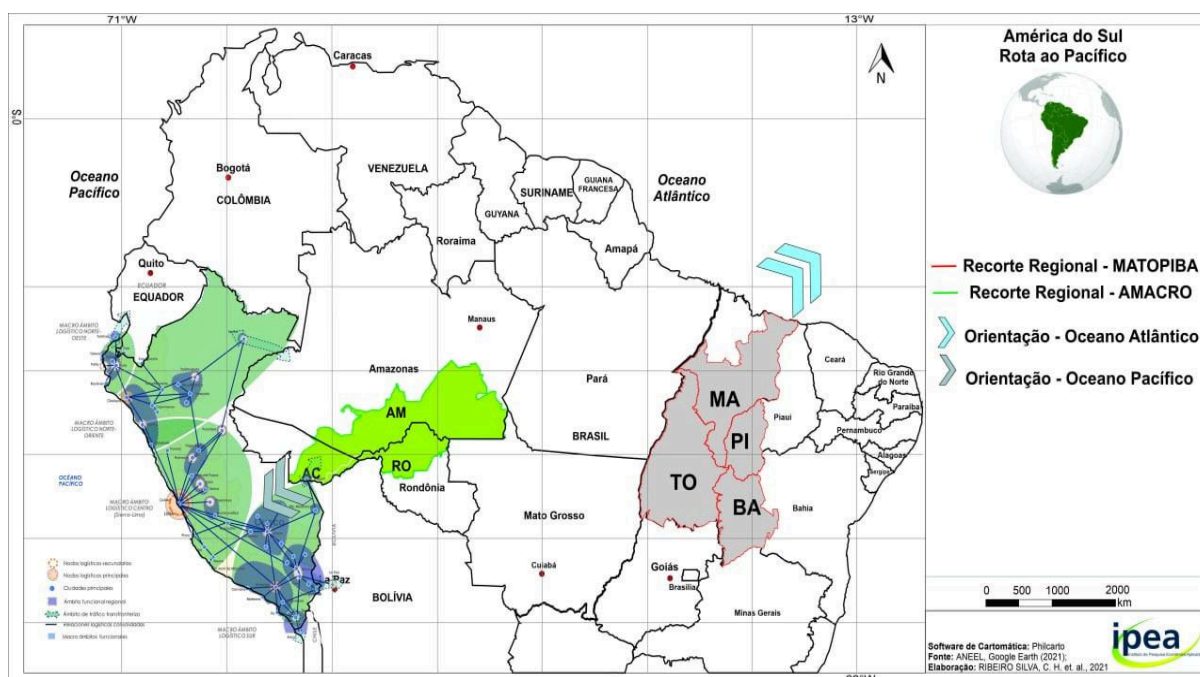
## 2. MÉTODOS

Para a elaboração da pesquisa, foi definido três etapas, a primeira foi através de uma revisão bibliográfica para obtenção de conhecimento e embasamento teórico. A segunda etapa resulta na coleta de dados secundários sobre os dados das duas sub-regiões AMACRO E MATOPIBA na qual foi utilizado como mecanismo de pesquisa, o método qualitativo, seguindo estabeleceu-se as seguintes variáveis: volume exportação e importação (COMEX/STAT, 2021), produto interno bruto (PIB), densidade demográfica, área, taxa de urbanização, desemprego (IBGE, 2021), Índice de desenvolvimento humano (IDH) (PNUD, 2021), o desmatamento e floresta (PRODES, 2021) em que os dados coletados foram fragmentados por município em um recorte de dados dos anos de 2000, 2010, 2018 e 2020. E a terceira etapa, a elaboração de mapas temáticos e gráficos que são cartografados com base nos dados IBGE, PNUD, COMEX/STAT e PRODES. Esses mapas foram elaborados com Philcarto (<https://goo.gl/kl377>), um programa de aplicabilidade livre que facilita a produção de mapas temáticos através de um software gratuito que será fornecido para toda equipe do projeto com apoio dos profissionais do Instituto de Pesquisa GeoLAB - Geoeconomic Laboratory of South America Institute – [geoeconomico.org](http://geoeconomico.org).

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

#### 3.1. INDICADORES SOCIOECONÔMICOS: UMA ANÁLISE GEOECONÔMICA SUB-REGIÕES

A MATOPIBA (Figura 1), enquanto sub-região, foi formada no ano de 2015, num momento em que a situação econômica dos estados, Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia encontrava-se firme devido à alta atividade de produção agrícola que predominava desde 1980. Essa sub-região, de acordo com a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), possui 337 municípios que representa 51% dos estados que o compõem. Já a AMACRO (Figura 1), tem 32 municípios que são 12% dos estados da sub-região, essa fronteira agrícola diferentemente da MATOPIBA surge com a perspectiva de integrar a produção, o emprego e reprodução do capital de modo que seja possível promover a sustentabilidade através dos créditos de carbono.

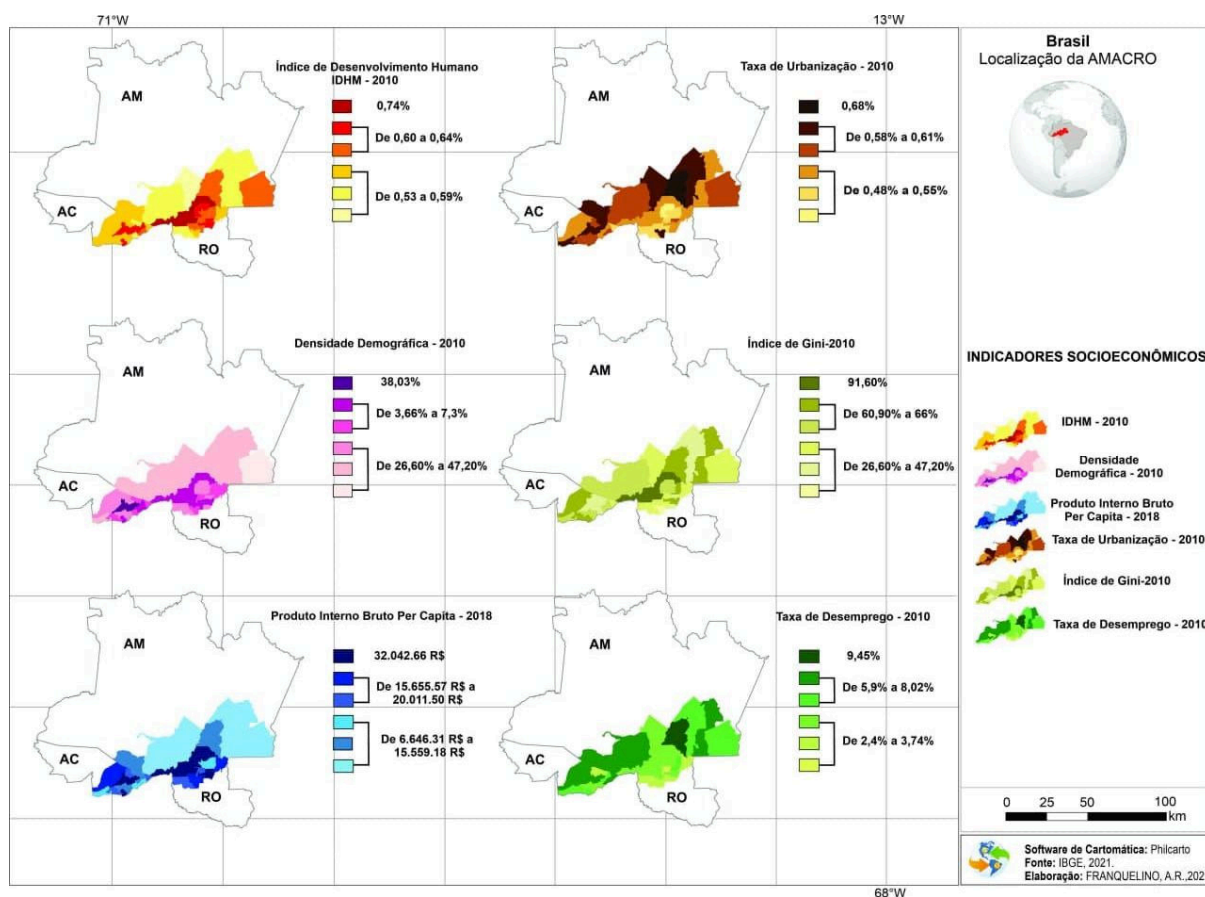


**Figura 1.** América do Sul: Arco Norte (AMACRO e MATOPIBA)  
Fonte: Ribeiro Silva (2022b).

Foi analisado fatores econômicos que mensuram a potencialidade dessas sub-regiões e que são essenciais para que ocorra o desenvolvimento da fronteira agrícola AMACRO, sendo os indicadores socioeconômicos: Produto Interno Bruto (PIB), densidade demográfica

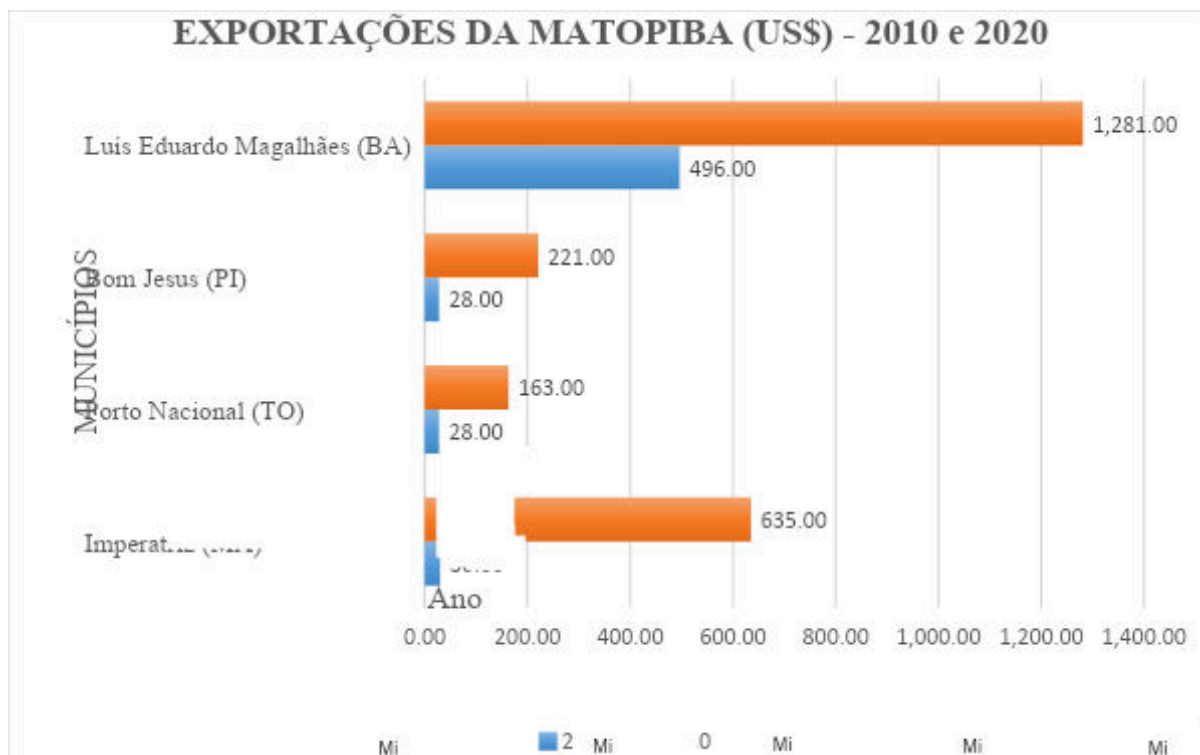
(DM) e Índice de desenvolvimento humano (IDH). Considerando esses indicadores a sub-região MATOPIBA apresentam: O Maranhão, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2010, teve um PIB correspondente a R\$ 6.888,60 (baixo), DM de 19,81 (baixa) e IDH com 0,639 (médio), o Tocantins apresentam o PIB com cerca de R\$ 11.858,96 (médio), a DM de 4,98 (muito baixo) e um IDH igual a 0,699, enquanto, Piauí tem o PIB igual a R\$ 7.140,47 (médio), DM de 12,40 (baixo) e o IDH de 0,646 (médio), e a Bahia tem o PIB igual a R\$ 11.012,34 , uma densidade demográfica de 24,82 (baixo) e 0,660 (médio). Já na sub-região AMACRO, o Amazonas em 2010 teve um PIB correspondente a R\$ 17.490,23 (alto), DM de 2,23 (muito baixo) e um índice de desenvolvimento humano de 0,674 (médio), o estado do Acre, com um PIB de R\$ 11.385,25 (médio), uma densidade demográfica de 4,47 (muito baixo) e o IDH 0,663 (médio), e Rondônia apresenta o produto interno bruto de R\$ 15.322,00 (médio), a DM de 6,58 (baixo) e o IDH de 0,690 (médio).

Ao analisar o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) das sub-regiões, que realiza a medida de desenvolvimento do estado composta de indicadores de três dimensões: longevidade, educação e renda, no qual, o índice pode variar de 0 a 1 e quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano, pode-se notar que, tanto a MATOPIBA quanto a AMACRO possuem seu IDH em nível médio. Na AMACRO (Figura 2), o município que chama atenção nessa análise é o de Porto Velho que em 2010 tem um PIB considerado alto, o que resulta em uma riqueza concentrada em determinadas regiões desse município, para além de Porto Velho, no estado do Acre, Rio Branco possui um PIB baixo, o que indica que esses dois municípios têm qualidades de vida medianas. Entretanto, analisa-se que a densidade demográfica da sub-região AMACRO é menor que a da MATOPIBA, ou seja, considerando que a dinâmica populacional dessa área é inferior, logo, o PIB dela será maior no quantitativo a nível país, pois leva-se em consideração esse indicador. Assim, em um contexto mais amplo, é destacado que tanto a AMACRO que está em construção quanto a MATOPIBA apresentam baixos níveis de desenvolvimento econômico e a dinâmica populacional de acordo com os indicadores dos aspectos sociais analisados, principalmente nos municípios do estado de Rondônia que faz parte da sub-região AMACRO, no qual, necessitam do desenvolvimento e execução de políticas públicas e privadas que estejam direcionadas para o planejamento de integração regional e urbana de modo que os estados que compõem essas regiões sejam visualizados como planejadores.



**Figura 2.** Indicadores socioeconômicos dos municípios da sub-região AMACRO  
 Fonte: Ribeiro Silva (2022b).

Outra variável que foi observada e analisado foi o de exportação (Figura 3) da Sub-região MATOPIBA com recorte nos anos de 2010 e 2020, em que, o número de exportações cresceu três vezes mais, assim, a medida que a região cresce em torno de uma base de exportação, acaba que gerando, desenvolvendo e movimentando economias externas, por outro lado, quanto mais ocorre o processo de exportação de commodities e produtos bens primários maior é a área de desmates na fronteira agrícola que é uma área de desmatamento acelerado e desenfreado. Nessa análise, o município que chama atenção é o do estado de Maranhão, uma vez que, Imperatriz em 2010 exportou cerca de 30.000,00 U\$ milhões de dólares, já em 2010, o mesmo município exportou 633.530.019,00 U\$ milhões de dólares, isto quer dizer que, o número de exportações cresceu de modo acelerado em um intervalo de dez anos, contribuindo para a movimentação das indústrias, geração de renda e emprego, porem por outro lado, gera uma economia de alto carbono, desmatamento, mudanças climáticas e um solo improdutivo.



**Figura 3.** Gráfico de Exportação da MATOPIBA (US\$) – 2010 e 2020.  
Elaboradora: SILVA, C. S. 2022. Fonte: COMEXSTAT, 2021

### 3.2. APRIMORANDO A PERFORMANCE GEOECONOMICA: O MERCADO DE CRÉDITO DE CARBONO

Segundo Hua et al. (2011), para reduzir a quantidade de emissão dos gases poluentes é necessário que seja estabelecido novos métodos de emissão e um desses mecanismos é o mercado de emissões de carbono, uma vez que, a emissão de gases ocorre de modo intenso através do uso da terra e atividades industriais, em que, são essas atividades que movimentam a economia do país, logo, as instituições de proteção ambiental reguladoras estabelecem objetivos para a essas industrias afim de atenuar a emissão de gases. Então, é possível compreender que o mercado de crédito de carbono, com a efetivação da finalidade do Protocolo de Quioto, possui a obtenção de lucros, uma vez que, esse mercado é um espaço internacional de negócios que é resultante da compra e venda de autorizações de emissão e redução de créditos, em que, quando se obtém a atenuação da emissão global de GEEs, também ocorre o acréscimo da lucratividade e de investimento em novos meios de produção sustentável (NÁPRAVNÍK FILHO, 2006).

Reduzir as emissões de gases do efeito estufa demonstrar reprimir o crescimento econômico e modificar a forma de vida da sociedade, assim, é preciso se adequar a um modo de organização que ocorra a articulação entre o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade. O mercado de carbono surge como meio de neutralizar essas emissões de carbono com a inserção de tecnologias e inovações, uma vez que, aumentar a produção de modo sustentável, sem provocar o desmatamento e evitar perdas em função de problemas climáticos é fundamental para contribuir com agenda da ONU de 2030, assim, é uma forma economicamente viável e reaplicável na conservação e recuperação de áreas degradáveis e improdutivas utilizando de ferramentas financeira que estão no mercado nacional como no mercado internacional.

Nas sub-regiões, o crédito de carbono podem ser gerados nos que mais realizam a emissão de carbono, no caso como visto anteriormente destaca-se o uso da terra, tornando uma fonte de renda que pode ser comercializado na bolsa de valores e gera receita para a instituição que desenvolveu o projeto, deste modo, o mercado de carbono ele atua de forma bilateral sendo um *blockchain*, uma vez que ocorre a venda e compra desses créditos, no qual, é necessário ter em mente que a comercialização de qualquer commodities varia de acordo com a bolsa de valores.

Na MATOPIBA, especificamente, o maior índice de uso da terra se dá através da produção da soja em que quando se trata de emissões de carbono tem um alta estimativa de emissão, no qual, a metade é originaria de uso de produtos que garantem rendimento na produção agrícolas através de mecanismos como calagem e aplicação de gesso, já outra parcela com um número predominante alto é o de uso de fertilizantes nitrogenados, assim, um dos meios a ser buscado é a análise desses cenários de movimentos de carbonos de acordo com as mudanças de uso e manejo do solo que implicam em novos valores de sequestro e emissão do solo, mas, como o mercado de carbono auxilia nesse processo?

Quando ocorre a análise de conjunturas desse seguimento, os resultados obtidos auxiliam em caminhos para grandes proprietários de terras, produtores e até mesmo o estado consigam reduzir os impactos gerados pelas atividades com o auxílio do fornecimento de informações que auxiliam nas tomadas de decisão que impactam diretamente na produção como na vida da sociedade em geral, partindo desse pressuposto, é estabelecido ações que contribuía para a conversação e reflorestamentos dessas áreas, no que concerne a produção é inserido tecnologias que subsidia esse processo produtivo potencializando áreas e produções. Mercado de carbono nesses casos, realizar a captação do carbono resulta na geração de renda quando é realizado a venda de créditos de carbono.



Uma das principais ações que são fundamentais para a redução dessas emissões é a atuação do estado por meio do seu instrumento balizador que é o planejamento realizar o desenvolvimento de políticas que consiga estabelecer o controle dessas emissões, uma vez que, o mercado tende a crescer principalmente nos próximos 10 anos trazendo benefícios para governos, empresas, donos de produções e a população no geral.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assim, a AMACRO, surge como uma região geoeconômica de grande de crescimento econômico, buscando métodos através de investimentos que colabore para a utilização de grandes áreas com potenciais econômicos de modo sustentável, no qual essa sub-região tem como objetivos traçar uma nova regionalização quando se considera a fronteira agrícola MATOPIBA, pois, através do planejamento surge novos métodos para que essa sub-região de fato se consolide enquanto fronteira agrícola. Assim, esse planejamento de desenvolvimento tem como fim a utilização de terras desmatadas com o intuito de promover uma economia de baixo carbono e reformular o espaço urbano. Diante disso, o Estado do Acre, desenvolveu o Sistema Estadual de Incentivos a Serviços Ambientais (SISA), em 2010, que é um sistema que busca valorizar a floresta em pé e consolidar a produtividade de áreas desmatadas e incluir e valorizar comunidades locais no processo de adaptação às situações adversas e de mitigação dos efeitos das mudanças climáticas.

Dessa forma, foi apresentado no decorrer da pesquisa, as principais questões geoeconômicas que formam as sub-regiões AMACRO e MATOPIBA, de modo que, essas características analisadas que delimitam essas sub-regiões são importantes para o reconhecimento das potencialidades existentes nessas áreas, possibilitando e fortalecendo a integração regional. Nesse sentido, ao analisar a sub-região MATOPIBA, verifica-se por meio de índices econômicos de desenvolvimento urbano-humano-regional é necessário o planejamento regional e adoção de métodos que contribua para a sustentabilidade, sobretudo, na AMACRO, pois, equilibrar o desenvolvimento econômico e a proteção ambiental é uma tarefa delicada, porque as pegadas ambientais e sociais variam dependendo de fatores de comercialização, negociação, produção, benefícios e gerenciamento de resíduos. E nosso estudo aqui tenta entender o papel dos créditos de carbono nessas sub-regiões de intensa transformação produtiva do ponto de vista da

geografia enquanto um projeto de iniciação científica no âmbito do projeto de pesquisa do Instituto GeoLAB.

## 5. REFERÊNCIAS

BUAINAIN, A. M.; GARCIA, J. R. **Pobreza rural e desenvolvimento do semiárido nordestino: resistência, reprodução e transformação**. In: BUAINAIN, A. M.; DEDECCA, C. (Orgs.). *A nova cara da pobreza rural: desenvolvimento e a questão regional*. Brasília: IICA, 2013.

COMEX STAT. **Exportação e importação municípios**. Disponível em: <https://bit.ly/2JBydKl>. 22 de setembro de 2021.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <https://bit.ly/3aXRyjn>. Acessado em: 28 de setembro de 2021.

HUA, G.; CHENG, T.C.E.; Wang, S. Managing carbon footprints in inventory management. **International Journal of Production Economics**, v.132, n.2, 178-185, 2011.

KHALILI, A. E. **O que são créditos de carbono**. Fórum de direito urbano e ambiental, v.7, p.7-10, 2008.

OLIVEIRA, A. B.; PEREIRA, A. M.; ARAÚJO, J. A. V. de. Da fronteira agrícola aos territórios do agronegócio florestal. **Geotextos**, v. 17, p. 89-115, 2021.

NÁPRAVNÍK FILHO, L. A. F. K. O mercado de carbono: um promissor espaço de negócios internacionais. **Cadernos de Pesquisa NPGA**, v.3, n.2, p.23-34, 2006.

PRODES. **Programa de cálculo do desflorestamento da amazônia**. Disponível em: <https://bit.ly/3Os97G7>. Acesso em: 03 de outubro de 2021.

RIBEIRO SILVA, C. H. Performance geoeconômica na América do Sul: apontamentos sobre amacro, saída para o pacífico e a agenda horizonte 2030. **UÁQUIRI**, v.4, n.1, p.139-155, 2022

\_\_\_\_\_, A. A. P. da ., Silva, J. dos S. ., Franquelino, A. R. ., & Fontes, D. M. Performance geoeconômica de sub-regiões na América do Sul: elementos para uma nova regionalização. **Revista Tempo do Mundo**, v.27, p.247-272, 2022b.

SILVA, C. H. R., EGLER, C. A. G., FRANQUELINO, A. R., & dos SANTOS SILVA, J. **Medos geopolíticos, esperanças geoeconômicas: as vias abertas da América do Sul na pandemia de Covid-19**. In: XIV Encontro Nacional de Pos-Graduação e Pesquisa em Geografia, 2021.

SUDAM, Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. **Zona de desenvolvimento sustentável dos estados do Amazonas, Acre e Rondônia 2021-2027: documento referencial**. Belém: SUDAM, 2021, p. 174.

## INFRAESTRUTURAS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE EM MATO GROSSO: UMA LEITURA GEOGRÁFICA

LOGISTICS AND TRANSPORT INFRASTRUCTURES IN MATO GROSSO: A GEOGRAPHIC READING

Ronivalter de Souza<sup>1</sup> e Silvio Moises Negri<sup>2</sup>

1. Mestre em Geografia na área de “Ambiente e Sociedade” pela Universidade Federal de Rondonópolis – UFR.
2. Professor Doutor do Curso de Geografia da Universidade Federal de Rondonópolis – UFR.

### RESUMO

A introdução do Brasil, na nova divisão internacional do trabalho provocou muitas transformações no espaço geográfico nacional. A integração econômica definitiva do território brasileiro, sob a égide da globalização, foi viabilizada pela expansão do meio técnico-científico-informacional, generosamente amparado pelo Estado, materializado na artificialização do território, ou seja, na modificação do meio natural pelas ações dos grupos sociais, o qual foi potencializado para responder às demandas da produção moderna exigida pela nova lógica de reprodução do capital. Nesse processo, a modernização agrícola foi aguda e a fronteira agrícola expandida, através da incorporação produtiva de áreas periféricas, principalmente as terras do território mato-grossense. A modernização do setor agrícola implicou no aumento da produção e na necessidade de uma maior fluidez corporativa, reclamando mais investimentos no setor de transportes. Porém, como o Estado teve pouca capacidade de dotar o território mato-grossense da logística de transportes adequada aos interesses corporativos, criou-se um quadro que limita a competitividade da cadeia do agronegócio, levando-o a buscar novas possibilidades para superar as dificuldades existentes.

**Palavras-chave:** Políticas Públicas, Mato Grosso, Agronegócio, Infraestrutura de Transporte e Logística.

### ABSTRACT

The introduction of Brazil, in the new international division of labor brought about many changes in the national geographical space. The final economic integration of Brazil, under the aegis of globalization, was made possible by the expansion of the technical-scientific-informational environment, generously supported by the state, embodied in the artificiality of the territory, the modification of the natural environment for the actions of social groups which was enhanced to meet the demands of modern production required by the new logic of reproduction of capital. In this process, agricultural modernization was sharp and the

agricultural frontier expanded, through the productive incorporation of outlying areas, especially the lands of Mato Grosso territory. The modernization of the agricultural sector resulted in increased production and the need for greater corporate fluidity, demanding more investment in the transportation sector. However, as the state had little capacity to provide the Mato Grosso area of logistics adequate transport to corporate interests, it created a framework that limits the competitiveness of the agribusiness chain, leading him to seek new possibilities for overcoming the existing difficulties.

**Keywords:** Public Policies, Mato Grosso, Agribusiness, Transport and Logistics Infrastructure.

## 1. INTRODUÇÃO

Na construção de uma pesquisa é importante o uso de categorias e conceitos que se tornam fundamentais para o direcionamento da investigação científica. Na ciência geográfica, a discussão conceitual é entendida como um instrumento fundamental na compreensão da realidade humana e social. Na construção do conhecimento, é necessária uma discussão na direção do campo teórico, trabalhando de forma adequada as categorias de análise que são utilizadas pela geografia.

A categoria de análise trabalhada é o território usado. Santos (2012), afirma que esta categoria indica a necessidade de analisar sistematicamente a constituição do território, e assim buscamos o devido entendimento da complexidade da realidade. Devido às transformações que ocorrem no mundo e às diferentes concepções, é importante entender que as categorias não são algo pronto e acabado, pelo contrário, estão em constante construção.

Neste artigo, os principais conceitos, categorias e noções que serão trabalhados são a infraestrutura de logística e de transporte que, representada pelas melhorias que estão em curso no Brasil e no estado de Mato Grosso, que redirecionará os fluxos de grande parte da cadeia produtiva mato-grossense e trará repercussões ambientais, sociais e econômicas. A referida logística, no que lhe diz respeito, está proporcionando o surgimento e a consolidação de novas fronteiras, conceito a ser discutido devido ao novo significado que vem dando ao território.

Por sua vez, todas essas transformações se refletem em conflitos devido à incompatibilidade dos objetivos da ocupação e uso da terra entre populações tradicionais, indígenas, camponeses e pequenos produtores em contraponto com os novos agentes, ligados ao agronegócio que estão ampliando sua ocupação nas cinco mesorregiões do

estado de Mato Grosso. Com as transformações que vêm ocorrendo no estado, a noção de desenvolvimento sustentável, que aparece em muitos documentos e planos oficiais, como um objetivo a ser alcançado, suscita discussão, ou seja, o aprofundamento da natureza desse desenvolvimento, para quem e como alcançá-lo, surgindo aí o papel do Estado, um dos principais atores que através das políticas públicas influencia todo o desenvolvimento deste processo.

Desta forma, o presente trabalho tem por objetivo a análise e, conseqüentemente, a compreensão da política de modernização da infraestrutura logística e de transporte no estado de Mato Grosso.

## 2. MÉTODOS

Após definido o objetivo, se fez necessário operacionalizar a pesquisa, trazer à tona os procedimentos adotados no projeto de investigação. Como método, foi feito um esforço de análise e síntese, de acordo com as premissas de Milton Santos (2001), onde estabelece que o método significa levar em conta várias escalas de manifestação da realidade, de forma a encontrar as variáveis essenciais para o entendimento do objeto.

Procuramos, assim, captar as principais transformações no território mato-grossense advindo das transformações da infraestrutura de logística e transporte, considerando a difusão dos novos objetos técnicos sobre o território, na tentativa de verificar as principais transformações ocorridas na produção agrícola e na organização do espaço agrário regional.

## 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 3.1. UMA PERIODIZAÇÃO TERRITORIAL

Por território entende-se geralmente a extensão apropriada e usada em dado momento histórico, pois a apropriação pode ocorrer sem a necessidade do uso instantâneo, ou seja, o espaço territorial reservado para uso futuro. Para Santos (2001) território é a relação dialética de pertencer àquilo que nos pertence, e este sentido de propriedade e poder ultrapassa a razão humana, uma vez que, o domínio territorial também é exercido por grupos

de animais, pela flora, e principalmente pelas organizações e empresas, Milton Santos reforça a territorialidade corporativa, dizendo que:

O território como um todo é objeto da ação de várias empresas, cada qual, (...) preocupada com suas próprias metas e arrastando, a partir dessas metas, o comportamento do resto das empresas e instituições (SANTOS, 2012, p. 86).

No entanto, para melhor entender a manifestação da realidade e as transformações periódicas que envolvem o espaço territorial, Milton Santos estabelece como caminho o estudo do território usado, elegendo este como sendo sinônimo de espaço geográfico.

O uso do território é definido pela implantação de infraestruturas, denominada por Santos (2001) de sistemas de engenharia, e pela dinâmica da economia e da sociedade, ou seja, fatores atrativos de migração, de investimentos, somados as normatizações do Estado, são produtores de novos espaços geográficos.

Atualmente novos conjuntos de técnicas como rodovias, ferrovias e hidrelétricas, e objetos técnicos como veículos e implementos, e os insumos técnico-científicos como sementes, adubo e consultorias, promovem a eficácia, a eficiência, a divisão e a especialização do trabalho nos lugares, possibilitando a manutenção de um ciclo virtuoso para uns e vicioso para outros. Apesar da imprecisão em localizar a origem histórica do termo “infraestrutura”, sua etimologia remete a ideia da parte inferior de uma estrutura ou ao que ela serve de sustentação, no entanto, estrutura, pode ser conceituada como sendo o conjunto formado pela reunião das partes ou de elementos (BARAT, 2011), para Santos (1992) “estrutura implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção”. Em suma, é à base de um sistema onde os componentes se relacionam, ou seja, os conjuntos de objetos e os conjuntos de ações interagindo e transformando o espaço social.

Numa visão geoeconômica, o conceito mais amplo de infraestrutura é o da base material ou econômica de uma sociedade ou organização. E este suporte estrutural está em função do atendimento das necessidades da vida social ao proporcionar serviços essenciais à melhoria dos padrões de vida dos cidadãos – quanto das corporações empresariais, logo do capital – na medida em que os serviços decorrentes delas se incorporam como insumos às funções de produção. A divisão territorial do trabalho é causa e efeito da organização das infraestruturas alocadas em cada lugar, ou seja, o nível de desenvolvimento técnico-científico da produção, e o conflito de interesses entre as classes e/ou grupos sociais provocam mudanças infraestruturais.

A construção histórica do território brasileiro é a um só tempo único e diverso, desse modo, também é a soma e o resultado das histórias de suas regiões, com esta afirmação Santos e Silveira (2001), demonstra quão árduo é o esforço para compreender o processo e o momento atual da realidade de um território com proporções continentais e diversificações, desigualdade e contradições na mesma escala.

O território da formação social brasileira, de forma semelhante ao resto do Continente Latino-Americano, foi sendo produzido historicamente através de impulsos externos demandados pelas diversas fases assumidas pelo capitalismo nos países centrais, que condicionaram sucessivas interações dos grupos sociais com os recursos disponibilizados pela natureza, mediatizadas pelas técnicas disponíveis em cada momento histórico, criando sucessivos meios geográficos (RIBEIRO apud NEGRI, 2001, p. 47).

Negri (2010), afirma que a “essência dessas transformações pode ser conhecida se buscamos analisar o processo histórico de constituição e transformações do fenômeno técnico”, que por sua vez este evento é o elo entre o homem e a natureza. Santos (2012) define a técnica como sendo “um conjunto de meios instrumentais e sociais com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço”.

Assim sendo, Milton Santos (2001) propõe uma periodização do território brasileiro entendendo-o como unidade e diversidade, onde a história da humanidade e de cada país constituem as bases do estudo das suas variadas etapas. Desta forma ele identifica três grandes fases, são elas: Os meios naturais; Os meios técnicos; O meio técnico-científico-informacional.

A organização espacial é o resultado do trabalho humano acumulado ao longo do tempo. No atual sistema de produção, “o espaço é organizado sob o comando do capital” (CORRÊA, 1990), cujo modos e as formas não ocorrem uniformemente no território, seja em termos temporais ou espaciais, o que produz um grande rol de desigualdades territoriais, contribuindo para a diferenciação e hierarquização dos lugares.

A união entre a ciência, a técnica e a informação patrocinada pelo mercado torna-o globalizado, que para Santos (2012), é, “de certa forma, o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista”, o espaço geográfico definido por Santos (2012) como a “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”, ganha novos contornos, características e entendimentos. Para Santos (2012), a importância do espaço geográfico, se dará pela sua localização, pois nesta se medirá a eficácia das ações, e é nos lugares que repercutem os

embates entre diversos atores e o território como um todo revela os movimentos da sociedade.

Nesta compreensão, as frequentes divisões territoriais do trabalho explicam as transformações da sociedade, bem como os novos conteúdos e respectivas funções dos lugares. Como determinam Santos e Silveira apud Negri (2001), “o trabalho se distribui no território condicionado pelas rugosidades de períodos precedentes nos lugares e se organiza sob novas formas de produção e circulação dando origem a uma nova divisão territorial do trabalho”.

### **3.1.1. Uma periodização territorial para Mato Grosso**

Durante quatro séculos o estado de Mato Grosso permaneceu com uma densidade demográfica extremamente baixa, com ocupação majoritariamente de indígenas, o “contingente de elementos da sociedade nacional era insignificante” (NASCIMENTO, 1997). Este fato está diretamente relacionado às feições que assumiria o povoamento das áreas interioranas do Brasil no período colonial e neocolonial, marcado pela sucessão de sistemas produtivos regionais, baseados na extração de recursos naturais (minerais e vegetais) exportáveis.

Mato Grosso teve em sua ocupação semelhantes características do que também ocorreu em outros pontos do território do Centro-Oeste, ressalta-se que o território de Mato Grosso incluía todo o estado de Mato Grosso do Sul (sendo desmembrado em 1977, ficando com uma área de 903.329,7 km<sup>2</sup>), tendo sua economia, desta forma, voltada principalmente para a grande propriedade rural, sendo assim, uma das principais preocupações do governo federal foi à adoção de políticas públicas voltadas para a integração nacional e o desenvolvimento regional, consolidando em definitivo o estado de Mato Grosso.

Neste momento foram estabelecidas diversas instituições cujo objetivo era planejar os investimentos na região, sendo que grandes projetos de investimento em tecnologia e capital contribuíram para efetivar a ocupação e a modernização da agricultura na região, aumentando desta forma a área explorada e a sua respectiva produtividade, reforçando o caráter de concentração fundiária, em detrimento de pequenos posseiros camponeses, e da pequena produção familiar diversificada. Figueiredo et al. (2005) descreve este período da seguinte forma:



O desenvolvimento da economia daquele estado está relacionado com a expansão da fronteira agrícola do Centro-Oeste, a partir das décadas de 1950 e 1960. Posteriormente, nos anos 70, a presença do Mato Grosso foi fundamental para a criação de projetos de desenvolvimento regional, como o Prodoeste, Polamazônia e Polocentro com incentivos fiscais e facilidade de crédito para a produção agrícola (...).

O avanço da fronteira no estado de Mato Grosso se encontra em estágios distintos, revelando espaços estruturados diferenciados, ocorrendo à existência de fronteiras consolidadas altamente tecnificadas, inclusive com a presença de grandes agroindústrias, fase mais avançada do agronegócio. Acima desta fronteira, está a presença da pecuária que vai abrindo novos territórios para o agronegócio.

O estado do Mato Grosso apresentou uma transformação regional amparado nas diversas políticas públicas principalmente do governo federal implantadas principalmente nos anos da década 1970 visando os investimentos em infraestrutura e tecnologia, proporcionando desta forma um crescimento substancial, principalmente do setor primário.

Partindo dos pressupostos de Milton Santos para uma periodização territorial, admitimos neste trabalho, quatro grandes períodos da história territorial do Estado de Mato Grosso, conforme estabeleceu Negri (2001) em seu trabalho dissertativo sobre a modernização e a reorganização espacial, no entanto, o autor não definiu as nomenclaturas para os períodos, desta forma tomamos a iniciativa de defini-las da seguinte forma: O período de povoamento; O período da tecnificação; O período da integração; O período da globalização.

O Estado, participou ativamente deste processo, através de seus órgãos de planejamento e gestão territorial, implantando infraestrutura e subsidiando a expansão do capital, cuja lógica extrapola o território estadual e nacional, situando-se nos países centrais, centros hegemônicos do capitalismo mundial. Trata-se do período técnico-científico-informacional (SANTOS, 1992), onde a ciência e a informação tomam o lugar da indústria como motor dinamizador da divisão social e territorial do trabalho no país, e cujos lugares tendem a ser cada vez mais “periféricos e independentes”, do ponto de vista nacional e cada vez mais “especializados e dependentes”, do ponto de vista mundial.

### **3.2. OS PROJETOS TÉCNICOS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE**

A ordem global busca impor, a todos os lugares, uma única racionalidade. “E os lugares respondem ao mundo segundo os diversos modos de sua própria racionalidade”

(SANTOS, 2004), logo, para uma melhor compreensão exige-se uma geografia nova fundada na acelerada expansão e modernização das redes e fluxos materiais e informacionais e no aprofundamento da divisão territorial do trabalho, traduzida na especialização regional produtiva. “A gradativa mundialização da produção, da prestação de serviços e do consumo, pelo menos para alguns setores e circuitos econômicos, assim como a unicidade planetária das finanças também são insígnias da globalização” (CASTILLO, 2011).

Quando trata especificamente do setor de transportes, pelo declínio observado dos investimentos em infraestrutura de transportes, foi necessário criar o Projeto-Piloto de Investimentos (PPI) em 2005, cuja ênfase era a melhoria da trafegabilidade da malha federal para reduzir os gargalos no escoamento da produção agrícola.

O PPI serviu de base para a criação do PAC (Plano de Aceleração do Crescimento), lançado em janeiro de 2007. A criação de outro instrumento, o PNLT (Plano Nacional de Logística de Transportes), desenvolvido em 2006 e concluído em 2007, serviu de base para os investimentos do PAC no setor de transportes.

A menção aos corredores de exportação, conceito que será considerado superado a partir do PNLT, caracteriza a identificação dos investimentos de infraestrutura com os setores produtivos hegemônicos, apesar de uma tentativa de inclusão de outros extratos produtivos na pauta de exportações.

Ainda dentro desta visão de intervenção e modernização da infraestrutura de transporte e logística, o governo federal criou em 2012 a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), uma empresa pública que tem por objetivo estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias (BRASIL, 2015).

Como as exportações de *commodities* apresentam crescimento constante, a pressão sobre a infraestrutura de transportes nas áreas produtoras se eleva. O agravante é que a região Centro-Oeste, notadamente o estado de Mato Grosso, atinge uma escala produtiva que passa a pressionar todo o sistema logístico, ou seja, além do modal rodoviário, o mais utilizado, as conexões com o modal ferroviário e a destinação aos portos começam a gerar impactos diretos na fluidez, como no caso dos congestionamentos, implicando no aumento dos custos operacionais.

A figura 1 apresenta os gargalos existentes devido à sobrecarga em que opera o sistema de movimento rodoviário em Mato Grosso.

A urgência das intervenções e a necessidade de fomentar o crescimento da economia com substancial incremento do Produto Interno Bruto (PIB) levou à criação do PAC, PIL e do PNLT cujas ações implicaram em impactos territoriais sob um novo rótulo, mas com a sua essência herdada dos planos anteriores.

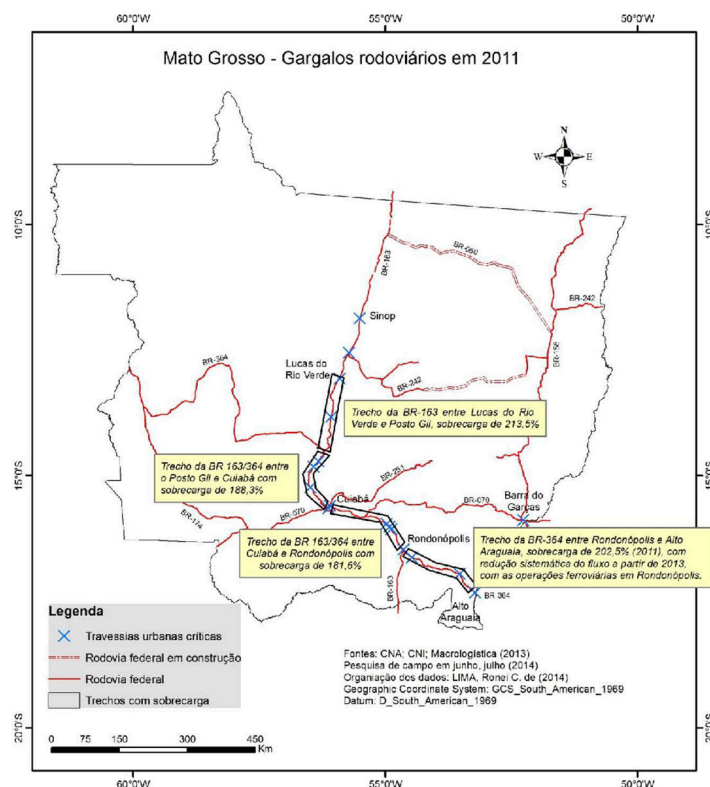
As discussões que se seguem partem da análise dos elementos constituintes dos planos e programas elencados com ênfase para as repercussões territoriais em Mato Grosso. Como as ações possuem um caráter de integração, já que a infraestrutura de transporte compreende na sua conformação a concepção de redes (rodoviária, ferroviária, hidroviária e portuária), procuramos vislumbrar as conexões mais diretas no estado, apesar do entendimento de totalidade do conjunto.

O PPA (Plano Plurianual) 2008-2011, propõe a organização das ações do governo com base em três eixos: crescimento econômico, agenda social e educação de qualidade. Na mensagem presidencial ao Congresso Nacional fica explícita a confiança nas ações programadas no PAC para manter o ritmo de crescimento, para tal, propõe a remoção dos obstáculos normativos e administrativos, o estímulo aos investimentos privados e o aumento dos investimentos públicos em infraestrutura.

De acordo com Brasil (2007):

A elevação do nível de investimento pelo setor público na resolução dos gargalos existentes na infraestrutura logística e energética, aliada à continuidade das políticas inclusivas – essenciais à expansão do mercado interno –, é fundamental para a expansão da capacidade produtiva nacional e da elevação da produtividade sistêmica da economia.

A menção à infraestrutura logística é fruto da nova orientação que considera o sistema como um todo, presente inclusive ao citar a condição sistêmica da economia, somada com o signo da produtividade, cuja busca é objetivo presente no cenário competitivo do mercado globalizado. A proposta visa à diversificação de modais, pois a interiorização do desenvolvimento no país exige nova postura na medida em que as demandas sobre a infraestrutura se deslocam para áreas pouco diversificadas quanto à composição dos modais de transportes.



**Figura 1.** Mapa dos gargalos no sistema rodoviário de Mato Grosso.  
 Fonte: Coelho, 2015.

Para Castillo (2011), a superação dos gargalos logísticos, o aumento da competitividade e a redução das desigualdades regionais são as principais metas do PAC em relação à logística. O alcance das metas depende das ações específicas em rodovias e ferrovias (construção, manutenção e duplicação), investimentos nos portos e aeroportos e na construção de gasodutos, em suma, grande parte dos investimentos em logística do programa “[...] se relacionam ao escoamento de produtos agrícolas provenientes do Cerrado”.

Para compreendermos mais detalhadamente as ações do PAC voltados para a logística é necessário analisar o PNLT, visto que esse plano objetiva retomar o planejamento para o setor tanto no médio prazo como no longo prazo.

Conforme aponta Rocha Neto apud Lima (2015), o surgimento do PNLT ocorre num momento em que o setor de transportes é concebido como interinstitucional, portanto, exigente de uma integração maior no seu tratamento. Contudo, o Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa foram os responsáveis pela formulação final do Plano que irá subsidiar os PPAs até o ano de 2023, sendo que essa visão de planejamento para os

transportes confere ao PNLT *status* de Plano de Estado, conforme defende o Ministério dos Transportes.

No conjunto das propostas que orientam o PNLT, é importante destacar alguns elementos centrais do plano: a) o Plano é nacional e federativo e não apenas federal; b) por ser multimodal envolve toda a cadeia logística associada aos transportes; c) demanda um planejamento permanente com ampla participação da sociedade, já que é integrado e de caráter interinstitucional; d) compromete-se com a questão ambiental (Zoneamento Ecológico-Econômico); e) demanda reorganização administrativa para uma gestão eficiente e eficaz; f) é fundamentado nos conceitos de territorialidade, segurança e ocupação do território nacional, e de desenvolvimento sustentável do país, com equidade e justiça social.

Ao lado das ideias de desenvolvimento sustentável – imperativo do mundo moderno e sua relação conflituosa com a natureza –, e das questões sociais prementes em qualquer proposta política, ascende a questão territorial como nos discursos geopolíticos que embasavam os planos nacionais de desenvolvimento do período militar.

Sobre a questão territorial, cabe aqui a discussão da relação territorial e logística. De acordo com Silveira (2011), existem duas logísticas, a logística organizacional e a logística territorial, que se relacionam, já que são interdependentes. A primeira está voltada para o aumento da circulação de capital das empresas, já a segunda direciona-se ao planejamento referente às demandas de infraestrutura e na criação das normas, convergindo para a eficiência da fluidez territorial levando por consequência à alteração do território representado pelos espaços urbanos e rurais. O autor finaliza com o seguinte argumento: “Na ‘logística territorial’ estão contidos os sistemas de normas e de técnicas e seu principal agente configurador é o Estado”.

Pensar o território em longo prazo torna-se essencial, em razão, da demanda reprimida em vários setores, como o de transportes, demonstra como custa caro à sociedade as políticas imediatistas como as que ocorreram nos períodos anteriores, principalmente durante as crises.

A infraestrutura é um desses setores primordiais e exigentes de investimentos constantes. Assim, considerando que as obras de infraestrutura demandam normalmente prazos mais longos para a sua execução e necessita de manutenção sistemática, é importante o posicionamento do PNLT ao apontar para um plano de Estado e não de Governo, pois assegura continuidade das ações estratégicas desde que coerentes com as necessidades sociais e sob a vigilância dos órgãos de controle.

Como assinala Castillo (2011), o planejamento setorial é retomado pelo PNLT, o qual passa a oferecer “[...] subsídios à formulação dos PPAs 2008-2011, 2012-2015, 2016-2019 e 2020-2023, no que compete à racionalidade e à qualificação dos gastos públicos em logística.”.

A proposta de investimentos indicados no PNLT subsidia-se por uma nova metodologia de agrupamento que deu origem a uma nova representação da organização espacial. Essa representação tem a logística como base dos fatores de agregação e geraram os vetores logísticos. No PNLT constam sete vetores: Amazônico, Centro-Norte, Nordeste Setentrional, Nordeste Meridional, Leste, Centro-Sudeste e Sul (BRASIL, 2007). O estado de Mato Grosso contém três vetores, Centro Sudeste, Centro Norte e Amazônico, portanto, possui posição estratégica ao fazer contato com grande parte do país.

A proposta de corredores de exportação considerada superada no discurso do PNLT, conforme aponta Castillo (2011), é revelada na composição da metodologia de agrupamento das microrregiões desse plano. Assim, fica explícito ao observar no texto de Brasil (2007, p.12) quando esse trata da espacialização territorial por vetores logísticos e coloca como um dos fatores representativos para o agrupamento das microrregiões homogêneas as “Perspectivas de integração e inter-relacionamento (a antiga noção de “corredores de transporte”)”.

A concepção nova, proposta por meio dos vetores, se aproxima dos corredores de exportação na medida em que as ações pretéritas do Estado surtiram efeitos na reestruturação do território ao produzir áreas homogêneas de produção, como é o caso das vastas áreas de Mato Grosso com as *commodities*. Assim, mesmo com o discurso de redução dos desequilíbrios regionais, fica claro que o relatório aponta as áreas com melhores perspectivas para os investimentos, tanto públicos como privados, fornecendo informações importantes para a ação sobre o território dos diversos agentes. Essas ações convergem para as áreas mais dinâmicas ou para aquelas cujo potencial é considerado promissor.

Para Silveira (2013), são os fluxos de exportações e importações que se dão nos corredores de exportação os promotores do aumento da movimentação de cargas nas rodovias e nos portos. Esses corredores, porém, ao serem selecionados pelas corporações pelo potencial apresentado nos diversos estudos, não conseguem atender a função demandada, como é o caso das áreas de expansão da frente pioneira do Centro-Oeste, do interior do Nordeste e da Região Norte. Para o autor, esse cenário demonstra que: “O Brasil, em grande parte, ficou dependente dos ‘corredores de exportação’, onde a maioria dos

recursos estatais em infraestruturas de transportes e investimentos privados é empregada.” (SILVEIRA, 2011).

Os investimentos voltados para o estado de Mato Grosso, por exemplo, estão concentrados nas áreas vinculadas ao agronegócio, ficando grandes porções da região com as condições de infraestruturas aquém das necessidades, tornando-as pouco atrativas para receber investimentos, mantendo as em um ciclo pernicioso.

### **3.2.1. Expansão do agronegócio da Soja e do Milho e as novas demandas de infraestrutura de transporte e logística em Mato Grosso**

Com o avanço e a abertura de novas fronteiras agrícolas dentro do território de Mato Grosso, as áreas estão ainda mais distantes dos maiores portos (Santos – SP, Paranaguá – PR, Rio Grande – RS) de escoamento da produção agrícola.

Como reflexo das políticas públicas acumuladas ao longo do tempo, a expansão das áreas destinada ao plantio de grãos no Centro-Oeste e em Mato Grosso entre as safras de 1976/77 até 2014/15, teve um incremento superior a 520% e 610% respectivamente (CONAB, 2016).

Durante a série histórica apresentada observa-se que os índices nacional, regional e estadual apresentaram uma acentuada elevação na evolução da produtividade de grãos, ambos aumentaram em mais de 280%, no entanto, a produtividade do Centro-Oeste e de Mato Grosso tiveram resultados ao longo do período avaliado melhor que a média nacional.

Com o aumento das áreas destinadas ao plantio dos grãos, a produção brasileira de soja sofreu um grande impacto, segundo a CONAB (2016), na safra 1976/1977, o volume colhido no Brasil foi de 12.145.000 toneladas, neste período a participação do Centro-Oeste era inexistente, na safra 2015/2016 o montante da colheita é de aproximadamente 172.892.000 toneladas do grão, o Centro-Oeste deverá produzir cerca de 73.911.000 toneladas, o que representa aproximadamente, 42,75% da produção nacional, e o estado de Mato Grosso, com uma produção de 27.968.000 toneladas, representa 16,18% da produção nacional, e 60,87% da produção do Centro-Oeste.

As perspectivas são geradas a partir da capacidade de expansão territorial das lavouras, entretanto, para a devida confirmação as oscilações do mercado (produção, estoque e consumo) mundial precisaria manter o ritmo das últimas décadas.

Além da expectativa de aumento stricto sensu da produção, nota-se uma nova distribuição da produção no território mato-grossense alterando a participação de cada

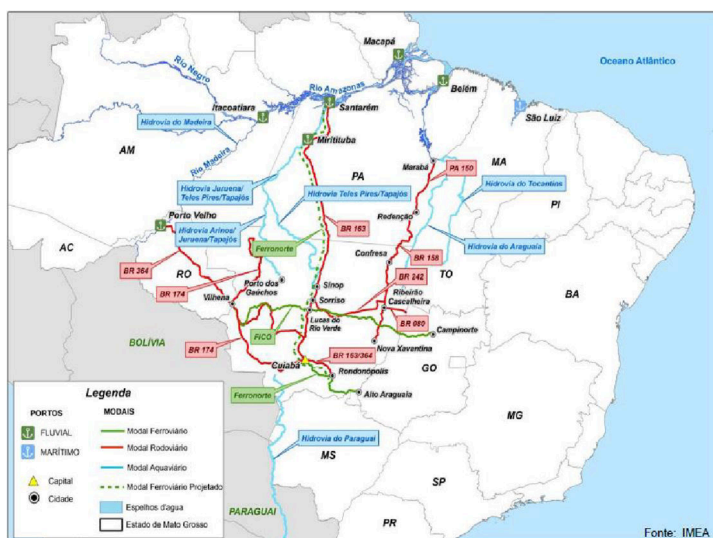
macrorregião em termo relativo em favor das macrorregiões Noroeste, Norte e Nordeste, entretanto, em termo absoluto as macrorregiões com maior nível de produção continuam sendo a Médio Norte, seguido pela Sudeste.

No entanto, sem perspectiva de mudança nas normas de uso e ocupação fundiária no Brasil estes aumentos de produção e de produtividade não estimularia uma redução nas desigualdades regionais.

Observa-se que há uma tendência de aumento de frações do território mato-grossense especializado na produção de *commodities* demandadas pelo mercado nacional e, sobretudo internacional, no entanto, estes novos pontos carecem de infraestrutura de logística e transporte, lugares historicamente com baixa dinâmica econômica, alguns popularmente chamados de “vale dos esquecidos”, como é o caso da região Nordeste, são agora os principais alvos da modernização em marcha em Mato Grosso.

A figura 2 mostra as principais rodovias federais em Mato Grosso, bem como propostas de hidrovias e ferrovias, que são alvos de investimentos como asfaltamento, recuperação, duplicação e até mesmo criação.

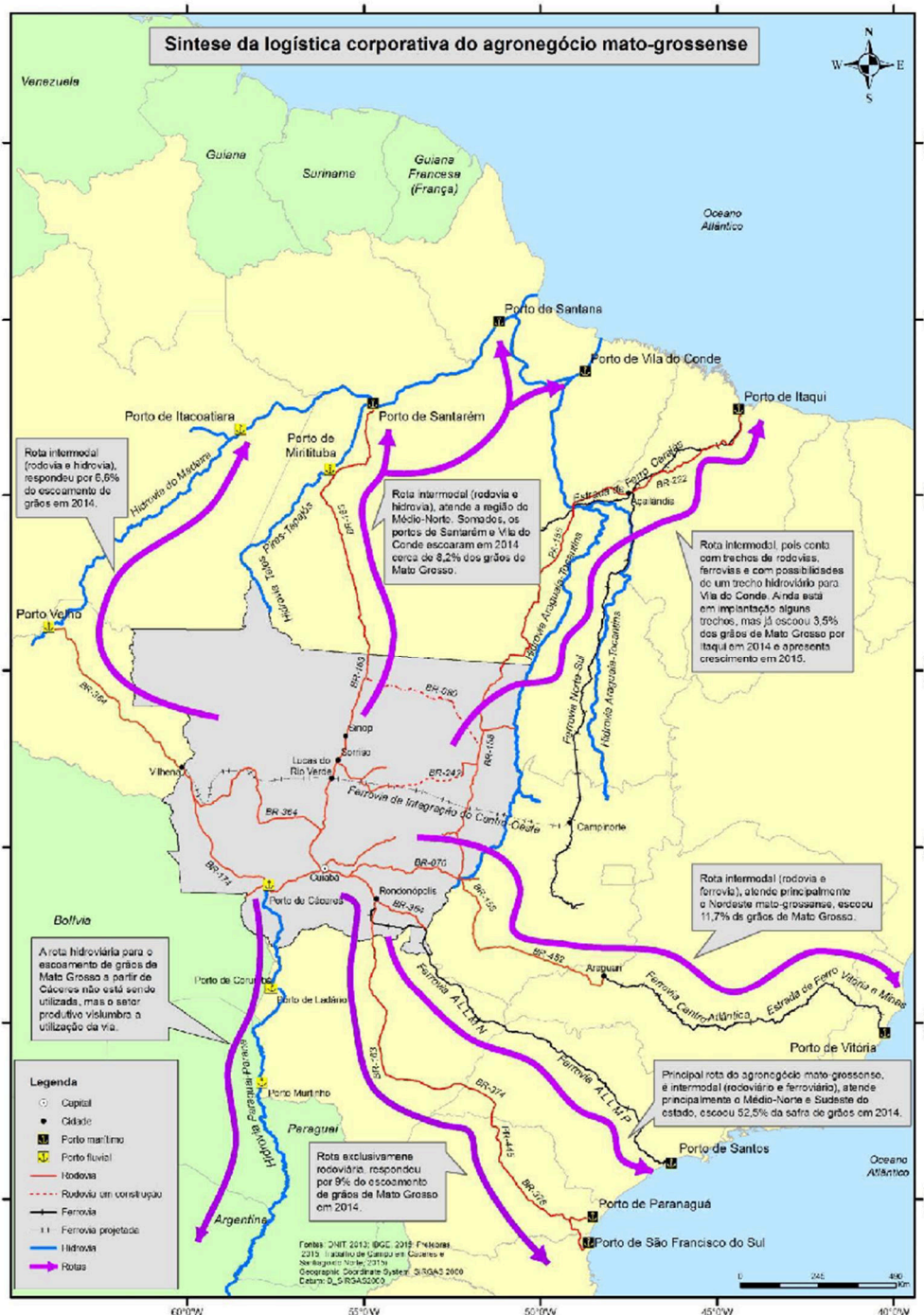
No sistema de movimento ferroviário os trilhos estão no município de Rondonópolis – MT, Wintesr (2011) afirma que este empreendimento é o maior terminal intermodal construído no Brasil, com capacidade de escoar mais de 30 milhões de toneladas de commodities agrícolas por ano. No que tange as hidrovias há apenas (em andamento) estudos de viabilidade como é o caso do rio Paraguai, Teles Pires e Juruena, por outro lado às hidrovias do rio Madeira (RO) e do Tapajós (PA) são realidades que estão sendo consolidadas como destinos da produção exportada.



**Figura 2. Modais no Mato Grosso.**  
 Fonte: Aprosoja, 2014.



Logo, com as pavimentações e ampliações das principais rodovias e outros modais, o Estado brasileiro proporcionará situação mais favorável para reprodução do capital do agronegócio presente especialmente no estado de Mato Grosso e que vai repercutir em uma área que vai além das fronteiras do estado (Figura 3).



**Figura 3.** Síntese da logística corporativa do agronegócio mato-grossense. Fonte: Lima (2015).

A modernização da logística e dos transportes em Mato Grosso segue a lógica de promover o aumento da velocidade do deslocamento dos materiais, produtos e informações como forma de contribuir na adição de valor do capital, haja vista, que os investimentos, tanto de origem pública ou corporativa, seguem o caminho e o mapa das *commodities*. Não é perceptível que haja uma intenção em promover o desenvolvimento e nem mesmo o crescimento regional através da modernização das técnicas de logística e de transporte, portanto, como já acontece nas regiões consolidadas o que se observa é a manutenção das contradições inerentes ao uso e ocupação de frações selecionadas do território para a racionalização econômica de forma verticalizada.

Referindo-se à região Centro-Oeste do país, Santos (1996) alega que por não apresentar infraestruturas de períodos anteriores, isto é, heranças remanescentes de sistemas técnicos passados, como rodovias e ferrovias, esta se mostrou receptiva às novas infraestruturas que servem à economia moderna quando da ampliação da fronteira agrícola em sua direção, possibilitando a instalação de uma só vez da materialidade necessária para a economia contemporânea caracterizada pela fluidez, ou como caracterizam Santos e Silveira (2001): “são os novos fronts, que nascem tecnificados, cientificizados, informacionalizados”.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os investimentos na região trazem expectativas positivas para os atores hegemônicos da economia, entretanto, por ser um estado rico em recursos naturais e biodiversidade, as obras de infraestrutura e as novas atividades trazem aumento dos impactos socioambientais, tais como o desmatamento, as migrações desordenadas, a grilagem, a ocupação ilegal de terras públicas, a concentração fundiária e expulsão de grupos indígenas e populações tradicionais.

Logo, mesmo com a influência das demandas de mercado e da interferência crescente da sociedade civil organizada como as ONG's e os movimentos sociais, é preciso destacar o papel do Estado que funciona tanto como um importante incentivador, como limitador desses processos. No caso do desmatamento, o Estado atua através da legislação e de sua aplicabilidade, sendo responsável por etapas como o licenciamento, o monitoramento e a fiscalização, como também promovendo as políticas de investimento em infraestrutura, que vai trazer maior acessibilidade e dinamismo para a economia do estado de Mato Grosso.

No período atual, a soja e o milho no *front* agrícola brasileiro sugerem a implantação de uma lógica produtiva de *commodities* voltada para a exportação, sendo que a expansão das terras agricultáveis nada mais é do que a incorporação econômica e racional dessas parcelas territoriais a um círculo produtivo em escala mundial.

Mas, a análise sugere a existência de uma visão racional afinado com o mundo corporativo, exemplificado pelas concessões e pelos investimentos efetuados em setores e locais estratégicos do ponto de vista do setor produtivo.

Quanto aos impactos resultantes desse processo de reestruturação do território, ficou evidente que houve uma acentuação da diferenciação entre os lugares. Esse processo faz parte da lógica capitalista, pois nem todos os lugares estavam aptos para atender as demandas do novo modelo produtivo. Desta forma, as dinâmicas mais intensas são realizadas nas regiões que concentram a maior parcela da produção como a região Oeste, Nordeste, mas principalmente no Médio-Norte.

A inversão da logística de transportes para o sentido Sul-Norte, com a intermodalidade proporcionada pelo pleno uso da rodovia BR-163 e 364 e as hidrovias (Amazonas - via portos de Miritituba e Santarém e Madeira – via Porto Velho), é o principal objetivo dos agentes que atuam no agronegócio brasileiro, que passam a exigir do Estado a celeridade nos projetos referentes a esses corredores de exportação.

No que tange aos gargalos logísticos, fenômeno que impulsiona as demandas por novas articulações e estratégias de ação dos agentes, verifica-se que eles provocam um descompasso na fluidez corporativa, aumentando o tempo de circulação do capital e com isso retardando a sua realização, visto que o processo produtivo só completa o seu ciclo com o consumo.

Esses gargalos estão territorializados em Mato Grosso de formas diversas: nos impedimentos da movimentação de granéis por conta da inadequação das vias às novas demandas rodoviárias; pela demora na realização de projetos prioritários aos interesses corporativos (hidrovias, ferrovias e readequação do modal rodoviário).

Assim, podemos afirmar que o processo de modernização agrícola regional - desencadeado a partir da década de 1970 - caracterizado pela incorporação acentuada de inovações técnico-científicas e pela consequente incorporação de terras de cerrado ao processo produtivo em moldes capitalistas de produção, reorganizou o espaço agrário mato-grossense. Todavia, essa reorganização espacial longe de homogeneizar o espaço agrário, criou novas estruturas, novas formas e novas funções, acrescentando a ele novos elementos

e novas relações, que o tornaram mais complexo e, cuja leitura da dinâmica atual, vai exigir esforços intelectuais mais aprofundados, os quais estão além dos objetivos deste estudo.

#### 4. REFERÊNCIAS

APROSOJA. **Logística em Mato Grosso**. Disponível em: [http://www.aprosoja.com.br/sistema/modules/parcerias/uploads/files/\\_Log%C3%ADstica\\_de\\_\\_Mato\\_Grosso\\_.pdf](http://www.aprosoja.com.br/sistema/modules/parcerias/uploads/files/_Log%C3%ADstica_de__Mato_Grosso_.pdf). Acesso em: 12 de nov. 2014.

BARAT, J. Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (org.). **Circulação transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

BRASIL, **Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2013/index.htm>. Acesso em várias datas.

BRASIL, **Conselho Nacional de Recursos Hídricos – CNRH**. Disponível em: <http://www.cnrh.gov.br>. Acesso em várias datas.

BRASIL, **Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte – DNIT**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br>. Acesso em várias datas.

BRASIL, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Indicadores**. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em várias datas.

BRASIL, **Programa de Investimento em Logística - PIL**. Disponível em: <http://www.logisticabrasil.gov.br/index.php/content/view/2780.html>. Acesso em várias datas.

CASTILLO, R.A. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, M. Rogério (org.). **Circulação transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

CAVALCANTE, C. **Meio ambiente, desenvolvimento sustentável e políticas públicas**. Disponível em: [http://www.institutoembratel.org.br/cursos/curso\\_instituto/site/pdf/meio\\_ambiente.pdf](http://www.institutoembratel.org.br/cursos/curso_instituto/site/pdf/meio_ambiente.pdf). Acesso em: 20 de dez. 2015.

COELHO, A.A. **Um estudo geográfico do transporte aéreo no Brasil**. (Dissertação Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Florianópolis: UFSC, 2012.

CORRÊA, R.L. **Região e organização espacial**. 3ª ed. São Paulo: ÁTICA, 1990.

FIGUEIREDO, M.G.; BARROS, A.L.M.; GUILHOTO, J.J.M. **Relação econômica dos setores agrícolas do Estado do Mato Grosso com os demais setores pertencentes tanto ao Estado quanto ao restante do Brasil**. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/resr/v43n3/27746.pdf>. Acesso em: 22 de jun. 2015.

LIMA, R.C. **O uso corporativo do território pelo agronegócio e a questão da logística de transportes em Mato Grosso.** (Tese de Doutorado em Geografia). Instituto de Ciências Humanas. Brasília: UNB, 2015.

NASCIMENTO, F.A. da S. **Aceleração temporal na fronteira: Estudo do caso de Rondonópolis - MT.** (Tese Doutorado em História). Faculdade de filosofia, letras e ciências humanas - Departamento de História. São Paulo: USP, 1997.

NEGRI, S.S. **Modernização agrícola e reorganização do espaço agrário da mesorregião sudeste mato-grossense.** (Dissertação Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Uberlândia: UFU, 2001.

NEGRI, S.S. **O uso do território em Rondonópolis no processo de expansão do agronegócio da soja em Mato Grosso.** (Tese Doutorado em Geografia). Instituto de geociências e ciências exatas. Rio Claro: UNESP, 2010.

SANDRONI, P. **Dicionário de economia do século XXI.** 6 ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção.** 4 ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M. **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** 22ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova.** São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVEIRA, M.R. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Marcio Rogério (org.). **Circulação transportes e logística: diferentes perspectivas.** São Paulo: Outras Expressões, 2011.

WINTERS, K. **As mudanças logísticas causadas pelo novo terminal de transbordo de Rondonópolis - MT.** Disponível em:  
<http://esalqlog.esalq.usp.br/files/biblioteca/arquivo3855.PDF>. Acesso em: 12 de nov. 2014.

## DESESTABILIZAÇÃO VERDE-AMARELA E A REDEFINIÇÃO DA ECONOMIA POLÍTICA DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

GREEN-YELLOW DESTABILIZATION AND THE REDEFINITION OF THE POLITICAL ECONOMY OF THE BRAZILIAN TERRITORY

**André Luís André<sup>1</sup>**

1. Licenciado, bacharel e doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista. Docente do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Sergipe. Docente colaborado do Programa de Pós-Graduação em Integração Contemporânea da América Latina - PPGICAL - da Universidade Federal da Integração Latino-Americana - UNILA.

### RESUMO

Este trabalho tratou do choque na economia política brasileira que se iniciou a partir da pequena conjuntura das manifestações de rua conhecidas atualmente como jornadas de junho de 2013. As reflexões expostas adiante foram iniciadas em outra obra, denominada *Ensaio: Guerra Híbrida à Brasileira*, publicada em 2020. Nesta exposição especificamente, buscamos avançar na análise feita anteriormente, para compreender como uma insurreição social se transformou num processo de desestruturação e redefinição da economia política brasileira, arranjada a partir de 2003, com o primeiro Governo Lula (2003-2006), sobre o qual se ergueu um híbrido de economia política de fascismos sociais e ultraliberalismo a partir de 2016, a que tenho denominado de economia política *facholiberal*. Evocando símbolos nacionais, uma convergência de estados profundos: ruralistas, militares, rentistas e midiáticos, arrastaram setores médios, segmentos técnico-burocráticos e segmentos populares, que vivem do trabalho, para derrubar uma economia política híbrida em liberais, desenvolvimentismos, keynesianismos e multilateralismos. Este trabalho é sobre a disputa em curso da economia política brasileira, que caminha a passos acelerados em formas de fragmentação dos contratos sociais, enquanto transfere riqueza pública e do trabalho aos segmentos corporativos e rentistas, inviabilizando a trajetória de desenvolvimento e soberania política e geopolítica fundamentada desde a redemocratização do país.

**Palavras-chave:** Economia Política, Facholiberalismo e Doutrina do Choque.

### ABSTRACT

This work deals with the color revolution, still in progress, that started from the small conjuncture of street demonstrations currently known as June 2013 journeys. The reflections exposed below were initiated in another work, called *Ensaio: Guerra Híbrida à Brasileira*

published in 2020. Here, specifically, we seek to advance the analysis made previously, to understand how a social insurrection became a process of deconstructing the Brazilian political economy, arranged from 2003, with the first Lula government (2003-2006), on which a hybrid of political economy, social fascism and ultraliberalism emerged in 2016. What I have called facholiberal political economy. Evoking national symbols, a convergence of deep states: ruralists, military, rentiers and media, dragged middle sectors, technical-bureaucratic segments and popular segments that live from work to overthrow a hybrid political economy in liberalism, developmentalism, Keynesianism and multilateralism. This work is about the ongoing dispute of the Brazilian political economy in accelerated steps of forms of fragmentation that can derail a trajectory of economic development and political and geopolitical sovereignty.

**Keywords:** Political Economy, Facholiberalism and Color Revolution.

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1. A PEQUENA CONJUNTURA DE JUNHO DE 2013

As Jornadas de Junho de 2013, é preciso dizer, começaram como manifestação populares que vistas isoladamente e, no calor do momento, pareciam reivindicar as ruas das cidades onde ocorreram para o embate anticapitalista e a crítica do pacto de contramercado (BRAUDEL, 1985) entre os grupos políticos no poder, liderados pelo Partido dos Trabalhadores, e os grupos econômicos, liderados pelas grandes empreiteiras com suporte de empresas mistas e estatais.

Ao alcançar a hegemonia na mais alta esfera do Estado brasileiro, as forças mais à esquerda do espectro político, cuja fisionomia é revestida de social-democracia, se burocratizaram na alta escala da esfera federal e se alienaram das bases sociais no entorno da vida material. Nos primeiros anos do século XXI estava evidente que estratégias keynesianas nacionais e cidades ultraliberais não eram incompatíveis e deixaram nu a gestão trabalhista do Estado liberal à moda brasileira. É necessário expor, com certo lamento, que foram as forças à esquerda que ofereceram o momento e a oportunidade à desestabilização verde-amarela *facholiberal* (ANDRÉ, 2020).

A esquerda partidária no poder não conseguiu dialogar com as insurreições de rua iniciadas em 2013. As esquerdas anarquistas e trotskistas, formada basicamente por estudantes, não tinham como controlar o que colocaram em marcha. Sem poder travar as manifestações que iniciaram, a insurreição foi capturada por um consórcio político-midiático que domesticou as manifestações e a canalizou para desgastar o governo federal da então presidenta Dilma Rousseff.

As manifestação contra o aumento de 20 centavos decretado pela prefeitura da cidade de São Paulo no valor das passagens de ônibus e pelo governo do Estado de São Paulo nas passagens de trens e metrô em 2013, inicialmente convocadas por movimentos à esquerda, como o Movimento Passe Livre, literalmente “saltaram escalas” como escreveu Neil Smith (2001), das ruas da cidade de São Paulo para cidades em todo país, levando milhões de pessoas às ruas para protestar contra o governo federal. Logo nos meses seguintes, essas manifestações se direcionaram contra os gastos para realização da Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, que estavam no *soft power* da geopolítica brasileira, direcionada ao multilateralismo internacional e a chamada política sul-sul. Daí foram direcionadas para a relação entre Estado e Mercado que estavam estabelecidos durante o período Lula-Dilma, mas cuja base macroeconômica vinha sendo construída desde 1992 durante o governo de Itamar Franco, pós-impeachment do Presidente Fernando Collor de Melo (FURTADO, 2000).

A ingenuidade da esquerda nas ruas, a ausência de diálogos com a esquerda social-democrata no poder e o enclausuramento da esquerda acadêmica, bem como, convenhamos, a incapacidade de todos de entender o jogo de xadrez da transição hegemônica (ARRIGHI, 1996) e a formação deturpada das elites brasileiras capazes de qualquer coisa para manter seus privilégios, transformaram manifestação pelo direito à cidade no sentido de uma forma superior de direitos de que falava Henri Lefebvre (2006), em manifestação por fascismos sociais (SOUSA SANTOS, 1998) e políticas de mercantilização dos recursos, direitos e da vida, radicalizando a tendência a uma economia nacional internacionalizada de forma não soberana, isto é, de forma a retirar dos agentes de Estado e Mercado nacionais as capacidades regulatórias e anticíclicas.

As forças rentistas, ruralistas e militares, incapazes de formular um projeto político que vencesse nas urnas e as forças de extrema-direita há muito tempo no submundo, souberam manejar e aproveitar o momento, consciente de que outro evento histórico poderia não se repetir tão logo.

Os grupos de interesses, operadores econômicos e políticos com viés desenvolvimentista e social ofereceram os eventos, os regressistas fizeram a história da desestabilização política para aplicar uma doutrina do choque, cujos métodos de desinformação e guerra jurídica deixaram de ser apenas meio para ser o próprio fim da regulação entre Estado e Mercado, a fim de implantar uma radical transferência de renda pública e do trabalho para a apropriação corporativa-rentista nacional e internacional.



## 2. REVISÃO DE LITERATURA

### 2.1. A CONVERGÊNCIA NUM PROJETO DE DESESTABILIZAÇÃO

A desestabilização verde-amarela, que se iniciou como uma revolução colorida típica (KORYBKO, 2018; ANDRÉ, 2020; LEIRNER, 2020) foi o resultado da convergência de processos e principalmente ações políticas, econômicas, midiáticas, jurídicas e culturais que vislumbraram tensionar a esfera estatal e sua capacidade de regular, normatizar e interferir na economia nacional, de tal maneira a produzir um choque político-econômico-cultural-identitário capaz de alterar percepções, perspectivas, programas e a própria dinâmica do Estado territorial brasileiro com o objetivo de implementar uma agenda *facholiberal* que simultaneamente fosse capaz de realinhar o Estado e a sociedade civil brasileira aos Estados Unidos no plano da política externa. A esse tipo de operação Naomi Klein deu o nome de Doutrina do Choque (2008)<sup>7</sup>.

Logo, como forma de criar uma identificação, estes grupos de interesses variados apelaram para o sentimento nacional brasileiro, identificado no profundo da vida cotidiana com a camisa verde-amarela da seleção brasileira de futebol. Dentre outras coisas, essa reivindicação do sentimento nacional tinha como objetivo esconder qualquer tensão social, qualquer tensão racial ou de gênero, e qualquer tensão de classe. As condições para o ressurgimento de um populismo de extrema-direita estavam colocadas, só à espera de uma figura que pudesse personificar.

A agenda *facholiberal* significou desde então ampliar o controle social de tal modo a permitir diminuir direitos sociais, civis e individuais, por meio do dismantelamento de políticas de proteção e bem-estar, o que permitiu ampliar as formas de exploração do trabalho, cujo controle está difuso na sociedade e representado em frações do Estado, evocando ódio, medo, violência e insegurança.

O elemento novo na aplicação do choque econômico ultraliberal é a ampla rede de desinformação, notícias falsas e mentiras multiplataformas digitais - *firehosing* - (ANDRÉ, 2020). Em experiências de choque econômico anteriores por todo o mundo, inclusive no

---

<sup>7</sup> Algumas informações sobre este processo são importantes, o PIB/Per capita que havia crescido 27,8% entre 2001 e 2010, cresceu 0% entre 2011 e 2020, segundo o IBGE. A renda média dos segmentos do trabalho em 2022 recuou à valores de 2012, também segundo o IBGE. Segundo o Credit Suisse, a concentração de renda no país em 2020 foi a pior em duas décadas, com o 1% mais rico concentrando 49,6% de toda a riqueza nacional. Os segmentos que passaram a compor a extrema pobreza no país superaram os 30 milhões de habitantes em 2021.

próprio Brasil, a violência política por parte dos órgãos de Estado era o principal método de controle social. A *firehosing* a substitui com eficácia, colocando a vítima da desinformação num papel ativo de transmissor de falsidades. Nos parece que no caso brasileiro, *fake news*, se tornou um eufemismo que esconde a violência simbólica do processo de vítima-receptor-transmissor de desinformação enquanto o choque *facholiberal* se instalou.

No caso brasileiro, além do Estado e suas instituições diretamente responsáveis pela lei e as armas - judiciário, forças armadas e polícias -, as corporações de comunicação, as igrejas - principalmente as pentecostais e neopentecostais<sup>8</sup> (GAARDER; HELLERN; NOTAKER, 2005) - e as forças paramilitares e milicianas (MANSO, 2020) que vem se multiplicando pelo país, mantiveram um papel de suma importância.

Por que estes operadores?

Porque resumem como ninguém a ideia de lei, ordem e nação, negando ao mesmo tempo qualquer contradição de classe, gênero e raça tão presente na sociedade brasileira, sendo então mais suscetíveis a uma narrativa de ultraliberalização econômica e negação de liberdades sociais e direitos individuais.

Quando falamos do Estado, nesta altura é importante expor que estamos nos referindo dentre outras coisas a sua dimensão territorial, partindo da premissa que não há Estado Nacional que não tenha uma base territorial na qual ele projeta seu poder sobre as instituições, as leis, as políticas de Estado e Governo, a regulação econômica - das empresas estatais e privadas, da bolsa de valores, dos títulos do tesouro, da infraestrutura, dos trabalhadores com registro formal e daqueles sem qualquer registro e proteção chamados eufemisticamente de empreendedores.

Quando escrevemos Estado territorial nos referimos a esfera em ampla e selvagem disputa, com potência de fazer política e comércio internacional, e definir a microeconomia, aquela do mais profundo cotidiano das pessoas, grupos sociais, comunidades e segmentos de classe (CARNOY, 1993).

Desde o ano de 2013 se constituiu pontos de tensionamentos das disputas políticas internas de tal modo a se estabelecer o caos administrado, com o objetivo de impedir o governo a ponto de trocá-lo e fazer um “*reboot*” da economia política. Isso somente se tornou

---

<sup>8</sup> Tanto o movimento pentecostal quanto o neopentecostal são formas de releituras do cristianismo que ganharam força principalmente nos Estados Unidos ao longo do século XX. Enquanto o movimento pentecostal tem sua difusão no começo do século XX, os neopentecostais passam a ter força a partir dos anos de 1970. Esses movimentos adotaram uma mensagem direta aos problemas reais dos setores populares, adotando os meios de comunicação de massa como uma forma de difundir sua mensagem. Os neopentecostais foram pioneiros no uso da televisão como ferramenta de difusão e na adoção da chamada teologia da prosperidade que relaciona o acúmulo de bens materiais com eventuais bênçãos divinas.

possível com a convergência de interesses internos e externos, não havendo grupos armados não oficiais diretamente envolvidos.

Ao apelar para o nacionalismo vazio, buscou-se apoio nos quadros das forças de segurança pública e nas forças armadas. Somente com a eleição de Jair Bolsonaro, surgiram as condições políticas para facilitar a compra e o porte de armas, muito provavelmente com a intenção de fomentar grupos armados *a posteriori* - embora setores políticos e da sociedade civil estejam barrando esse processo. Por outro lado, na experiência brasileira, a narrativa midiática, a disseminação de desinformação e a guerra jurídica foram as ferramentas utilizadas para fomentar manifestações em massa capazes de inviabilizar o governo e derrubá-lo numa manobra jurídica. Um golpe de baixa intensidade no sentido de não fazer uso da violência direta se concretizou em 2016 com o *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff.

A sessão derradeira da câmara dos deputados que definiu por 367 votos a favor e 137 votos contra, o afastamento definitivo da presidenta foi um espetáculo grotesco. Ao anunciar seu voto pelo afastamento em 17 de abril de 2016, o então deputado federal Jair Bolsonaro proferiu a seguinte frase: *“Perderam em 64, perderam em 2016 [...], pela família e pela inocência das crianças [...] contra o comunismo, pela nossa liberdade, contra o Foro de São Paulo, pela memória do Coronel Carlos Alberto Brilhante Ustra, o pavor de Dilma Rousseff, [...] pelo Brasil acima de tudo e por Deus acima de todos, meu voto é sim”*.

A frase que mistura família, crianças, alusão ao golpe cívico-militar de 1964, elogio da tortura e do torturador da então presidenta Dilma durante o período da ditadura militar, evocação da nação e exaltação de Deus, sintetizam exatamente os elementos culturais e ideológicos da desestabilização verde-amarela que o presidente Jair Bolsonaro representou durante o seu governo - 2019-2022.

Nenhuma candidatura de direita dos partidos tradicionais - PSDB e MDB principalmente - nas eleições federais de 2018 foi capaz de fazer esta personificação, embora tenham sido operadores da desestabilização política, contribuíram com o ambiente político de criminalização, justicamento e desinformação acreditando que se beneficiariam dos espólios políticos do processo. Ao contrário disso, perderam completamente o controle e passaram a ser estigmatizados como portadores da política corrupta - *“velha política”*, expressa como antagônica na concepção de que Bolsonaro seria o portador da *“nova política”*.

Ao evocar a família, a inocência das crianças, o anticomunismo, a ditadura, o exército, a nação e Deus, ele juntou com maestria segmentos religiosos, opositores do PT - partido

de Dilma Rousseff -, setores das forças de segurança e segurança pública e setores completamente à sombra dos quais ele mantém ligação e simpatia - as milícias cariocas e as outras espalhadas pelo país. A desestabilização política e a Guerra Híbrida ganharam um patamar mais elevado.

No entanto, antes de se ater aos que convergiram na desestabilização política como Guerra Híbrida, é importante entender dimensões da geopolítica e da política dos governos Lula-Dilma-PT a que os participantes desse consórcio de desestabilização se opunham.

## 2.2. KEYNESIANISMO, NEOLIBERALISMO MITIGADO E MULTILATERALISMO

O Brasil, desde os governos do Presidente Lula pelo Partido dos Trabalhadores - 2003 a 2006 e 2007 a 2010, bem como da Presidenta Dilma Rousseff pelo mesmo partido - 2011 a 2014 e 2015 a 2016, buscaram redefinir o umbral de resistência e poder na esfera interestatal das relações internacionais e modificar a potência de regulação da macro-economia na extensão do território nacional. Na medida dos seus pactos políticos, esses governos tentaram alterar de forma limitada e gradual a economia política do território nacional.

No plano externo, foi gradativamente diminuindo a subordinação aos Estados Unidos e costurando uma alternativa multipolar expresso na chamada política externa Sul-Sul, o que abriu espaço para fazer da China o principal parceiro comercial do país. O ponto de inflexão, embora possa haver controvérsias, parece ter ocorrido na 4ª Cúpula das Américas em novembro de 2005<sup>9</sup>, em que Lula, presidente do Brasil, Néstor Kirchner, presidente da Argentina, e Hugo Chávez, então presidente da Venezuela, simultaneamente, travaram a intenção de George W. Bush, então presidente dos Estados Unidos, de implantar a Área de Livre Comércio das Américas, uma espécie de extensão do NAFTA<sup>10</sup> para todo o continente, e iniciaram a construção da União das Nações Sul-Americanas - UNASUL. De certa forma, isso foi uma derrota para o regionalismo ultraliberal que vinha sendo construído desde os anos de 1990 nos primeiros anos do MERCOSUL. Não se tratava essencialmente da superação do regionalismo liberal - aberto - e a progressiva construção de um regionalismo pós-liberal como ficou conhecido este processo nas teorias de relações internacionais.

---

<sup>9</sup> A Cúpula das Américas é uma reunião entre os chefes de Estados organizada pela Organização dos Estados Americanos - OEA. A 4ª cúpula ocorreu em Mar del Plata na Argentina em 2005, 11 anos após a primeira reunião que ocorreu em Miami nos Estados Unidos. O objetivo destes eventos à princípio era instalar a Área de Livre Comércio das Américas - ALCA.

<sup>10</sup> Sigla em inglês para Acordo de Livre Comércio da América do Norte, inaugurado em 1994 com Estados Unidos, Canadá e México como países membros.

Nunca houve um regionalismo pós-liberal (VEIGA, 2007). O que houve foram distintos pactos territoriais que tinham uma expressão na política externa que estavam submetidos a alternância de poder como a experiência histórica demonstrou com a derrubada de Dilma Rousseff no Brasil em 2016, a chegada de Mauricio Macri ao poder na Argentina e, dentro outras coisas, a desestabilização da Venezuela agravada a partir de 2015 principalmente com a queda dos preços do petróleo.

Assim, o Brasil, como metade do território, metade da demografia e metade do PIB da América do Sul, passou a desenvolver um esboço de *soft power* na geopolítica do Atlântico Sul e na geopolítica da América Latina, abrindo novos mercados para diferentes setores da economia brasileira, que, por sua vez, serviam como ponta de lança e fundo daqueles governos.

Na economia, trouxe o Estado para o primeiro plano, aumentou as taxas de rentabilidade do tesouro como forma de atrair capitais para as mãos do Estado e a partir daí financiar seu poder de regulação do território e interferência por meio das ações-programas políticos, dentre os quais a expansão do crédito para os segmentos do capital nacional e daqueles que vivem do trabalho, tanto no setor formal quanto no setor informal. O que para os primeiros significou a projeção de suas operações para toda América Latina, África e Ásia, e algumas operações nos países centrais, o que obviamente não se fez sem causar perturbações na percepção geopolítica destes países. É o caso da compra da refinaria de Pasadena nos Estados Unidos pela Petrobras<sup>11</sup>.

Para os últimos, para os diversos segmentos dos trabalhadores, significou um aumento da capacidade de consumo historicamente reprimido, produzindo a sensação de emersão da pobreza pelo acesso ao mercado de consumo, bens e serviços de milhões de brasileiros. Não obstante, a política de aumento real do salário mínimo, os programas de renda básica, os programas de implantação de infraestrutura - como o *luz para todos*<sup>12</sup> -, o programa de aquisição de alimentos e os programas habitacionais, criaram um processo de minimização do mal-estar e horror econômico nos quais estavam submetidos quase um terço da população do país.

---

<sup>11</sup> A refinaria de Pasadena teve 50% de seu controle comprada pela Petrobras em 2006 por um valor de 360 milhões de dólares. Anos mais tarde uma decisão judicial obrigou a empresa brasileira a comprar os outros 50% da refinaria que, recentemente, foi vendida por um terço de seu valor pelo governo Jair Bolsonaro. Pasadena pode ter sido o alertar ao *establishment* estadunidense e seu *deep state* para iniciar um processo de mudança de regime no Brasil. Na geopolítica do petróleo, um país semiperiférico comprar uma refinaria dentro do território do maior consumidor deste recurso até então não seria outra coisa senão uma afronta. Não à toa foi por Pasadena um dos principais *fronts* da guerra jurídica contra o governo brasileiro por meio da operação Lava Jato.

<sup>12</sup> O programa Luz Para Todos foi instituído pelo governo federal em 2005, seu objetivo era universalizar o acesso e uso da energia elétrica em todo país, sobretudo nas áreas rurais.

Porém, como um axioma proudhoniano, o que se constrói sobre contradições extremas não poderia prosperar por muito tempo, nem tampouco instituições, programas de governo e relações. O paradoxo central deste período é a transferência de renda da sociedade, dos setores produtivos e dos trabalhadores/consumidores para o setor rentista, o que produziu um acúmulo de riqueza pelos representantes do capital financeiro, por um lado, e um endividamento para consumidores de capitais - tomadores de empréstimos do setor empresarial e dos consumidores por outro.

A fonte fiscal dessa arquitetura era a expansão do mercado interno e a expansão do mercado externo submetida a lógica Sul-Sul capitalizada essencialmente pela venda de commodities, especialmente aquele que viria do pré-sal. Com o aumento do endividamento, sobretudo os consumidores tomadores de empréstimo, a capacidade de absorção de mercadorias no mercado interno foi diminuindo. Com a queda do poder fiscal do Estado, com o aumento do endividamento do tesouro e a relativa queda dos preços das commodities, principalmente do petróleo, o equilíbrio tênue dessa economia política rachou. Ao trincar, abriu espaço para setores oposicionistas em diferentes frentes e segmentos dentro do território nacional e uma brecha para que os Estados Unidos pudesse fazer retroceder a política Sul-Sul esboçada desde 2005.

Setores oposicionistas dispersos, com interesses variados e contraditórios entre si, de diferentes esferas, de diferentes poderes e até a sombra, puderam se jogar no embate político com o intuito de derrubar o governo e fazer valer uma nova configuração da economia política nacional. Embora, identificados como oposição, muitos destes segmentos que se engajaram, mal tinham ideia de que economia política era essa a qual passaram a se opor, mas levados pelos setores conscientes do processo, estabeleceram um enxame de protestos que derrubaram o governo em 2016 e então ajudaram a esboçar uma requeitada e amarga economia política a que trataremos mais à frente.

### 2.3. OS OPERADORES DA DESESTABILIZAÇÃO

A desestabilização verde-amarela fez convergir setores empresariais diversos; a grande imprensa - os principais veículos de comunicação; setores da política partidária - MDB, PSDB, DEM<sup>13</sup> e um conjunto de pequenos partidos à direita no espectro político;

---

<sup>13</sup> DEM - Partido Democratas -, antigo Partido da Frente Liberal nos anos de 1990 e partido herdeiro direto da ARENA - Partido do governo militar entre 1964 e 1985.

setores do judiciário - principalmente o Ministério Público; setores da classe média brasileira acometidos por um forte ressentimento com a ascensão pelo consumo dos mais pobres e pelas políticas governamentais que os protegiam relativamente. Não obstante, estiveram aí, como estados profundos, ruralistas, militares e rentistas.

Isso serviu como pano de fundo cultural para a desestabilização política que veio a seguir, dando vazão a um revanche de segmento de classe sob a bandeira de um tipo enviesado de identidade nacional (daí frases de efeito como “a *nossa bandeira jamais será vermelha*”)<sup>14</sup>. Talvez o engajamento mais emblemático deste processo tenha sido dos setores religiosos, principalmente os setores pentecostais e neopentecostais que contribuíram também com o pano de fundo cultural, uma vez que a identidade religiosa, na esteira da teologia da prosperidade, num estilo *self-made-man* guiado por Deus, também rechaça e encobre o escancarado embate de classes e segmentos de classes que se abriu. Além disso, acostumados a uma militância pela fé e com enorme capilaridade nos setores populares, os grupos religiosos foram lamentavelmente a principal correia de transmissão de desinformação política neste período.

Não é possível dizer se havia algum setor consciente do processo que estavam colocando em marcha. Um dos aspectos mais notáveis deste processo é não ter a exata percepção de que ele está ocorrendo. Seu aspecto mais visível é o choque econômico e a posterior fragmentação dos pactos sociais. Cada segmento, setor ou grupo de interesse, tem capacidade apenas de avaliar sua razão prática, não a totalidade dos eventos. Os lavajatistas olham a corrupção, as corporações querem privatizações, as classes médias querem manter seu *status*, os religiosos querem sua prosperidade pela fé, a oposição partidária quer chegar ao governo, as corporações midiáticas querem autoregulação enquanto capturam os recursos públicos, os rentistas querem seu tesouro do Estado e os militares seus privilégios, cimentados na ideia de que o choque facholiberal vão realizar seus interesses.

Para entender como cada um destes setores e segmentos fizeram convergir seus interesses num plano de desestabilização que serviu como um banquete aos interesses de potências externas, é importante analisar cada segmento separadamente, ainda que brevemente.

---

<sup>14</sup> Entre os manifestantes verde-amarelos, a frase de efeito “a *nossa bandeira jamais será vermelha*” virou um mantra porque passaram a entender os governos do PT como governos comunistas, sem nenhuma base na realidade. Em 16 de novembro de 2016, uma manifestante chegou a confundir a bandeira do Japão com um símbolo comunista em um dos corredores da câmara dos deputados em Brasília. Ela gravou a cena e publicou em suas redes sociais manifestando fortemente sua indignação. Com a repercussão que ganhou ares jocosos, dias depois ela admitiu o erro.

Começando pela grande imprensa, os principais veículos de comunicação mantinham um receio permanente de uma possível regulação da mídia pelos governos PT. Além disso, almejavam uma injeção de capital externo em suas corporações, algo que a constituição federal brasileira impossibilitava, mas que foi alterada por uma emenda constitucional em 2002, permitindo até 30 % de capital externo, condicionado ao conhecimento e aval do congresso nacional. Para tanto, desde sempre optaram por editoriais ultraliberais para satisfazer seus próprios interesses corporativos, o interesse de seus acionistas e os interesses de parte de seus anunciantes. Isso desencadeou um bombardeio de notícias contra os governos petistas que se intensificaram em 2013.

Ainda no campo das grandes corporações de mídia no Brasil, elas passaram a financiar produções culturais com críticas ultraliberais ao governo e, ao mesmo tempo, fazendo elogios direto a uma visão de justificação e de paramilitarismo das forças de segurança, flertando com segmentos e grupelhos de extrema-direita que estavam à sombra<sup>15</sup>. Isso ajudou a criar uma episteme - ou aquilo que Milton Santos (2009) chamou de psicofera - que fez convergir fascismos sociais e ultraliberalismo.

No campo da política partidária e das disputas pela hegemonia na esfera estatal em nível federal, partidos como o PSDB, associado ao DEM, hoje União Brasil, e ao MDB - que, aliás, era o partido do vice-presidente de Dilma Rousseff, Michel Temer -, vislumbraram nas jornadas de 2013 uma forma de vencer a disputa eleitoral contra o PT depois de três derrotas consecutivas. Vale ressaltar que os votos do PT, desde as eleições presidenciais de 2002, com a vitória do Presidente Lula, vinham decrescendo em grande medida pela alteração da opinião pública iniciada de forma sistemática pelos meios de comunicação e pelo desgaste do governo ao longo do tempo em meio às notícias de corrupção.

Nas eleições presidenciais de 2010, o candidato pelo PSDB, José Serra, fez uma articulação que se mostrará ainda mais perigosa para a estabilidade da economia política brasileira para a década que se inicia em 2021, mas do que se mostrou instável de 2013 até aqui.

---

<sup>15</sup> Exemplo disso foi a sequência do filme *Tropa de Elite 1* (2007) e *2* (2010) - Direção de José Padilha - sobre a atuação da elite da polícia militar do Rio de Janeiro; o filme *Real - O plano por trás da história* (2017) - Direção de Rodrigo Bittencourt - que narra os bastidores da formulação do Plano Real sob a tutela do então ministro Fernando Henrique Cardoso, que viria a ser presidente do Brasil pelo PSDB; *Policia Federal: a lei é para todos* (2017) - Direção de Marcelo Antunes -, cujo enredo foi a operação Lava Jato. Recentemente tivemos a série, também dirigida por José Padilha, *O Mecanismo* (2018), uma espécie de *thriller* das relações de corrupção entre políticos e empreiteiros. No mercado editorial a série de livros *Guia Politicamente incorreto: Guia politicamente incorreto da História do Brasil* (2009), *Guia politicamente incorreto da América Latina* de Duda Teixeira e Leandro Narloch (2011) e *Guia politicamente incorreto da economia brasileira* de Leandro Narloch (2015). Os filmes e série tinham como objetivo identificar a opinião pública com as forças de segurança, a economia liberal e a narrativa de lei e ordem, apresentando direitos humanos, políticas antiliberais e partidos com plataforma social, especificamente o PT identificado com a corrupção, como o problema do país. Não obstante, a série de livros *Guia Politicamente Incorreto* foi publicada pela editora multinacional com sede em Portugal, Leya, uma espécie de holding editorial que funcionou como uma *think tank* nos países de língua portuguesa a partir de 2008. O cerne dos livros foi a busca por desconstruir políticas liberais e até ridicularizá-las.



Daquela eleição em diante os religiosos pentecostais-neopentecostais cumprem papel central na desestabilização do governo. O candidato, adversário de Dilma Rousseff, buscou trazer para sua campanha e seu programa político grupos ligados às religiões pentecostais e neopentecostais, principalmente aqueles assentadas na teologia da prosperidade, uma vez que convergiam com a agenda ultraliberal e a reação nos costumes, adversários das políticas pró-homoafetivas e pró bem-estar das mulheres. Naquela campanha em especial, o então candidato trouxe a discussão de negação das políticas pró-aborto para mobilizar essas bases, mas a revelação que sua esposa, Mônica Serra, havia feito um aborto, na época em que viveram no exílio no Chile, tornou claro que seu moralismo como política mantinha apenas uma conveniência eleitoral para derrotar o PT naquelas eleições<sup>16</sup> (RAMOS, 2012).

Em dezembro de 2010 o *Wikileaks*<sup>17</sup>, em meio à publicação de vários documentos confidenciais dos Estados Unidos, tornou público telegramas de 2009 entre a embaixada do país no Rio de Janeiro, representantes das petroleiras Chevron e Exxon Mobil, e políticos brasileiros, dentre eles o então governador do estado de São Paulo José Serra, que viria a ser candidato à presidência em 2010. Em telegrama de 2 de novembro de 2009 enviado à Washington, com o título “*A indústria de petróleo vai conseguir combater a lei do pré-sal?*” a representante da Chevron no Brasil relata diálogo com José Serra em que o então pré-candidato à presidente promete atender os interesses das petroleiras caso venha vencer as eleições. Ele perdeu para Dilma Rousseff!

O mesmo José Serra foi o ministro das relações exteriores assim que Dilma Rousseff foi derrubada em 2016, ele acabou sendo o grande articulador político do marco normativo que redefiniu a exploração e destinação dos recursos do pré-sal. Ainda em 2016 teve projeto de lei aprovado acabando com a obrigatoriedade de exploração do pré-sal pela Petrobras. Em 2019, já como senador da república, apresentou novo projeto de lei para acabar com a preferência da Petrobras em licitações das áreas de exploração, abrindo assim espaço para que as petroleiras pudessem atuar. Embora, considerando os leilões do pré-sal feitos logo após a saída de Dilma Rousseff, em 2017 e 2018, e os leilões que ocorreram em 2019 já

---

<sup>16</sup> A colunista da Folha de São Paulo, Mônica Bergamo, publicou coluna em 16 de outubro de 2010 intitulada: *Mônica Serra conta ter feito aborto, diz ex-aluna*. <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/poder/po1610201011.htm>>.

<sup>17</sup> Wikileaks é uma organização não-governamental com sede na Suécia que se dedica a publicar documentos confidenciais de Estados e empresas que podem ter interesse público. Seu principal editor e representante é o jornalista e ativista australiano Julian Assange que se encontra preso em Londres desde 11 de abril de 2019. Em 2010 e 2011, o Wikileaks publicou uma série de documentos com detalhes das operações dos Estados Unidos no Iraque e no Afeganistão, e um conjunto de telegramas da diplomacia do país, dentre os quais o que José Serra afirmava que se fosse presidente nas eleições de 2010 iria redefinir o marco legal do petróleo no Brasil em benefício das petroleiras.

dentro do marco normativo constituído pós-Dilma, a impressão que se tem é que a promessa do então candidato José Serra em 2009 veio tarde demais ou num momento em que as petroleiras têm que lidar com outras preocupações e opções no horizonte<sup>18</sup>.

Nas eleições federais seguintes, em 2014, novamente o PSDB, agora com o candidato Aécio Neves, ex-governador do estado federado de Minas Gerais, terceiro maior colégio eleitoral do país, deu vazão à “guerra jurídica” - *Lawfare* -, o que foi depois continuado pela intitulada *operação lava jato*<sup>19</sup> - e indica que aí a convergência de setores nacionais e internacionais ligados à política externa estadunidense estavam mais afinados. Ao ser derrotado nas urnas, o então candidato Aécio Neves e seu partido encaminharam uma batalha jurídica pelo cancelamento das eleições e pela cassação da chapa vencedora - Dilma Rousseff e Michel Temer - e passou a incentivar segmentos de extrema-direita acreditando que em algum momento seria capaz de colocá-los sob controle. Algo idêntico à chamada Revolução Laranja na Ucrânia em que o candidato pró-ocidente após perder as eleições para o candidato pró-Rússia desencadeou a *Lawfare* com o objetivo de cancelar as eleições exatamente dez anos antes do que ocorreu no Brasil<sup>20</sup> (WILSON, 2005).

---

<sup>18</sup> Exxon, Chevron e Shell estavam habilitadas no leilão que o então presidente do Brasil, Jair Bolsonaro, promoveu dos campos de exploração do pré-sal, por meio da Agência Nacional de Petróleo, com mais outras 14 empresas, dentre elas a própria Petrobras. O leilão de quatro campos de exploração ocorreu em 6 de novembro de 2019, apenas dois dos campos receberam oferta, uma delas no consórcio firmado entre Petrobras e as chinesas *China National Offshore Oil Corporation* e a *China National Petroleum Corporation*, esta última por meio de uma companhia subsidiária. Ambas as empresas são de capital misto em que o Estado chinês detém 70 % do controle. No referido leilão, cada uma entrou com 5% do aporte de aproximadamente 70 bilhões de reais. De certa maneira, o leilão foi considerado um fracasso pelo desinteresse das empresas habilitadas, sobretudo as gigantes do petróleo estadunidense e as europeias. No entanto, o choque do petróleo recente entre Arábia Saudita e Rússia, as tentativas de promover um maior estrangulamento de Irã e Venezuela por parte dos Estados Unidos, bem como o aumento da produção de petróleo de xisto no mercado doméstico estadunidense e a queda do valor do barril a preços negativos em abril de 2020 no mercado estadunidense, somados ao valor de mais de 40 bilhões que deveriam ser ressarcidos à Petrobras pelos investimentos já feitos no pré-sal, podem indicar que para as empresas habilitadas não era o momento de fazer investimentos num prazo de 30 anos como previa o leilão feito pela Agência Nacional do Petróleo. Caso Venezuela e Irã venham a trocar de regime num horizonte próximo, estas empresas terão acesso a reservas mais abundantes e provavelmente mais baratas, não obstante, a queda vertiginosa do preço do barril pode não compensar qualquer investimento no Brasil curto prazo. Daí a promessa de 2009 ter chegado numa hora ruim para os negócios das petroleiras.

<sup>19</sup> A operação Lava Jato, ainda em andamento, é a maior ação de combate a corrupção e lavagem de dinheiro protagonizada pelo Ministério Público e a Polícia Federal brasileira. A operação recebeu este nome em virtude de ter iniciado as investigações por uma rede posto de combustível e lavagem de automóveis em Curitiba em março de 2014, em que os primeiros investigados eram operadores do submundo do mercado de câmbio. Dos postos de combustíveis e lava jatos de Curitiba as investigações avançaram para contratos entre as principais empreiteiras do país e a Petrobras. Com forte apelo midiático, juízes e procuradores envolvidos na operação ganharam ares de heróis e celebridades na imprensa. Segundo a própria polícia federal foram mais de mil mandados de busca e apreensão, centenas de prisões temporárias, preventivas, conduções coercitivas e delações. Mensagens trocadas no aplicativo de smartphones Telegram entre o Juiz da operação, atualmente ministro da justiça, Sérgio Moro, e o procurador coordenador da força-tarefa, Deltan Dallagnol, publicadas pelo site The Intercept e seu editor-chefe Glenn Greenwald a partir de junho de 2019, numa série de reportagens chamada *As mensagens secretas da lava jato*, dentre o conjunto de elementos que as reportagens trouxeram à tona, talvez a mais importante tenha sido a reportagem publicada em 12 de março de 2020 em que fica claro a participação do Departamento de Justiça dos Estados Unidos e do FBI nas operações. Não obstante, o próprio Wikileaks revelou documentos do governo dos Estados Unidos de 2009 demonstrando que o ex-juiz da operação Lava Jato participou de um curso com o Departamento de Justiça dos Estados Unidos chamado Projeto Pontes, cujo objetivo era cooptar juízes e policiais federais para montar forças tarefas e aplicar leis bilaterais em cooperação com os Estados Unidos. A primeira atividade do Projeto Pontes ocorreu entre 4 e 9 de novembro de 2009 na cidade do Rio de Janeiro.

<sup>20</sup> A Revolução Laranja na Ucrânia foi uma das primeiras experiências tipicamente de Guerra Híbrida em que setores nacionais se articulam com setores internacionais com o objetivo de derrubar um governo e provocar uma reforma radical da economia política do país. Apoiado pelos Estados Unidos o candidato pró-ocidente Viktor Yushchenko usou a cor laranja em sua campanha eleitoral em 2004 e então a cor laranja se tornou a cor do movimento de desestabilização política. A revolução laranja teve êxito em 2005 com a chegada de Yushchenko ao poder. Hoje se sabe que o movimento laranja foi largamente apoiado pelo Departamento de

De fato, houve uma primeira tentativa em 2008 com o chamado escândalo do mensalão, mas a diminuição relativa do mal-estar brasileiro naquele momento e a alta aprovação do governo impediram sua viabilidade. Em 2014, com a convergência dos setores já mencionados, o *Lawfare* à brasileira desencadeou um processo de criminalização da política inicialmente identificada com o PT, destruição da imagem pública e a inabilitação eleitoral de membros do partido, representado na máxima que virou uma crítica à operação, “*não tenho provas mas tenho convicção*”<sup>21</sup> que guiou os procuradores federais ao atribuir ao ex-presidente Lula e ao PT a responsabilidade por pagamentos de propinas das empreiteiras à Petrobras, com o objetivo de enriquecimento e financiamento de campanhas, cujo ponto máximo foi a prisão do próprio ex-presidente Lula na véspera da eleição federal de 2018 em que despontava como líder nas pesquisas de opinião para ser eleito presidente. Sua prisão o tirou das eleições e abriu caminho para que Jair Bolsonaro fosse então eleito e posteriormente nomeasse o juiz da operação, Sérgio Moro, como seu ministro da justiça e segurança pública. Sem dúvidas a lava jato como mecanismo de investigação da corrupção entre agentes públicos e privados era necessária, mas ela se transformou na fábrica de discurso para forças antidemocráticas enquanto seus protagonistas se transformavam em políticos, celebridades e subcelebridades.

A elevação da intensidade da guerra jurídica representada pela operação lava jato produziu suas contradições, mas não sem antes ajudar na convergência dos desestabilizadores verde-amarelo. Primeiro, como mostrou conversas vazadas dos procuradores federais da operação Lava jato, ela estava sob observação do Departamento de Justiça dos Estados Unidos ao menos desde 2015. Não obstante, ela tinha como primeiro alvo criminalizar o PT e travar os negócios das grandes empresas ponta de lança do governo, algumas das quais concorrentes direto das empresas estadunidenses em operações na América Latina.

Num segundo momento, a lava jato passou a criminalizar todo o *establishment* político e aí há pelo menos uma hipótese que somente o futuro irá revelar. A criminalização ampliada

---

Estado dos Estados Unidos e *Think Tanks* com sede naquele país. Por outro lado, os derrotados pró-Rússia tinham forte apoio e suporte do Kremlin.

<sup>21</sup> A frase “*Não tenho provas mas tenho convicção*” não foi dita exatamente assim. Na apresentação da denúncia em que os procuradores da Lava Jato, Deltan Dallagnol e Henrique Pozzobon, chamam uma entrevista coletiva em que acusam o ex-presidente Lula de comandar junto com seu partido, o PT, uma organização criminosa para pilhar a Petrobrás, Deltan Dallagnol disse na verdade que tinha convicção que Lula era o comandante da organização criminosa e Henrique Pozzobon disse em outro momento na mesma coletiva que de fato não havia prova cabal que corroborasse a acusação. A coletiva foi convocada em Curitiba em 16 de setembro de 2016, ela ficou marcada pela apresentação de slides em que o nome de Lula aparecia no centro da apresentação conectado à diversos nomes que eventualmente faziam parte da organização criminosa que estava sendo apontada pelos procuradores. O fato de não haver provas cabais tornou a coletiva num espetáculo de pouco conteúdo jurídico.

criou as condições para a emergência de forças totalmente pró-estadunidense em meio a guerra comercial entre Estados Unidos e China. Tais forças poderiam surgir no próprio seio do judiciário, entre juízes e procuradores, numa espécie de neotenentismo<sup>22</sup>, reforçando uma percepção de justiça, manipulando uma narrativa anticorrupção, lei e ordem. O que até este momento pode ser indicado pela transformação do principal juiz da operação, Sérgio Moro, em herói nacional por setores da grande imprensa e sua consequente nomeação para o que ficou conhecido como super ministro da justiça do governo de extrema-direita de Jair Bolsonaro - ex-capitão do exército - vitorioso nas eleições federais de 2018.

Aqui é necessário outro parêntese, a convergência de operadores da guerra jurídica, setores militares e paramilitares - milicianos -, deu capilaridade à desestabilização verde-amarela, o que não se fez sem uma dose superior de caos político e a transformação de órgãos do governo em grupos de extermínio. Exemplos não faltam, mas a recente política de abate do Governador eleito no Rio de Janeiro Wilson Witzel<sup>23</sup> e a rebelião policial no estado federado do Ceará abertamente apoiada pelo presidente da república, que coincidentemente é governado por um governador do PT - Camilo Santana, demonstram a situação de ingovernabilidade<sup>24</sup>.

Um outro canal desses novos políticos foram e ainda são os movimentos que surgiram apoiadas por *think tanks* nacionais e internacionais como o *Movimento Brasil Livre*, o *Revoltados Online* e, dentre outros, o *Vem Pra Rua* (FIRMINO, 2016), que sem ter qualquer base o *know how* político de base, buscou domínio nas redes de conexão digitais - Facebook, Whatsapp, Youtube e Twitter. O MBL embora oficialmente tenha negado qualquer vínculo, teve financiamento da *Think Tank* estadunidense *Student of Liberty*. Já o *Vem pra rua* teve o suporte da Fundação Estudar, criada pelo mega empresário suíço-brasileiro Jorge Paulo Lemann, um dos homens mais ricos do país e entre um dos empresários mais ricos do mundo. Já o financiamento do movimento *Revoltados on line* tem sido um mistério desde

---

<sup>22</sup> O tenentismo foi um movimento político entre oficiais de baixa patente do exército brasileiro na década de 1920. Críticos da chamada república velha que durou até 1930, parte das lideranças do movimento ocuparam cargos em toda a Era Vargas. A principal exceção foi Luiz Carlos Prestes que acabou se transformando numa liderança comunista em oposição ao governo de Getúlio Vargas.

<sup>23</sup> Eleito na sombra que levou Jair Bolsonaro à presidência em 2018, o então Juiz Wilson Witzel, adotou o que ficou conhecido de política do abate na área de segurança pública. Desde que foi eleito o governador do estado do Rio de Janeiro vem autorizando que policiais atirem para matar em eventuais criminosos. Em 2019 essa política deixou oito crianças mortas em comunidades pobres do estado. Ainda em 2019 o governador foi denunciado à Organização dos Estados Americanos em decorrência de sua política de segurança.

<sup>24</sup> O Motim de membros das forças de segurança pública do estado do Ceará durou 13 dias entre 18 de fevereiro e 1 de março de 2020, com reivindicações salariais os policiais paralisaram a segurança pública no estado. Durante o motim foram registrados segundo a própria secretaria de segurança 312 assassinatos no estado. Mais de 300 policiais foram afastados por 120 dias e responderam processo disciplinar.

sua criação<sup>25</sup>. As *think tanks* funcionam como fábrica de opiniões e informações sobre temas que estão na agenda da sociedade civil; seu objetivo é ampliar, por meio do engajamento da opinião pública, a capacidade de interferir em decisões políticas. No caso da desestabilização verde-amarela, os movimentos *on-line pró-impeachment* e *reboot* da economia política funcionaram como braço difusor de informação, desinformação e ideias por meio de redes sociais digitais.

Estes e outros movimentos similares foram importantíssimos para a desestabilização política, flertaram com uma agenda facholiberal embora se declaram a favor de liberdades individuais, o que acabou por fomentar um forte ambiente de policiamento e controle social da economia à cultura. Sem conhecer a natureza de crises econômicas, não dispor de soluções anticíclicas a não ser intensificar a desestruturação do Estado, colocar o território e seus recursos à venda, cometeram o erro de dar voz a posições de extrema-direita brasileira pela conveniência de seus projetos. Caíram na mesma armadilha dos partidos políticos à direita, ajudaram a fomentar forças das quais não tinham a menor capacidade de controle.

O episódio mais grotesco protagonizado por esses movimentos talvez tenha sido o cancelamento da exposição de artes “Quermuseu” em 2017 em Porto Alegre, em que estes grupos assumiram uma posição de pressionar a opinião pública e os organizadores do evento para que ele fosse cancelada, porque a temática da exposição trazia obras com conteúdo LGBT principalmente. Desde as eleições municipais de 2016 esses grupos assumiram posições de extrema-direita e elegeram seus representantes em diversos níveis de governo. Em 2019, um dos vereadores eleitos a partir da atuação no MBL, Fernando Holiday, negro e assumidamente gay, formulou um projeto de lei municipal para restringir os mecanismos do aborto legal feito por mulheres na cidade de São Paulo, com a possibilidade de internação psiquiátrica para elas, inclusive em situações de gravidez por violência sexual.

Os militares, que jamais foram de alguma forma progressistas, embarcaram por dois motivos muito simples: manter seus privilégios diante da possibilidade de qualquer reforma do Estado e se preservarem das investigações e informações levantadas pela comissão

---

<sup>25</sup> Em reportagem da BBC de 13 de março de 2015, o jornalista Ricardo Senra revela algumas das fontes de financiamento destes movimentos ([https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/03/150313\\_financiamento\\_protestos\\_rs](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/03/150313_financiamento_protestos_rs)).

Em 27 de maio de 2016 o portal de notícias UOL revelou por meio de áudios vazados à imprensa que os Partidos MDB e Solidariedade também ofereciam suporte a estes movimentos (<https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2016/05/27/maquina-de-partidos-foi-utilizada-em-atos-pro-impeachment-diz-lider-do-mbl.htm>).

Em 29 de setembro de 2017 o El País revelou que os recursos arrecadados pelo MBL seguiam para uma associação privada de três irmãos que até aquela data respondiam por mais de 120 processos ([https://brasil.elpais.com/brasil/2017/09/26/politica/1506462642\\_201383.htm](https://brasil.elpais.com/brasil/2017/09/26/politica/1506462642_201383.htm)).

nacional da verdade, criada em 2011 e instituída em 2012. A comissão surgiu com a finalidade de investigar violações dos direitos humanos entre 1946 e 1988, principalmente os episódios de tortura ocorrido dentro de instalações militares. Os militares apostaram que uma liderança de extrema-direita pudesse blindá-los disso e que seriam capazes também de estabelecer mecanismos de tutela.

Parte do empresariado acreditou que a diminuição dos gastos públicos em áreas sociais e o aumento da superexploração do trabalho pudessem ser funcionais aos seus negócios. Sem compreender que a dilapidação do trabalho desestrutura o mercado de consumo e a demanda por mercadorias e crédito, e que o gasto público pavimenta os negócios do setor privado, também se engajaram numa agenda facholiberal. Começaram a cair na realidade quando as estatísticas de consumo e endividamento dos pobres começaram a bloquear o ambiente de negócios.

Segmentos da classe média também embarcaram numa mistura de ressentimento em relação à emersão relativa dos pobres num cenário mais favorável de políticas públicas, se colocaram de cabeça numa meritocracia enviesada e valores neoliberais. Pouco a pouco perceberam que o subconsumo dos pobres também os atinge, sobretudo aos profissionais liberais e donos de pequenas empresas que vêem seus produtos e serviços perderem demanda. No entanto, foram bastante suscetíveis a narrativa da corrupção sistêmica que de fato é a tônica da relação entre grupos políticos e grupos econômicos, ficaram a mercê da evocação do nacionalismo e do elogio ao justicamento e violência por parte do Estado contra segmentos mais abaixo na pirâmide. Não obstante, ficaram em êxtase com a prisão de políticos na guerra jurídica e no espetáculo que se tornou a operação da lava jato. A desinformação, as notícias falsas e as falsas verdades difundidas neste momento pegaram segmentos da classe média de assalto e os impediram de entender a que processo estavam respondendo. A deterioração do seu padrão de vida começou a chegar à porta!

Outro segmento muito suscetível as falsas verdades, ao moralismo, à negação dos direitos humanos e a agenda ultraliberal foram os setores religiosos. Incentivados por suas lideranças e bombardeados de desinformação, estes segmentos que via de regra vivem do seu trabalho, ajudaram a legitimar a desproteção social e a política de precarização de sua própria mão-de-obra. Acometidos por uma fobia das políticas de proteção aos pobres, aos negros, mulheres e pessoas LGBT, associado a teologia de prosperidade de suas igrejas, foram fundamentais no voto para candidaturas facholiberais, bem como fundamentais na transmissão de falsas verdades em seu entorno imediato.

No auge da pandemia de COVID-19 foram os principais entre os negacionistas da pandemia e dos protocolos médicos para sua contenção. Estes setores me parece os mais suscetíveis a um duplipensar perverso, o *reboot* da economia política exigiu seu apoio e até protagonismo, mas foram os primeiros a ser atingidos pela precarização do trabalho e a queda do gastos sociais pelo Estado, enquanto suas lideranças navegaram e navegam no pensamento facholiberal que ganhou força após 2013. Em qualquer cenário, na próxima década estes grupos serão vitais, mas também enfrentarão desafios, quiçá criminalizações!

### 3. REFERÊNCIAS

ANDRÉ, A.L. **Ensaio: A guerra híbrida à brasileira** - Das jornadas de junho de 2013 às perspectivas da próxima década. Brasil: RM, 2020.

ARRIGHI, G. **O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo**. Editora Unesp, 1996.

BRAUDEL, F.; GEMELLI, G. **La dinámica del capitalismo**. Madrid: Alianza Editorial, 1985.

CARNOY, M.; UTRILLA, J.J. **Estado e teoria política**. México: Alianza, 1993.

FIRMINO, G.C. **Conservadorismo liberal e classes médias: uma análise do 'Vem Pra Rua' e do 'Movimento Brasil Livre'**. X Seminário do Trabalho. Trabalho, crise e políticas sociais na América Latina, 2016.

FURTADO, C. et al. **Brasil: crise e destino: entrevistas com pensadores contemporâneos**. Expressão Popular, 2000.

GAARDER, J.; HELLERN, V.; NOTAKER, H. **O livro das religiões**. Editora Companhia das Letras, 2005.

KLEIN, N. **O outro doutor do choque**. Editora Nova Fronteira, 2008.

KORYBKO, A. **Guerras híbridas, das revoluções coloridas aos golpes**. São Paulo, editora expressão popular, 2018.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo, Centauro, 2006.

LEIRNER, P.C. **O Brasil no espectro de uma guerra híbrida: militares, operações psicológicas e política em uma perspectiva etnográfica**. Alameda Casa Editorial, 2020.

MANSO, B.P. **A república das milícias: dos esquadrões da morte à era Bolsonaro**. Todavia, 2020.

RAMOS, J. de S. Toma que o aborto é teu: a politização do aborto em jornais e na web durante a campanha presidencial de 2010. **Revista Brasileira de Ciência Política**, n.7, p.55-82, 2012.

SMITH. Nuevo globalismo, nuevo urbanismo. **Documents d'anàlisi geogràfica**, n.38, p.15-32, 2001.

SOUSA SANTOS, B. **Os fascismos sociais**. Folha de São Paulo, 1998.

VEIGA, P. da M.; RIOS, S.P. **O regionalismo pós-liberal, na América do Sul: origens, iniciativas e dilemas**. cepal, 2007.

WILSON, A. **Ukraine's orange revolution**. Yale University Press, 2005.



## CADEIA PRODUTIVA DO AÇAÍ NA AMAZÔNIA SUL- OCIDENTAL: UMA ANÁLISE DA SUA CONTRIBUIÇÃO PARA MANUTENÇÃO DO CLIMA E MEIO AMBIENTE

Maria Raylene Félix Cameli<sup>1</sup>

1. Mestranda em Geografia pela Universidade Federal do ACRE- UFAC.

### RESUMO

Durante a Cop26 vários pontos em relação as questões ambientais e como os países conduzem suas economias pensando nessa temática foram discutidos e nitidamente os interesses econômicos prevaleceram. Visto que cada país do mundo deve contribuir no combate a crise ambiental e seus efeitos, no Brasil na região Norte a atividade extrativista do açaí é responsável pelo desenvolvimento econômico de vários Estados dessa região sendo considerada uma atividade sustentável. Em alguns Estados onde sua cadeia produtiva é mais desenvolvida deixou de ser extraído apenas da forma extrativista passando a ser cultivado em terra firme. Na parte da Amazônia Sul- Ocidental apesar de todo o potencial do açaí que se tornou altamente consumido no Brasil ganhando fama de superalimento, essa atividade econômica é pouco desenvolvida predominando a forma extrativista. O desenvolvimento dessa cadeia produtiva além de alavancar a economia dessa região contribuirá para a manutenção do meio ambiente e contenção da crise climática contribuindo de forma eficaz para que o Brasil alcance suas Contribuições Nacional Determinadas (NDCs.), e que honre os acordos assinados na COP26. Além disso, a cadeia produtiva do açaí é uma atividade econômica geradora de emprego que em seu progresso contribuirá para a melhoria de vida da população tradicional da Amazônia favorecendo o desenvolvimento humano.

**Palavras-chave:** COP26, Amazônia Sul-Ocidental, Cadeia Produtiva do Açaí, Meio Ambiente e Mudanças Climáticas.

### ABSTRACT

During Cop26, several points in relation to environmental issues and how countries conduct their economies thinking about this theme were discussed and economic interests clearly prevail. Since each country in the world must contribute to combating the environmental crisis and its effects, in Brazil in the North region the açaí extractive activity is responsible for the economic development of several states in this region and is considered a sustainable activity. In some states where their production chain is more developed, it is no longer extracted only in an extractive way, but is now cultivated on dry land. In the part of the South-Western Amazon, despite all the potential of açaí, which has become highly consumed in

Brazil, gaining a reputation as a superfood, this economic activity is poorly developed, predominantly extractive. The development of this production chain, in addition to leveraging the economy of this region, will contribute to maintaining the environment and containing the climate crisis, effectively contributing to Brazil achieving its National Determined Contributions (NDCs.), and honoring the agreements signed at COP26. In addition, it is an economic activity that generates employment, which in its progress will contribute to improving the lives of the traditional population of the Amazon, favoring human development and fighting poverty.

**Keywords:** COP26, South-Western Amazon, Acai Production Chain, Environment and Climate changes.

## 1. INTRODUÇÃO

Desde da Conferência de Estocolmo em 1972 em que discutiram as questões ambientais os países divergiram em vários pontos, os países desenvolvidos e em desenvolvimento não chegaram a um consenso sobre a questão. Apesar das divergências os países direcionaram sua atenção para a problemática ambiental. Outras conferências ocorreram como a Eco-92 ou Rio-92, Rio +10 e Rio+20, os países se comprometeram ao longo do tempo há reduzir os poluentes e manter o meio ambiente para evitar o aquecimento global garantindo a humanidade o direito de usufruir de um ambiente saudável.

Dentre os inúmeros acordos assinados nessas conferências durante a Cop21 (21ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas) foi assinado o Acordo de Paris 195 países se comprometeram a reduzir a emissão de gases o efeito estufa, o principal objetivo era manter a temperatura abaixo de 2º C. Segundo Meireles (2020) “o Brasil se comprometeu a reduzir até 2025 suas emissões de gases de efeito estufa em até 37% (comparados aos emitidos em 2005), estendendo essa meta para 43% até 2030”.

Reduzir as emissões de gases do efeito estufa significa frear de certa forma o desenvolvimento econômico e mudar o modo de vida da humanidade para isso, é necessário se adequar a um novo estilo de vida priorizando desenvolvimento econômico e sustentabilidade. Os efeitos do aquecimento global que em outro momento foi colocado em dúvida pelos líderes mundiais já se confirmaram ao longo do tempo a temperatura da Terra aumentou e trouxe mudanças climáticas que afetam negativamente a vida do homem. O IPCC (Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas) em 2001 foi informado aos líderes governamentais que o mundo caminhava para um aquecimento global, onde o clima mudaria durante o século XXI e isso traria impactos e que somente as políticas que os governos viessem a escolher poderia determinar como essa mudança ocorreria. Caso a

temperatura chegasse a mais de 1,5° C a situação iria ficar problemática, com base em todas as informações passadas as pessoas e os governos decidiram que algo deveria ser feito (PEIXER, 2019).

Uma nova forma de produzir começou a ser pauta de discussões com o uso de energia limpa e atividades econômicas que tivessem redução de lançamentos de gases do efeito estufa. A floresta deve ser mantida em pé diminuindo o desmatamento e queimada, o Brasil tem uma enorme responsabilidade visto que a maior floresta tropical do mundo está em seu território e a manutenção da mesma é de extrema importância para se evitar a crise climática. Conforme o Climainfo “a destruição das florestas leva à emissão de dióxido de carbono à atmosfera. Florestas absorvem e armazenam dióxido de carbono à medida que as árvores crescem. As florestas do mundo atualmente absorvem cerca de um terço das emissões antrópicas de carbono.”

No Brasil a agropecuária é um atividade econômica muito desenvolvida e que se expande por todo o território a expansão da fronteira agrícola é considerada a principal responsável pelo desmatamento. Nesse sentido, investir em atividades econômicas que sejam sustentáveis e que venham contribuir tanto para o desenvolvimento econômico quanto para a manutenção do meio ambiente é um caminho a ser seguido. Partindo da potencialidade de cada região em produzir, na Região Norte encontramos na atividade extrativista o Açaí que tem se consagrado no mercado nacional e internacional como um produto que despertou o interesse de vários consumidores, sendo usado como matéria-prima nas indústrias de alimentos, cosméticos e farmacêuticas. Pretende-se neste artigo com base em uma pesquisa bibliográfica descrever as vantagens da cadeia produtiva do açaí onde a mesma sendo estruturada de forma eficiente poderá contribuir para o desenvolvimento regional e participação ativa da Região Norte nas questões ambientais, o mesmo tem como objetivo geral: Identificar as potencialidades da cadeia produtiva do açaí e sua contribuição para a preservação do meio ambiente e conseqüentemente para conter o avanço da crise climática.

## 2. REVISÃO BIBLIOGRAFICA

### 2.1. O AÇAÍ E SUA CONTRIBUIÇÃO PARA ALCANÇAR OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (AGENDA 2030)

A Agenda 2030 foi criada pela ONU é um plano de ação que contém 17 objetivos para enfrentar a crise ambiental e promover uma vida melhor a humanidade. Segundo a Agenda 2030 “também buscar fortalecer a paz universal com mais liberdade. Reconhecemos que a erradicação da pobreza em todas as formas e dimensões, incluindo a pobreza extrema, é o maior desafio global e um requisito indispensável para o desenvolvimento sustentável”. É necessário buscar desenvolver atividades econômicas que gerem renda e que sejam conduzidas com manejo adequado para garantir a preservação do meio ambiente. O extrativismo surge como uma atividade promissora, por meio de pesquisas o seu desenvolvimento pode se estender para o plantio. O açaí é uma atividade econômica que tem mostrado sua potencialidade, alimento com benefícios para a saúde humana e geradora de renda para as comunidades tradicionais e ribeirinhas. Em meio à crise ambiental que vivenciamos se faz necessário investir em atividades econômicas que além de contribuir na economia venha a garantir sustentabilidade. Segundo Santos; Machado (2014) isso é um dever ético que requer investimentos:

Assim, há duas questões-chave que se apresentam como os grandes desafios para a sociedade do século XXI: produzir de forma sustentada, não esquecendo que há o dever ético de garantir o abastecimento para as futuras gerações, e distribuir de forma equitativa a produção. Em outras palavras, no primeiro caso, trata-se de investimentos maciços em pesquisas e novas tecnologias, colocando-as a serviço da conservação, recuperação e preservação dos recursos naturais e, no segundo caso, a necessidade de desenvolver mecanismos eficientes para acabar com a miséria absoluta de cerca de 20% da população mundial.

Nesse sentido a atividade econômica do açaí contribui para Erradicação da Pobreza (objetivo 1) onde a mesma gera renda como também é uma fonte de alimento riquíssima em nutriente, possui uma quantidade significativa de proteína conforme Embrapa (2005) possui teor superior ao do leite (3,50%) e do ovo (12,49%), enquanto o perfil em aminoácidos é semelhante ao do ovo. As comunidades que vivem dessa atividade extrativista são ribeirinhos e pessoas que vivem nos assentamentos rurais que possuem essa atividade como a única fonte de renda que só lhe dá benefício uma vez por ano. Organizando o plantio do açaí em consórcio uma alternativa sustentável de cultivo extremamente

importante, sendo uma técnica rentável que permite o cultivo de mais de uma espécie em uma mesma área. Essa técnica proporciona melhoria do solo, aproveitamento dos recursos, água, fertilidade e adubação. Nesse sistema existe a possibilidade de utilizar uma cultura que seja leguminosa (feijão, soja, lentilhas etc.) essa cultura pode adicionar nitrogênio no solo o mesmo é responsável pelo desenvolvimento das outras culturas utilizadas no consórcio. Os Sistemas Agroflorestais (SAFs) por meio dos consórcios irão incrementar a produção de açaí e garantir sustentabilidade. Conforme Sales, Araújo e Baldi (2018):

O Sistema Agroflorestal (SAF) é um sistema agrícola diferenciado dos sistemas convencionais (monoculturas), pois prioriza a diversificação das lavouras, no qual se cultiva uma ou mais espécies de interesse agrícola junto de espécies arbóreas nativas ou não numa mesma área, caracterizando -se, assim, como um sistema heterogêneo. Os SAFs imitam uma floresta, garantindo a fertilidade do solo com maiores níveis de matéria orgânica e nutrientes. Reduzem a temperatura do solo e do ar, mantêm uma cobertura natural sobre o solo garantindo maior umidade, melhoram a eficiência da irrigação, atraem polinizadores e reestabelecem o equilíbrio ecológico do ambiente, além de diversificar a renda obtida no sistema.

Já que as culturas apresentam colheitas em épocas diferentes o produtor durante todo o ano terá uma atividade que gera renda, além de cultivar itens de sua alimentação diminuindo a fome nessas áreas (objetivo 2). Como já expostos o cultivo por meio de consórcios é uma agricultura sustentável (objetivo 2) sua prática permite além dos inúmeros benefícios já mencionados que uma planta complete a necessidade da outra ajudando na manutenção dos recursos existentes no solo uma vez que “verificasse o aumento da matéria orgânica e atividade biológica no local, como também há um maior aproveitamento da área” Pito et al. (2006) sendo que dessa forma evita o uso de fertilizantes sintéticos. Em relação a sustentabilidade todas as partes do açaí são aproveitadas desde do caroço até os resíduos que sobram da extração do fruto que são utilizados nas caldeiras para produção do vinho do açaí, o manejo é de suma importância porque garante a manutenção da palmeira, devido à grande demanda as áreas que naturalmente possuem a palmeira não são suficientes para atender surge a necessidade do plantio em outros locais. Uma vez que na maioria dos Estados que fazem parte da Amazônia Sul- Ocidental a produção é somente do vinho podendo ampliar para o óleo do açaí não tendo necessidade de fazer queimadas para a limpeza do solo já que a palmeira deve ser mantida para utilização do fruto.

Como mencionado anteriormente o açaí contribui para diminuir a fome (objetivo 2) traz benefícios para a saúde e bem-estar do ser humano (objetivo 3) considerado um

superalimento rico em carboidratos, gorduras boas e proteína tem a capacidade de diminuir o cansaço físico e aumentar a energia do corpo. Em sua composição é encontrado os polifenóis que protegem as células do sistema nervoso central, como também as antocianinas que regulam os níveis de colesterol. O açaí também tem a capacidade de aumentar a produção de glóbulos brancos que são responsáveis por manter o sistema imunológico saudável.

Em relação ao trabalho decente e crescimento econômico (objetivo 8) a atividade extrativista do açaí apresenta um potencial considerável, visto que garantiu uma produção na Região Norte no ano de 2020 de 202.680 mil toneladas (IBGE) o Pará é o principal produtor e o Acre ocupa o terceiro lugar com 4.654 mil toneladas (IBGE) essa produção foi afetada pela pandemia do covid nossa economia e conseqüentemente todas as atividades que contribuem para a mesma foram paralisadas. Com um mercado promissor e em expansão onde o açaí caiu no gosto da população de outras regiões do Brasil segundo Tavares et al. (2020), São Paulo absorve 24,91% do açaí exportado pelo Estado do Pará, seguindo do Rio de Janeiro (20,16%), Minas Gerais (17,21%), Espírito Santo (7,83%), Ceará (4,10%) e Distrito Federal (3,73%), como os mais importantes.

No mercado internacional a importação começou com os Estados Unidos e alguns países da Europa, em 2012 a importação era para 31 países e em 2017 para 42, o açaí em pó teve sua comercialização consolidada no mercado nacional enquanto o mix teve grande aceitação no mercado internacional, pelo o fato de ser um produto pronto Tavares et al. (2020) .Nesse sentido a proposta de desenvolvimento com a “ floresta em pé” torna-se viável com a possibilidade de incentivo à produção de açaí ou há necessidade de investimentos econômico e tecnológico observando as particularidades do fruto nativo. Para os Estados da Amazônia Sul- Ocidental o açaí possibilita a diversificação da produção dando a possibilidade de fortalecimento econômico e geração de emprego, como também associa desenvolvimento e sustentabilidade.

O surgimento de empresas e cooperativas são essenciais para organização da cadeia produtiva já que nesse sistema temos vários atores como catadores, atravessadores e vendedores. Com o objetivo de construir uma infraestrutura capaz de promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação (objetivo 9), a pesquisa científica deve ser incentivada e promovida por parcerias do governo, empresas privadas e instituições de pesquisa para melhorar a capacidade de produção e qualidade do açaí. O desenvolvimento dessa atividade econômica inclui um produto que contribuirá para o desenvolvimento do mercado ecológico e incluirá comunidades tradicionais que na maioria

das vezes são excluídas do processo de desenvolvimento econômico de algumas regiões, mesmo tendo papel fundamental no processo essas comunidades são esquecidas

O mercado de interesse do Estado do Acre é o internacional onde a logística para as importações será pela Estrada do Pacífico chegando até os portos marítimos do Peru, nesse sentido as relações comerciais com o Peru país emergente será ampliada onde franquias de açaí já consolidadas no Brasil podem encontrar novas possibilidades no país vizinho, como também empresas peruanas terão a possibilidade de encontrar novos mercados.

Utilizando de forma eficiente a Rodovia onde dá acesso ao pacífico por meio dos portos peruanos a relação fronteiriça do Brasil com os países andinos será fortalecida, mesmo com a existência dessa ligação com o Pacífico há algum tempo a mesma não está sendo utilizada como deveria, além da diversificação da produção principalmente de produtos oriundos do extrativismo é necessário que se incentive por meio de políticas públicas e acordos internacionais o uso dessa Rodovia para escoamento da produção.

Para que consigamos incentivar o consumo e produção consciente (objetivo 12) é necessário haver investimentos e pesquisas para que a cadeia produtiva do açaí se torne cada vez mais sustentável onde todas as potencialidades da palmeira sejam usadas, uma das maneiras de se exigir isso dos produtores são os certificados como por exemplo o certificado do Conselho de Manejo Florestal, o FSC (Forest Stewardship Council) um dos principais critérios para a certificação é a prática de manejo, respeitando o meio ambiente e tendo responsabilidade social. O açaí do Amapá recebeu o certificado FSC único açazal do mundo nessa categoria.

O consumo de produtos com certificação deve ser incentivado, como também o uso de recipientes reciclados um novo modo de consumo deve ser ditado, o marketing sustentável será uma nova realidade onde o consumidor deve ser conscientizado em relação ao potencial do produto que está consumindo, no caso do açaí além de fonte de alimento o mesmo é utilizado para confecção de tecidos biodegradável, biojoias e até mesmo café que é feito do caroço do açaí, no Pará é produzido de forma artesanal mas o objetivo é que venha a ser industrializado.

A comercialização do açaí garante aos seus parceiros comerciais produtos oriundos de práticas sustentáveis fazendo uso correto de manejo, priorizando em toda a cadeia produtiva tecnologias que propicie a auto sustentabilidade, essa característica de produção será uma exigência constante em decorrência da crise ambiental onde procura-se desenvolver novos hábitos de consumo e associar desenvolvimento econômico com sustentabilidade conforme menciona Silveira (2013) “sustentabilidade econômica passa a

incluir uma transformação de hábitos de consumo que pode ocorrer pelas trocas de informações entre os indivíduos através de diversos meios e, também, invariavelmente pelas ofertas de produtos, que, desde a manufatura até a sua comercialização, são vendidos como ecologicamente corretos”.

Alguns países como China, Estados Unidos e União Europeia cogitam barrar importações de países com produtos que sejam provenientes de desmatamentos. O Brasil apenas em julho desse ano segundo o Imazon foram desmatados 2.095 km<sup>2</sup> da floresta. O extrativismo com manejo e a agricultura sustentável do açaí é uma estratégia com inúmeros benefícios sendo considerado a palmeira mais produtiva da região amazônica.

As mais recentes pesquisas mostram o novo organograma do aproveitamento do fruto do açaizeiro. O caroço corresponde a 85% do peso total, do qual a borra é utilizada na produção de cosméticos; as fibras em móveis, placas acústicas, xaxim, compensados, indústria automobilística, entre outros; os caroços limpos na industrialização de produtos A4, como na torrefação de café, panificação, extração de óleo comestível, fitoterápicos e ração animal, além de uso na geração de vapor, carvão vegetal e adubo orgânico (EMBRAPA, 2005).

No que diz respeito ao objetivo 13 da agenda 2030 da ONU tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos, o cultivo de açaí em terra firme por meio de irrigação contribui para a manutenção das condições climáticas adequadas para o nosso planeta. A agricultura sustentável não agride o meio ambiente suas práticas coordenadas e pensadas em prol da manutenção do equilíbrio ambiental preserva o solo e todos os recursos naturais que estão na área utilizada, além da produção de alimentos ser mais saudáveis livres de agrotóxico. Para um ambiente saudável é necessário que a floresta seja mantida e que áreas de vegetação sejam ampliadas compensando o desmatamento e queimadas que já destruíram praticamente florestas inteiras. A palmeira do açaí tanto no extrativismo quanto no cultivo em terra firme é mantida já que usamos apenas o fruto por essa característica contribui de forma eficiente para a manutenção do meio ambiente conforme Harris et al. (2020) “Além da mitigação das mudanças no clima, aumentar a cobertura florestal também pode trazer outros benefícios, como prevenir inundações, regular a precipitação, desacelerar a perda de biodiversidade e ajudar a manter economias e modos de vida tradicionais”.



### 2.3. ATIVIDADES ECONÔMICA DO AÇAÍ E OS DIRECIONAMENTOS DA COP 26

Durante a Cop26 a crise climática foi discutida no intuito de alinhar ações dos países que venham a contribuir para controlar a temperatura da Terra evitando um colapso ambiental garantindo desenvolvimento econômico e a permanência da humanidade no nosso planeta. Ações que venham contribuir para evitar o colapso ambiente são necessárias, é uma corrida contra o tempo, os países já se comprometeram a fazerem inúmeras ações para manter a temperatura da Terra em torno de 1,5° C, mas não avançaram e a situação requer urgência. A industrialização avança cada vez mais, a população cresce e com isso o consumo também. As questões em relação ao meio ambiente devem ser prioridade conduzidas como uma forma de proporcionar desenvolvimento econômico e humano já que um ambiente saudável é essencial para manter a qualidade de vida.

Os países em desenvolvimento são os que, com certeza, sofrerão mais com esse incremento populacional, já que se acredita que terão três vezes mais habitantes do que têm hoje. Esses mesmos países, além de enfrentar sucessivas crises econômicas, são os mais afetados pela degradação do solo, da água e pela escassez de alimentos; são também os que enfrentam as maiores dificuldades no que diz respeito a fornecer serviços básicos a seus habitantes: educação, segurança, empregos, habitação, saúde, entre outros... (...) O crescimento demográfico transforma-se em um grave problema ambiental, na medida que o aumento da população resulta imediatamente na alteração da qualidade do meio, intensificando sua degradação, afetando particularmente os mais pobres. A triste realidade nos mostra que ainda hoje, 1,1 bilhão de pessoas não têm acesso à água tratada e em países mais pobres até 95% dos esgotos e 70% dos detritos industriais são simplesmente lançados no meio ambiente, in natura, causando epidemias e provocando mortes (SANTOS; MACHADO, 2014).

O Brasil durante a Cop 26 assinou alguns acordos se comprometendo a ampliar suas ações nas questões ambientais, um deles foi em relação a redução do desmatamento, prometeram aumentar os esforços para a conservação das florestas contribuindo com a recuperação das áreas degradadas e facilitando o comércio sustentável. Em relação a recuperação das áreas degradadas o açaí é utilizado para o reflorestamento sendo uma palmeira nativa que contribui com o equilíbrio ecológico, a recuperação de áreas degradadas é um fator primordial na redução do aquecimento global tema profundamente debatido na Cop 26 e um desafio para os 110 países que assinaram o acordo e juntos representam 85% da floresta do planeta.

A palmeira além de favorecer a restauração do ambiente possibilitando a melhoria da qualidade ambiental, contribui com o desenvolvimento do comércio sustentável uma vez que

possuí valor econômico no mercado nacional e internacional além de gerar créditos de carbono. O reflorestamento com fins comerciais usando o açaí gera resultados ambientais que ajudarão o Brasil a alcançar suas metas ambientais e cumprir seus compromissos firmados na Cop26.

Essa atividade econômica é considerada de baixa emissão de carbono nesse sentido obtêm benefícios econômicos e sociais, como também contribui para que o Brasil amplie sua participação no investimento de setores de baixo carbono. A economia de baixo carbono é a grande aposta que os países comprometidos com as questões ambientais possuem. O Brasil se comprometeu a reduzir gases do efeito estufa como carbono e metano. Em relação ao metano o objetivo é reduzir 30% até a o final da década, segundo a ONU NEWS (2021) “é um potente gás de efeito estufa. (...) tem mais de 80 vezes o poder de aquecimento global do dióxido de carbono (...) a redução das emissões desses gases causados pelos humanos, que responde por mais de metade do total, é uma das formas mais eficazes de combater as alterações climáticas”. A liberação de metano na pecuária é consideravelmente alta segundo a Embrapa um boi libera 60 kg de metano por ano o Brasil conforme o IBGE em 2020 tem 218,2 milhões de cabeças de gado. A agropecuária afeta o meio ambiente por isso a necessidade de diversificar as atividades econômicas brasileira utilizar o que tem na floresta e mantê-la em pé é um desafio.

Os produtos florestais não madeireiros (PFNMs) surgem como uma alternativa econômica para manter a floresta em pé, uma vez que contribui para a manutenção do meio ambiente e gera renda para várias famílias que vivem dessa atividade. O açaí é dos PFMNs que apresenta grande possibilidade de desenvolvimento além de movimentar a economia o seu cultivo pode ser usado para recuperar as áreas degradadas de florestas nativas conforme Teixeira (2018):

A crescente demanda de mercado por PFMNs oferece oportunidades de desenvolvimento econômico que poderia aliar-se a inclusão social produtiva de agricultores familiares com a conservação dos ecossistemas florestais. A alta rentabilidade potencial do açaizeiro de touceira, tanto na produção extrativista, quando no sistema intensivo/ cultivo, representa uma estratégia de aumento de produção sem que haja a substituição do extrativismo pelo cultivo da espécie. Isto é, o consórcio de ambos os sistemas seria de grande impacto econômico e ecológico, onde o cultivo se destinaria a áreas degradadas e a prática da coleta extrativa para as regiões de florestas nativas, ocasionando assim, a recuperação de áreas degradadas, ampliação do extrativismo e, por conseguinte, aumento da renda para o estado.

O relatório final da COP 26 (26ª Conferência das Partes da Convenção das Nações Unidas sobre o Clima) foi publicado no dia 13 de novembro de 2021 com alguns avanços e outros entraves que serão discutidos no Egito (COP 27ª) segundo o ONU NEWS o secretário-geral da ONU Antônio Guterres afirmou que “o conteúdo reflete os interesses, contradições e momento da vontade política do mundo hoje (...) é um passo importante, porém não será suficiente (...)”. Dentre os avanços podemos destacar a redução gradual do carvão onde busca-se o uso de uma matriz energética mais limpa, a contenção do desmatamento e recuperação de áreas degradadas, conforme o ONU NEWS “mais de 100 governos nacionais, cidades, Estados e grandes empresas assinaram a Declaração de Glasgow sobre ônibus de emissão zero. O texto prevê encerrar a venda de motores de combustão interna até 2035 nos primeiros mercados e em todo mundo”. Um dos principais acontecimentos e já esperado foi a regulamentação do mercado de carbono pauta essa que já se arrastava desde do acordo de Paris. Com todas as discussões em relação ao meio ambiente vemos um crescente interesse dos países por atividades que associem sustentabilidade em sua prática, o açaí com todas as suas potencialidades é considerado o principal produto florestal não madeireiro e a Amazônia a principal região fornecedora desse tipo de produto conforme França (2017):

O potencial de PFNM's no país vem crescendo conforme a demanda, o aumento da exportação de novos produtos não madeireiros em florestas ou cultivo em sistemas Agroflorestais. É enorme a quantidade de PFNM's e os serviços oferecidos pelos biomas brasileiros a disposição das comunidades rurais que podem ser utilizados para diversos fins. Dentre os biomas, a Amazônia é o bioma que possui maior potencial para exploração de PFNM's devido a sua grande biodiversidade de espécies vegetais e animais, importância ambiental diferenciada em âmbito nacional e internacional, por conta da manutenção do clima no planeta, os serviços oferecidos como sequestro de carbono e proteção da sua biodiversidade.

Sendo o açaí o principal PFNM's que se popularizou nos últimos anos o investimento na organização da sua cadeia produtiva irá contribuir para alcançar os objetivos das principais pautas discutidas na COP26 onde as mesmas requerem prioridade por parte dos países, as ações precisam sair do papel. O Brasil tem um papel essencial nessas ações já que temos uma riqueza significativa em relação aos recursos naturais, sendo considerado o país mais rico em água doce. A Amazônia tem várias potencialidades econômicas oriundas do extrativismo que se encontram carentes de investimento público e pesquisa científica para que possam ser exploradas de forma sustentável trazendo desenvolvimento humano e

econômico para uma região que precisa manter sua floresta em pé mas não as custas do sofrimento do seu povo.

Esses investimentos devem ser focados principalmente na biotecnologia e nanotecnologia, “a revolução na biotecnologia melhorou as condições de vida da sociedade, sobretudo por seu uso na agricultura (...)” Cepal (2016). “Por meio da biotecnologia alguns problemas ambientais são solucionados como na agricultura o empobrecimento do solo” Cepal (2016). As novas tecnologias são essenciais para alavancar a produção de açaí melhorando dinâmica da sua cadeia produtiva tornando-a mais eficiente em relação a produtividade e transporte, é necessário que todos os atores desse processo sejam valorizados.

O uso de combustíveis fósseis foi amplamente discutido na COP26 sua redução é uma das ações que requerem urgência. Na atividade extrativista do açaí essa redução já é uma realidade visto que podemos utilizar a semente da fruta como alternativa energética na indústria de beneficiamento de polpa de açaí. O potencial energético das sementes de açaí analisadas para um sistema queimando somente caroço de açaí e mix de caroço com lenha em uma caldeira com 50% de eficiência térmica, apresenta uma liberação de energia maior que a lenha utilizada na indústria em análise (PASSINHO et al., 2019). O reaproveitamento do caroço do açaí originando biomassa vegetal é uma energia sustentável que sua potencialidade pode ser usada em outras indústrias.

A América Latina e o Caribe estão em uma situação que requer mudanças pontuais em relação seus modos de produção e de vida da população, suas emissões de gases do efeito estufa e seu consumo energético são preocupantes somado a isso, seus setores que apresentam maior faturamento contribuem de forma intensa para às emissões. O transporte público necessita de melhoria, como também o acesso da população a melhores condições de vida, as ações que visem preservar a agricultura e a cobertura vegetal devem ser intensificadas (CEPAL, 2016). Esse novo direcionamento da relação de desenvolvimento econômico e sustentabilidade da América Latina e Caribe requer discussões e encaminhamentos onde venha proporcionar qualidade de vida a sua população, desenvolvimento econômico e que esses países se ajustem aos acordos e orientações da ONU sobre a crise ambiental. Nesse sentido, investir em atividades econômicas que venham a agregar economia e sustentabilidade é um dos caminhos a seguir, como por exemplo, investir na potencialidade de produtos florestais não madeireiros (PFNM) dos países que fazem parte dessas regiões, no caso do Brasil o açaí é uma alternativa.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Açaí é considerado o produto florestais não madeireiro que apresenta maior potencial econômico em expansão, onde toda as partes da palmeira do açaí são utilizadas por diversas industriais, seu caroço pode ser utilizado na produção de energia sustentável e recentemente na fabricação de café. Com toda essa diversidade de produção do açaí o mesmo nesse momento em que todos os países do mundo direcionam sua atenção para as questões ambientais, tem uma importância relevante onde a organização da sua cadeia produtiva com políticas públicas e pesquisas se torna necessário. Somado a todas as vantagens econômicas e ambientais do açaí existe a sua contribuição nos objetivos da Agenda 2030, onde alguns objetivos podem ter no plantio e na colheita do açaí nativo um grande aliado.

Alguns acordos firmados pelo Brasil na Cop 26 encontram na cadeia produtiva do açaí uma alternativa de cumprir as metas estabelecidas, a palmeira do açaí é utilizada com sucesso no reflorestamento e recuperação de áreas degradadas. A economia sustentável deve ser vista como um meio de garantir o desenvolvimento econômico e a manutenção do meio ambiente e na Amazônia temos potencialidades que carecem de investimentos, a riqueza da floresta que até então, só garantia a sobrevivência da população nativa se mostra grandiosa, em relação ao açaí o Pará como líder de produção coloca o açaí como um fruto que pode movimentar a economia trazendo benefício para todos os agentes da cadeia produtiva e contribuindo na questão ambiental.

A dinamização da cadeia produtiva do açaí nos Estados da Amazônia Ocidental onde a exportação é um mercado em expansão fortalecerá a relação econômica com os países vizinhos sendo que a saída dos produtores ocorrerá pela estrada do Pacífico no Acre levando o açaí até aos portos do Peru, essa integração possibilitará trocas comerciais entre os países latinos garantindo o fortalecimento dessas áreas carentes de desenvolvimento.

### 3. REFERÊNCIAS

CEPAL. **Horizontes 2030: a igualdade no centro do desenvolvimento sustentável – Síntese**. Distr.: Geral - LC/G.2661/Rev.1 - agosto de 2016.

CLIMA INFO. Disponível em: <https://climainfo.org.br/2018/11/06/florestas-e-mudancas-climaticas/>. Acessado em: 01 de mar. 2022.

EMBRAPA. **Açaí**/editado por Oscar Lameira Nogueira, Francisco José Câmara Figueirêdo, Antônio Agostinho Müller. Belém, PA: Embrapa Amazônia Oriental, 2005. 137p.: il.; 21cm. (Embrapa Amazônia Oriental. Sistemas de Produção, 4).

FRANÇA, L. **Produtos Não Madeireiros. Editorial Central Florestal.** Disponível em: <http://www.centralflorestal.com.br/2017/05/produtos-florestais-nao-madeireiros.html>. Acessado em: 27 de fev. 2022.

HARRIS, N. et al. **Regeneração natural de florestas captura carbono mais rápido do que se pensava.** WRI Brasil, 2022.

IMAZON. Disponível em: <https://amazon.org.br/imprensa/desmatamento-na-azonia-chega-a-2-095-km%C2%B2-em-julho-e-acumulado-dos-ultimos-12-meses-fecha-com-a-pior-marca-em-10-anos/>. Acessado em: 02 de mar. 2022.

MEIRELES, T. **Acordo de Paris completa cinco anos com lições aprendidas.** WWF-Brasil. Dezembro, 2020. Disponível em: <https://www.wwf.org.br/?77471/Acordo-de-Paris-completa-cinco-anos-com-licoes-aprendidas>. Acessado em: 17 de fev. 2022.

ONUS NEW. **Confira 5 gases poluentes que respiramos todos os dias.** Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2021/11/1769162>. Acessado em: 16 de fev. 2022.

PASSINHO, M.; et al. Uso da semente de açaí como alternativa energética na Indústria de beneficiamento de polpa de açaí. **Enciclopédia Biosfera**, Centro Científico Conhecer - Goiânia, v.16, n.29, p.1473-1484, 2019.

PEIXER, J.F.B.A. **Contribuição nacionalmente determinada do brasil para cumprimento do acordo de paris: metas e perspectivas futura.** Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Jurídicas, Programa de Pós-Graduação em Direito, Florianópolis, 2019.

PITO, C.; et al. Uso de adubos verdes nos sistemas de produção no Bioma Cerrado. In: Carvalho AM & Ambile RF (Eds.) **Cerrado: adubação verde.** Planaltina, Embrapa Cerrados. p.301-330, 2006.

SALES, E.; ARAÚJO, J.; BALDI, A.; **Sistemas Agroflorestais e Consórcios no Estado do Espírito Santo: Relatos e Experiências.** Vitória, ES: Incaper, 2018.

SANTOS, V.L; MACHADO, L.M.C.P. A crise ambiental na sociedade atual: uma crise de percepção. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, v.2, n.2, p.81-86, 2004.

SILVEIRA, E. **Educação e Sustentabilidade: novos princípios para o mercado em uma Reserva Extrativista.** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul Faculdade de Educação Programa de Pós-Graduação em Educação Doutorado em Educação. Porto Alegre, 2013.

TAVARES, G.; et al. Análise da Produção e comercialização de açaí no Estado do Pará, Brasil. **International Journal of Development Research**, v.10, Issue 04, p.35215-35221, 2020.

TEIXEIRA, I. **Potencial Produtivo e Econômico do Açaí (Euterpe oleracea Mart.) no Estado do Pará.** Universidade Federal de Minas Gerais Instituto de Geociências Programa de Pós-Graduação em Análise e Modelagem Ambiental. Belo Horizonte, 2018.

## A INTEGRAÇÃO GEOECONÔMICA DAS CIDADES ASSIS BRASIL E BRASILÉIA NO MERCADO EXTERNO: FATORES NATURAIS E ESTRUTURAIS

GEOECONOMIC INTEGRATION OF ASSIS CITIES BRAZIL AND BRAZIL IN THE  
FOREIGN MARKET: NATURAL AND STRUCTURAL FACTORS

**Ludimila da Silva de Oliveira<sup>1</sup>, Janaina Costa de Oliveira<sup>2</sup>, Alenária Menezes Martins<sup>3</sup>,  
Juliana de Souza Denti<sup>4</sup>, Antonia Roseli Nogueira Matos<sup>5</sup> e Michel Felix da Silva<sup>6</sup>**

1. Graduanda em Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Acre - UFAC.
2. Graduanda em Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Acre - UFAC.
3. Graduanda em Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Acre - UFAC.
4. Graduanda em Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Acre - UFAC.
5. Graduanda em Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Acre - UFAC.
6. Graduando em Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Acre - UFAC.

### RESUMO

Este trabalho objetiva analisar a “Rota Interoceânica” ou “Estrada do Pacífico” como alternativa de escoamento da produção pelo Oceano Pacífico, e os municípios do interior do Acre que são eles Assis Brasil, Brasiléia, além da interação dos países transfronteiriços Brasil/Bolívia/Peru, importantes para integrar o Estado do Acre, majoritariamente pela saída marítima dos portos que banham o litoral do peruano. Dessa forma utilizou-se de pesquisa bibliográfica descritiva, além da pesquisa de campo com objetivo de coletar dados e observar os fatos e os fenômenos de maneira como eles ocorrem na realidade.

**Palavras-chave:** Tríplice Fronteira, Integração, Rotas Bioceânicas e Geoeconomia.

### RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo analizar la "Ruta Interoceánica" o "Ruta del Pacífico" como una alternativa para el flujo de la producción a través del Océano Pacífico, y los municipios del interior de Acre que son Assis Brasil, Brasiléia, además de la interacción de los países transfronterizos Brasil/Bolivia/Perú, importantes para integrar el Estado de Acre, principalmente por la salida marítima de los puertos que bañan la costa peruana. Así, se utilizó la investigación bibliográfica descriptiva, además de la investigación de campo con el fin de recolectar datos y observar los hechos y fenómenos tal como ocurren en la realidad.

**Palabras clave:** Triple Frontera, Integración, Rotas Bioceánicas and Geoeconomía

## 1. INTRODUÇÃO

Atualmente o mundo vem sendo caracterizado por profundas transformações geopolíticas, que derivam em novas relações econômicas internacionais e colocam em questionamento a atual globalização, nas últimas décadas observa-se um aumento relativo da relevância econômica do sudeste asiático e a importância política que a China vem tomando.

Diante desse cenário geopolítico o Brasil procura formas de expandir suas rotas para o escoamento de *commodities*, que atualmente é a base de sua economia, dessa forma a saída pelo Pacífico pode ser o caminho que irá mais agregar valor às exportações do Centro Oeste e, principalmente da Amacro (Zona de Desenvolvimento Sustentável dos Estados do Amazonas, Acre e Rondônia), que se encontra próxima à tríplice fronteira entre Brasil, Bolívia e o Peru, o mesmo caminho também poderá ser utilizado para as importações de insumos estratégicos.

Diante desses desenvolvimentos, o Acre está prestes a viver uma grande transformação, e o maior desafio é aprender rapidamente para evitar as consequências indiretas e negativas dessa expansão, promovendo assim, investimentos em infraestrutura, sobretudo de transportes e adoção de políticas públicas para o desenvolvimento regional.

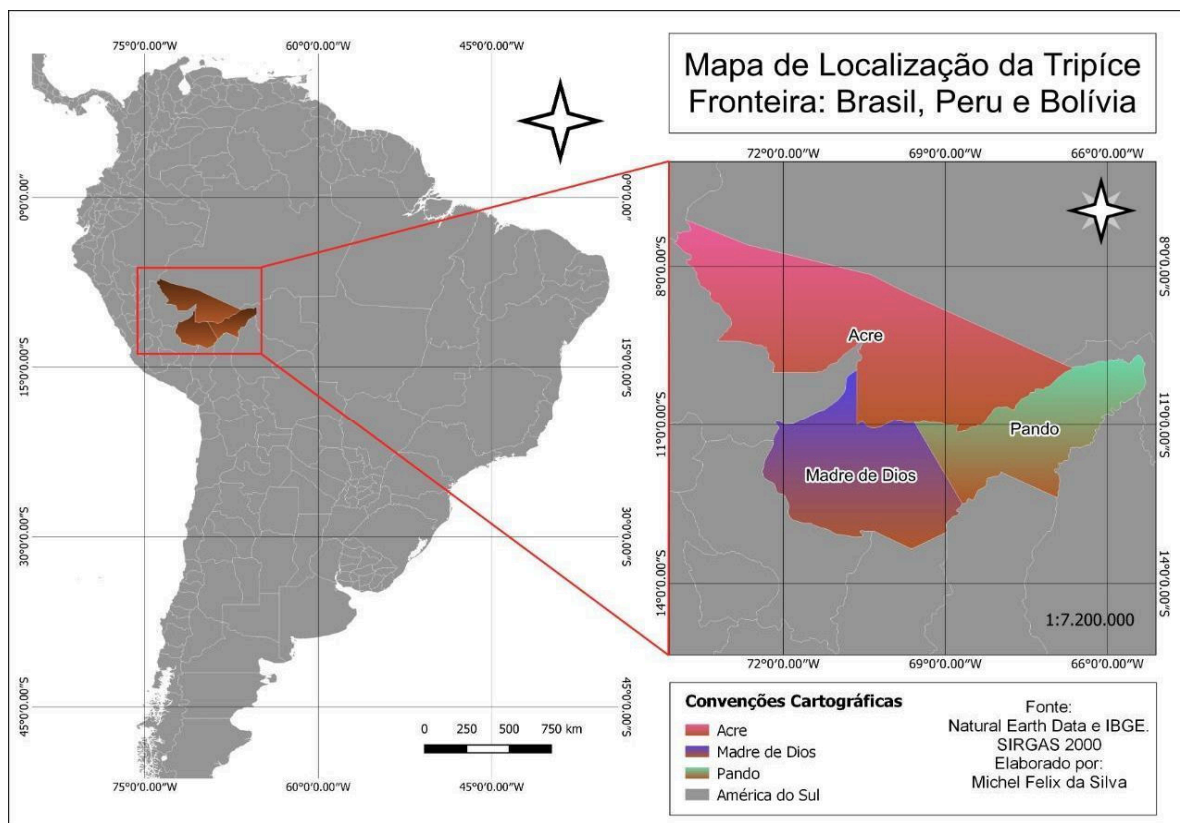
Os municípios de Brasiléia e Assis Brasil possuem grande importância, pois possuem fronteiras internacionais com a Bolívia e o Peru, nos últimos anos o Governo Acreano tem cooperado para a implantação de infraestruturas que conecta as cidades de fronteira, como é o caso das pontes, que liga a cidade de Brasiléia-AC à cidade de Cobija, na Bolívia - Ponte da Amizade, inaugurada em 2004, e Assis Brasil-AC à cidade peruana de Inãpari, inaugurada em 2006, fazendo parte dos projetos ambiciosos do eixo Peru-Brasil-Bolívia da Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

## 2. MÉTODOS

O presente artigo consistiu-se na análise da tríplice fronteira (Brasil, Peru, Bolívia), com o foco em suas relações econômicas através da criação da “Estrada do Pacífico”, tendo em vista formas de expansão das rotas para o escoamento de *commodities* brasileiras, principalmente a partir da AMACRO (Zona de Desenvolvimento Sustentável dos Estados do



Amazonas, Acre e Rondônia). Diante dessa perspectiva, foi realizada uma pesquisa bibliográfica referente às relações da tríplice fronteira e os municípios limítrofes do Acre: Assis Brasil e Brasiléia, que possuem grandes movimentações econômicas devido à fronteira com os dois países Bolívia e Peru. Além da análise das bibliografias relacionadas à temática, realizamos uma atividade em campo nos municípios do Estado do Acre: Assis-Brasil, Xapuri, Brasiléia e Epitaciolândia.



**Figura 1.** Mapa de Localização da área de estudo.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A pandemia de covid-19 mudou o mundo com 197 milhões de infectados e 4,2 milhões de mortos. Com as vacinas surge uma esperança, e assim os países ao redor do mundo têm orientado as balizas de ação e gestão para uma retomada econômica pós-covid-19 (SILVA, 2022).

Na América do Sul, este foi um período complexo. “Brasil e Peru foram os países que mais sofreram com a covid 19, em média quase 1 milhão e 100 mil pessoas mortas.” O impacto da covid somado a outros problemas internos e políticos, tanto o lado brasileiro

quanto do peruano tem redefinido a estrutura e as políticas econômicas sociais dos dois países, como o derramamento grave de óleo no litoral peruano, que passou porção fronteiriça do país.

Segundo Silva (2022), no Brasil com o governo de Jair Bolsonaro (2019-2022), o Estado apresenta um papel anêmico, em razão de que as atividades produtivas são conforme a exigência do mercado, não há políticas de desenvolvimento industrial, há alto nível de infração, além do grande número de desempregados no país, e com a eclosão da pandemia do covid-19 em 2020 o Brasil exibe uma economia muito fragilizada.

O Brasil mesmo antes da crise sanitária da covid em 2020, já possuía há alguns anos recessão e baixo crescimento econômico, e com ela entra em uma crise profunda, com alto número de desempregos, pobreza e desigualdade (GRAWKOW, 2020). No enfrentamento da covid-19 no Brasil, observa-se que mesmo diante do avanço dos casos e óbitos provocados pela Covid-19, houve uma redução da execução orçamentária e financeira do Ministério da Saúde (MS) aos entes.

O governo no Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) 2021, apresentou a Emenda Constitucional n.º 95/2016, baseada no teto das despesas primárias, onde o piso federal do SUS em 2021 ficou de R\$ 123,8 bilhões, o que representou uma perda de aproximadamente R\$ 35 bilhões em relação ao valor de R\$ 159,2 bilhões da Lei Orçamentária. Desta forma, a revogação da política de austeridade poderia ter evitado milhares de mortes e internações (GRAWKOW, 2020).

No contexto pandêmico, a ideia de austeridade fiscal (uma busca de equilíbrio na economia) teve inúmeros mitos e dogmas deixados para trás. A crise não possibilitou debates sobre as reformas e criou-se um consenso sobre a necessidade de gastos com saúde, assistência social e apoio às empresas e trabalhadores, reduzindo assim os efeitos do colapso econômico causado pela Covid-19 em 2020.

No Brasil, foram beneficiadas mais de 80 milhões de pessoas com o auxílio emergencial, que foi capaz de neutralizar o aumento das desigualdades na renda do trabalho numa das maiores crises da história. O aumento da dívida pública resultante da atuação do Estado na pandemia é usado como pretexto para a intensificação do discurso da austeridade, sendo um padrão do comportamento das dívidas soberanas, com o ideal de que o governo precisa cortar os gastos para manter uma economia estável (GRAWKOW, 2020).

Em março deste ano, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) fez uma nota sobre os efeitos da guerra entre Rússia e Ucrânia, identificando os principais produtos

comercializados internacionalmente pela Rússia e Ucrânia e avaliando de que forma o mundo e o Brasil podem ser afetados.

A nível mundial a maior preocupação corresponde ao aumento generalizado do preço do barril de petróleo, em que devido o preço elevado é ocasionada a inflação mundial do produto. Quanto ao aumento do preço dos grãos pode ter efeitos sobre a segurança alimentar, principalmente no caso da proteína animal, em função do comportamento do milho no mercado internacional. Em razão disso, precisa-se essencialmente de um projeto de desenvolvimento econômico e melhoria econômica da América do Sul, especialmente no Brasil.

Com esse contexto abre-se um importante janela de oportunidade aos produtos brasileiros, como alternativa para amenizar a falta de suprimentos, devido à iminente ameaça à segurança alimentar dos países que dependem das exportações da Ucrânia e Rússia. Porém, há um desequilíbrio entre o abastecimento interno, onde o aumento da participação brasileira nos mercados internacionais de soja e milho podem representar um problema no mercado nacional, com pressões inflacionárias sobre os preços dos alimentos, que já apresentam tendência de alta.

Pensando em saídas e estratégias para esse impasse, é possível organizar com os estados do Acre, Amazonas, Roraima, Rondônia, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso a criação de sua agenda de integração regional, potencializando regiões transfronteiriças que são únicas com suas peculiaridades geoeconômicas e também peculiaridades estruturantes da Geografia física. Importante frisar que a geoeconomia passa por temas estruturantes do território e suas características naturais, como clima, solo, relevo e hidrografia e questões regionais, questões estas que influenciam na iniciativa de integração.

### 3.1. REFLEXOS DA TRÍPLICE FRONTEIRA BRASIL/BOLÍVIA/PERU

Segundo o IBGE, o Brasil apresenta uma vasta fronteira de 27.800 km, sendo composta por 16.900 km de fronteira terrestre e 10.900 km de fronteira marítima. Em relação às fronteiras terrestres, o Brasil faz fronteira com quase todos os países da América do Sul, com exceção do Chile e do Equador. Uma das maiores áreas de fronteira do Brasil é a tríplice fronteira Brasil-Bolívia-Peru, que corresponde a uma extensão territorial total de aproximadamente 6.418 km.

Em decorrência da posição geográfica dos municípios que se localizam na Faixa de Fronteira, a Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de

Fronteira (CDIF) estabeleceu uma separação destes municípios em dois grandes grupos, os lindeiros e não-lindeiros. Essa distinção em muitos casos implica na dificuldade do governo nacional em desenvolver políticas públicas eficientes capazes de atender às características locais, não gerando interação com os Núcleos Estaduais para pensar questões fronteiriças de desenvolvimento e integração.

Em virtude da baixa densidade demográfica destas regiões, resultado da dificuldade de comunicação com os principais centros decisórios do país, a Faixa de Fronteira experimentou um relativo isolamento que a colocou à margem das políticas de desenvolvimento e, conseqüentemente, este processo tem contribuído para formação de um cenário particular, marcado sobretudo, pelo desenvolvimento de uma identidade própria muito influenciada pelas comunidades vizinhas na fronteira.

No Brasil, se adota a tecnologia como elemento essencial no controle dos fluxos que se estende pelo continente ao longo da fronteira brasileira, mas as estratégias para monitorá-los são falhas porque à uma escassez de recursos utilizados nessas iniciativas, sobretudo quando enfrentam condições geográficas antagônicas que dificultam o monitoramento, logo abre espaço para grupos criminosos agir.

Em vista disso, as cidades de localização da tríplice fronteira Brasil/Bolívia/Peru: Assis Brasil, Bolpebra e Inapari, tem suas especificidades quanto a legislação de cada país, que molda as relações de integração, sobretudo regional, por exemplo, um programa nacional de integração, de rotas bioceânicas definido em Brasília, o seu impacto será em Assis Brasil. A mudança que a posição do governo subnacional do Acre, é redefinido nesse cenário, com uma posição geoestratégica, que considera fatores ambientais e fatores sociais.

Quanto às infraestruturas nestes países percebe-se que o financiamento destas, tanto lineares como pontuais, tem uma presença maciça do capital chinês, no lado peruano, onde todas as rodovias são feitas de concreto armado e maciço, como também é na Bolívia por financiamento externo direto (IED). Diferentemente do que ocorre no cenário brasileiro, onde as obras e infraestruturas ou pavimentações são feitas do derivado do petróleo.

Importante destacar que o Brasil entre os anos 2004-2015 o BNDES investiu em infraestrutura nos outros países - financiamentos à exportação dos bens e serviços de engenharia brasileiros, consolidada com as empresas de construções civis (CORRÊA, ODEBRECHT, OAS), onde fundamentou durante muito tempo nossa política industrial de desenvolvimento econômico. Entretanto, essa iniciativa entrou em colapso em 2016 em

decorrência justamente da falha da capacidade fiscal de financiamento do Estado, que inaugurou nossa crise econômica desde o ano que teve o ponto alto do impeachment.

Dessa maneira, a China assume espaço com o mesmo modelo de financiamento feito pelo BNDES. Assim, os bancos chineses operam uma obra capitalista no mercado ocidental, em que seus bancos competem entre eles para comprar essas iniciativas de obra e infraestrutura, concorrendo entre eles em busca desses contratos, sendo assim, toda a lógica tem mudado, onde a China passa a ser o motor econômico do mundo, sendo um problema para os EUA na nossa região, por que do ponto de vista do espaço geopolítico o mesmo impõe as rédeas em nossa região, e a China tem conseguido um espaço geoeconômico dos EUA, essa percepção de mudança que vem ocorrendo.

A ponte de Inãpari, foi inaugurada em 2010 durante o governo Lula, iniciativa com a IRSA em 2003 e com a UNASUL. A Odebrecht foi responsável por construir no Peru todas as rotas bioceânicas e as rotas litorâneas construídas com tecnologia brasileira, entretanto há o sistema crônico de corrupção coordenado pela própria Odebrecht.

O atual presidente do Peru Pedro Castillo, que é um governo de esquerda tem feito aproximações com o governo Bolsonaro, assinaram as declarações internacionais, as intenções entre os dois países no sentido de reforçar as infraestruturas do ponto de vista regimental de financiamento das estruturas, sendo um protocolo de intenções, de criação de GTS que vão dessas rotas e conexões bioceânicas já estruturadas como as pontes ou aquelas que ainda vão ser criadas e verificadas suas viabilidades econômicas.

### 3.2. O PROTAGONISMO DOS GOVERNOS SUBNACIONAIS

O corredor bioceânico é um projeto de integração regularizado pelo Eixo de Integração e Desenvolvimento (EID) da Iniciativa de Integração em Infraestrutura da Sul-Americana (IIRSA), que engloba alguns países do MERCOSUL, tem como papel ajudar a viabilizar o desenvolvimento das regiões que não se encontram devidamente integradas regionalmente e nacionalmente criando autovias eficientes.

Esses corredores além de facilitar a integração nacional e internacional, permitem a redução de gastos no quesito logístico e transporte. Dessa forma é cada vez mais importante a atividade externa de governos subnacionais e a necessidade da intensificação de agir mais organizadamente, dispondo assim de uma estrutura institucional que coordene ou procure coordenar as relações exteriores, redesenhando o papel dos atores e sua capacidade de produção de políticas públicas.

O processo de internacionalização de produção das políticas públicas necessita da ampliação do espaço para além do contexto territorial dos Estados e das instituições, como no caso das pontes de Assis Brasil e Brasília. Ou seja, o protagonismo em desenvolvimento pelos governos subnacionais no amplo sentido de conduzir automaticamente as suas atividades internacionais, com os seus relativos sucessos em suas iniciativas a nível internacional, tem contribuído para o surgimento de políticas nacionais que visam colocar o país a esta nova realidade em que vive o mundo.

Essas políticas, especialmente no caso do Brasil, têm fortes prioridades no contexto integração regionais, em outras palavras, os governos locais como o Acre são incentivados a desempenhar papéis complementares no processo de integração, facilitando assim o aprofundamento dos laços já existentes, especialmente nas áreas fronteiriças, ademais essa atuação internacional dos municípios (Assis Brasil e Brasília), procede justamente dessa articulação desenvolvida pelo Governo Federal, atendendo os interesses do Estado.

Surge uma nova integração regional na sub-região formada por municípios dos estados do Amazonas, Acre e Rondônia, denominada de AMACRO, que está delimitada no bioma amazônico e num ponto estratégico do continente sul-americano com possibilidades de ser uma região-base da rota do pacífico, fortalecendo as economias, conectando-se com as cadeias produtivas globais de commodities sustentáveis. Em termos geoeconômicos, a nova sub-região é desenhada nos mesmos caminhos de como foi com MATOPIBA que é constituída pelos estados de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia (SILVA, 2022).

O diferencial presente entre essas duas regiões, está relacionada a orientação de escoamento da produção das cadeias produtivas: MATOPIBA possui um escoamento direcionado para o oceano Atlântico e a AMACRO possui uma orientação para o oceano Pacífico, com destaque para os portos que estão no Peru. Outro diferencial é na questão de que a sub-região MATOPIBA está encravada numa região de transição dos biomas. Com base no texto de SILVA (2022), essa nova sub-região geoeconômica (AMACRO) apresenta-se como uma nova oportunidade para o planejamento do desenvolvimento regional amazônico, principalmente a partir da conexão terrestre que a ponte do Abunã (Rondônia). (SILVA, 2022)

### 3.3. ASPECTOS NATURAIS E ESTRUTURAIS DE ASSIS BRASIL/AC

O município recebe este nome em homenagem a Joaquim Francisco de Assis Brasil, que se destaca por trabalhar ao lado de Barão do Rio Branco e tratar com as limitações das

terras com o governo boliviano. A equipe diplomática com Francisco de Assis Brasil, Rodrigues Alves e Mâncio Lima debate durante a revolução acreana, todos os impasses entre Brasil e Bolívia, e dão nome aos municípios transfronteiriços. (IBGE, 2010). Esses movimentos ao longo dos anos e essas personalidades são fundamentais para compreender os municípios do ponto de vista regional.

A cidade apresenta uma problemática com relação a sua expansão, pois chegou nos limites fronteiriços, tanto do rio quanto às margens das reservas e agora a expansão é em sentido ao município de Brasiléia. O enfrentamento maior é em relação a um marco regulatório dessas áreas para a expansão da zona urbana, porque a maioria são fazendeiros que não querem perder um pouco de sua área. Entretanto, a partir do momento, geograficamente, que a cidade vai se avançando, se sobrepõem a lei de que a precedência é do município, ou seja, a aplicação da lei para realização da expansão.

Assis Brasil é uma cidade que obedeceu ao ritmo geomorfológico, seguindo o exemplo de outras cidades acreanas, principalmente as mais antigas, se formando às margens dos rios. Essa relação direta com o Rio está ligada a uma abordagem eminentemente geomorfológica, por conta da presença de planícies de inundação.

Ao contrário do restante dos municípios Acreanos, Assis Brasil não sofre com problemas de alagação, pois está situada no alto rio Acre, sua ocupação foi exatamente à margem dessa relação direta com o Rio, tem uma configuração de relevo diferenciada e em razão disso, há sérios problemas com movimentação de massa.

Assis Brasil, é uma cidade que precisa ser estudada do ponto de vista do risco geomorfológico relacionado a essa movimentação de massa, e assim contribuir para melhorar a vida de seus habitantes. A Geografia tem um diferencial em relação às outras ciências que é o poder de síntese, estuda a relação do homem com a natureza e possui conhecimento holístico que dá capacidade de analisar. Por ser uma cidade pequena, possui grandes reservas, uma estação ecológica a nível nacional com acesso completo pelo Rio Acre e grandes etnias no Rio Iaco, com quase 22 aldeias.

A cidade de Assis Brasil, apresenta cicatrizes de deslizamento em função de tremores que acontecem, e se tem essa problemática perto da ponte, na cidade peruana Iñapari, onde os sismos ocorrem a uma profundidade de 300 km a 500 km de profundidade, ou seja 7.2. No caso do Haiti foi em média 5 pontos, mas se deu de forma muito superficial, em 10 km de profundidade, destruindo o país, e gerando aquela onda migratória de haitianos. Desta forma, o que se observa é que um processo físico natural gera um problema social.

### 3.4. ASPECTOS NATURAIS E ESTRUTURAIS DE BRASILÉIA/AC

O município de Brasiléia, de acordo com Acre (2008), teve sua origem através de disputas de terras entre brasileiros e bolivianos e foi fundada na faixa de terra do Seringal Carmen (1910). Em 1973, ao tornar-se oficialmente município, foi que recebeu o nome de Brasiléia. E em 1992 sua terra foi dividida e formou-se Epitaciolândia. A cidade faz divisa com Cobija- BO ao qual possui uma forte dependência comercial atraindo turistas (AGENDA 21 DE BRASILÉIA, 2006).

A rodovia BR-317 faz com que Brasiléia se torne uma rota comercial para o Oceano Pacífico e amplie sua relação comercial com a Bolívia e com o Peru (ACRE, 2008). Vale destacar ainda a construção da ponte da amizade em 2011 na divisa com Cobija-BO, é alvo de muitas críticas pois é uma Rota Oceânica na qual a ponte que liga ambos os países é grosseiramente estreita, dificultando o fluxo por essa rota.

Nos anos de 2014 e 2015, grandes transformações desenharam uma nova geografia para o Estado do Acre, através das grandes cheias do Rio Acre, início da construção da ponte do Abunã, o estreitamento das relações Peru e Brasil construindo uma agenda de trazer combustível para abastecer o Estado. Outro processo bastante preocupante em Brasiléia é a faccionalização, é uma variável importante nessa análise, pois além do poder instituído, podem regular as relações no território.

O município de Brasiléia é banhado pelo rio Acre, atualmente o antigo centro da cidade encontra-se em processo de erosão devido ao aspecto meandrante do rio, em que se retira material da margem formando bancos de solapamento surgindo as “praias”

Outro processo é o “Neck Cut Off”, é a avulsão que corta o rio fazendo com que ele abra um novo caminho, não há uma contenção eficiente para tentar impedir esse processo ou deslocá-lo para outro lugar, dessa forma o centro da cidade foi extremamente afetado, fazendo com que essa área tenha várias construções comerciais interditadas e residências abandonadas.

Segundo a Dantas (2015), o sítio urbano de Brasileia está assentado sobre a planície aluvial meândrica do rio Acre, caracterizada por ser uma área de alta suscetibilidade natural à inundação e com isso é necessário elaborar um plano de contingência para realocar a população atingida pela cheia. Outro problema que pode surgir é de que esse processo de avulsão pode acarretar a transferência desses bairros localizados nas áreas mais baixas da



planície aluvial para o outro lado do rio Acre, em território boliviano.

## 4. CONCLUSÃO

As relações existentes atualmente na região fronteira são resultado das transgressões impulsionadas diante de um contexto de geopolítica mundial, e sobre influências de ordem interna, esse processo de reconfiguração territorial na fronteira deve-se principalmente às inúmeras disputas entre capital externo pelo controle da principal atividade econômica do séc. XIX e séc. XX que foi o fluxo da borracha.

Em um contexto atual, os bancos chineses operam em uma obra capitalista do mercado ocidental, em que seus bancos competem entre eles para comprar iniciativas e adquirir contratos de obra e infraestrutura. Desta forma, toda a lógica econômica tem mudado, o Brasil perde a liderança desse modelo de investimento na América do Sul e quem assume esse espaço é a China, que faz o mesmo modelo de intervenção de financiamento do BNDS. A China passa a ser o motor econômico do mundo, tomando o espaço geopolítico dos Estados Unidos.

Nessa perspectiva, é demonstrado a necessidade de um projeto de desenvolvimento econômico no Brasil e melhoria econômica da América do Sul. Em relação à iniciativa de integração regional, a organização com os estados do Acre, Amazonas, Roraima, Rondônia, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso na criação de uma agenda de integração, potencializa regiões transfronteiriças que são únicas com suas peculiaridades geoeconômicas e peculiaridades estruturantes da Geografia física.

A Geografia apresenta um diferencial em relação às outras ciências: o poder de síntese. Ela estuda a relação do homem com a natureza e possui uma análise do homem com uma completude holística. Fundamentalmente, a Geoeconomia passa por temas estruturantes do território e suas características naturais, como clima, solo, relevo e hidrografia e regionalizações, questões estas que influenciam na iniciativa de integração regional.

## 5. REFERÊNCIAS

ACRE, Governo do Estado. **Atlas do Estado do Acre**. Rio Branco: FUNTAC, 2008.

BNDS. **Banco Nacional do Desenvolvimento**. Disponível em: <https://bit.ly/3ClktaA>. Acesso em: 02 de jul. 2022.

BRASIL. **Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira – CDIF**. Disponível em: <https://bit.ly/3VqmxXU>. Acesso em: 02 de jul. 2022.

BRASIL. **Declaração Presidencial Conjunta dos Presidentes da República Federativa do Brasil, Jair Messias Bolsonaro, e da República do Peru, José Pedro Castillo Terrones**. Disponível em: <https://bit.ly/3rQgFcM>. Acesso em: 02 de jul. 2022.

DANTAS, M.E.; ADAMY, A.; MOREIRA, D.M.; MAIA, M.A.M. **O Processo de Avulsão do Rio Acre em Brasiléia/Acre**. CPRM - Serviço Geológico do Brasil Diretoria de Hidrologia e Gestão Territorial: Abr, 2015.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE atualiza municípios de fronteira e defrontantes com o mar devido a mudanças de limites**. Disponível em: <https://bit.ly/3rPgsGJ>. Acesso em: 02 de jul. 2022.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Ipea analisa impacto da guerra entre Rússia e Ucrânia na economia mundial e Brasileira**. Disponível em: <https://bit.ly/3VmFF8R>. Acesso em: 02 de jul. 2022.

KRAYCHETE, E.S. o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a expansão de empresas brasileiras de construção civil para a América do Sul. **Caderno CRH**, v.29, p.125-134, 2016.

MORETTI, B.; FUNCIA, F.R.; OCKÉ-REIS, C.O. **O Teto de Gastos faz mal à saúde**. In: DWECK, E.; ROSSI, P.; OLIVEIRA, A. L. M. de (Orgs.). *Economia pós-pandemia*. Editora: Autonomia Literária, 2020.

OLIVEIRA, A.L.M.; PASSOS, L.; GUIDOLIN, A.P; WELLE, A.; PIRES, L.N. **Austeridade, pandemia e gênero**. In: DWECK, E.; ROSSI, P.; OLIVEIRA, A.L. M. de (Orgs.). *Economia pós-pandemia*. Editora: Autonomia Literária, 2020.

SILVA, C.H.; R. DA SILVA, A.A.P. DA.; SILVA, J. DOS S.; FRANQUELINO, A. R.; FONTES, D.M. Performance geoeconômica de sub-regiões na América do Sul: elementos para uma nova regionalização. **Revista Tempo Do Mundo**, v.27, p.247-272, 2022

## A POLÍTICA DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SUL-AMERICANO E SUA RELAÇÃO COM O ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

THE SOUTH AMERICAN INTEGRATION AND DEVELOPMENT HUBS' POLITICS AND  
CONNECTION TO THE STATE OF MATO GROSSO DO SUL

**Bruno Ferreira Campos<sup>1</sup>**

1. Doutor em Geografia (UFGD). Professor Adjunto na Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE, vinculado ao Centro de Ciências Humanas e Letras – CCHEL.

### RESUMO

Neste artigo, buscou-se tratar do processo de integração sul-americano a partir da política dos Eixos de Integração e Desenvolvimento/EID's, que marca as iniciativas para o desenvolvimento econômico desta região desde a última década do século XX. Para melhor alocar esta discussão, foram apontados aspectos da geopolítica mundial, a partir do fim da Guerra Fria (1991); a importância atribuída à indústria do transporte e comunicação com a intensificação dos processos globalizantes; além de destacar a IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul, enquanto fio condutor dos Eixos de Integração de Desenvolvimento/ EID's a nível continental. Ao final, o estado de Mato Grosso do Sul foi trazido para esta temática/debate, na tentativa de evidenciar como as diversas escalas se cruzam e se complementam, enquanto processo que se dá no seio da globalização neoliberal.

**Palavras-chave:** Integração sul-americana, Geopolítica, Indústria do transporte e comunicação, Mato Grosso do Sul.

### ABSTRACT

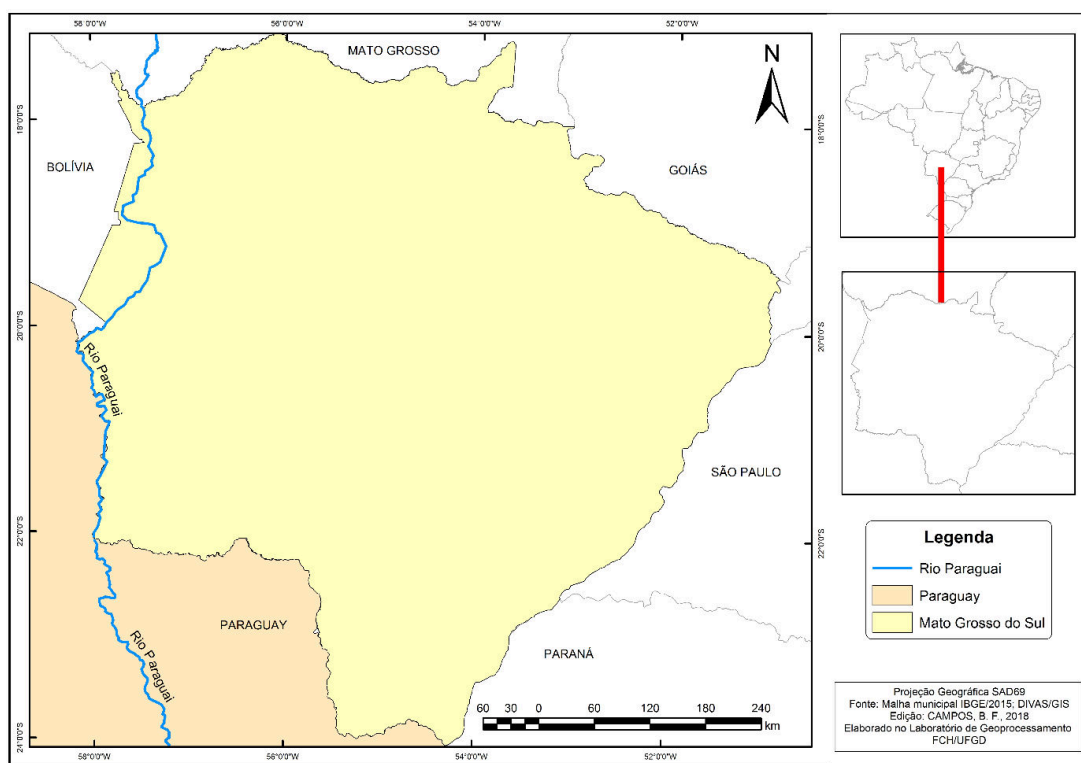
In this article, its aim was to handle the South American integration process which was based on the Integration and Development Hubs (EID's) policy, which marks the initiatives to the economic development of this region since the last 20th century decade. To better approach this discussion, the world geopolitical situation aspects were indicated since the end of the Cold War (1991); the importance attached to the transportation and communication industry with the intensification of the globalizing process; in addition to emphasize the IIRSA - Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America, as a guide for the

Integration and Development Hubs (EID's) at continental level. Thus, the State of Mato Grosso do Sul was presented to this topic/debate as an attempt to evidence how different scales cross and complement, as a process that takes place within neoliberal globalization.

**Keywords:** South American integration, Geopolitical, Transportation and Communication industry and Mato Grosso do Sul.

## 1. INTRODUÇÃO

O estado de Mato Grosso do Sul (Figura 1), desde os tempos que integrava o extremo sul do velho Mato Grosso uno, ocupa posição geográfica que o coloca em situação de certo relevo no que tange as tratativas relativas à integração sul-americana, com destaque aos movimentos do Mercosul<sup>26</sup>. Evidência disto consiste no esforço despendido pela monarquia brasileira para, dentre outros interesses, garantir, por meio da Guerra ao Paraguai (ou Guerra da Tríplice Aliança)<sup>27</sup>, a livre navegação do Rio Paraguai, uma vez que esta via fluvial era tida como o principal acesso ao extremo oeste do Brasil, na segunda metade do século XIX.



<sup>26</sup> Mercado Comum do Sul, em português, criado em 1991, em acordo firmado pelos membros até então (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai), na cidade de Assunção/PY.

<sup>27</sup> Apesar de todo o debate acerca da veracidade da forma como são narrados os fatos que motivaram a guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai, bem como seu transcurso e término, é consenso a centralidade exercida pelo conflito em torno da livre navegação fluvial de ambos os países, pelos rios da Bacia da Prata, notoriamente, o Paraguai e o Paraná. “A Guerra do Paraguai foi, na verdade, resultado do processo de construção dos Estados nacionais no Rio da Prata e, ao mesmo tempo, marco nas suas consolidações” (DORATIOTO, 2002, p. 23).

## Figura 1. Localização do estado de Mato Grosso do Sul.

Na passagem do século XIX para o século XX as tratativas geopolíticas não cessaram e houve, respectivamente, concessão das terras devolutas, asseguradas com o findar da Guerra, à Cia Matte Laranjeira<sup>28</sup>, para garantir certo uso comercial do extremo sul do velho Mato Grosso uno; Criação do Território Federal de Ponta Porã, como parte dos trabalhos da Comissão Espacial da Faixa de Fronteira, em pleno regime do Estado Novo, do Presidente Getúlio Vargas, em 1943; e Criação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), também em 1943, para exaurir os conteúdos estrangeiros presentes nesta porção do território nacional, justamente no intuito de nacionalizar esta faixa oeste da fronteira brasileira.

Ou seja, as movimentações do Brasil relativa às relações internacionais nesta porção fronteiriça, territorialmente contígua<sup>29</sup>, passa histórica e geograficamente, necessariamente, pelo atual estado de Mato Grosso do Sul.

A importância da presente pesquisa se justifica pelo reconhecimento por parte dos últimos governos do Brasil da necessidade da instalação de infraestruturas (pontes, rodovias, linhas de transmissão, etc.) nas cidades situadas na faixa de fronteira. Ainda que as primeiras articulações de comutação nas fronteiras sul-americanas remontem os tempos da CEPAL (1948), ALALC (1960), que seria substituída pela ALADI (1980) e do Protocolo no 23 Regional Fronteiriço, de 1988 Impulso maior, no entanto, é representado pela criação do Mercosul, mesmo porque nesta porção do território sul-americano, se insere lugares que se encontram na condição “região transfronteiriça”, conhecidas como o coração da Bacia do Prata (CARNEIRO FILHO, 2013, p. 23/24).

Os movimentos mais recentes desta relação, e dessa participação intrínseca do estado de Mato Grosso do Sul, se insere no contexto mundial de regionalização, no qual países vizinhos ou países que não necessariamente compartilhem fronteiras territorialmente contíguas, passam a integrar os ditos blocos econômicos. Antecipa-se, no entanto, estes maiores esforços, com vistas a constituição de blocos econômicos, uma maior aproximação de ambas as partes, no intuito de encontrar soluções para os processos de ilegalidade na fronteira (crimes de narcotráfico, descaminho, dentre outros), na passagem da década de 1980 para a década de 1990.

<sup>28</sup>Empresa que explorou comercialmente os ervais nativos, de *Ilex Praguariensis*, existentes nesta porção territorial, na passagem do século XIX para o XX. Para maiores informações consultar QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Caminhos da erva mate: a montagem da rede de transportes associada à economia ervateira sul-mato-grossense (1882-1902). In: Segundo Congresso Latinoamericano de Historia Económica, 2010, Ciudad de México. <http://www.economia.unam.mx/cladhe/simposiosyponencias.php>. Ciudad de México: Asociación Mexicana de Historia Económica, 2010. p. 1-26.

<sup>29</sup>Da qual são parte os países vizinhos Bolívia, Paraguai e Argentina.

Embora haja a necessidade de destacar estes processos prévios, cabe ressaltar, no entanto, que o maior impulso no sentido da integração é representado, de fato, pela criação do Mercado Comum do Sul/Mercosul, na década de 1990. Reside aí, sobretudo no que tange aos países pertencentes à Bacia do Prata, o momento em que os mesmos passam a convergir esforços, de modo sistemático, no intuito de criar uma política de maior integração das fronteiras.

Considerando que tais processos estão alocados em extensos períodos, no último e mais recente período merece destaque a IIRSA (Iniciativa para Integração Regional Sul-americana), programa que envolve o conjunto dos governos dos 12 países sul-americanos, com o objetivo de promover a integração física do continente. De acordo com Carneiro Filho (2013), “para tanto, o projeto prevê a modernização das infraestruturas de transporte, energia e telecomunicações, através de ações conjuntas. O programa foi criado em agosto de 2000 em Brasília, na reunião de residentes da América do Sul”.

Parte da carteira de projetos da IIRSA, a Rota Bioceânica envolve diretamente o estado de Mato Grosso do Sul, e representa as últimas movimentações mais efetivas, em direção a dita integração. Em matéria publicada em 09 de julho de 2019, intitulada “Rota Bioceânica começa a se concretizar com licitação de ponte”, relata-se que:

Essencial para a concretização da rota de integração da América Latina rumo aos portos do Pacífico, a ponte entre Carmello Peralta, no Paraguai, e Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul, está mais próxima de ter a construção iniciada. A licitação do projeto executivo para a edificação da obra será assinada no dia 20 de julho (INFORMATIVO ONLINE DOURADOS News<sup>30</sup>).

Com base neste cenário, neste artigo, sobretudo partindo da análise da IIRSA, tem-se o intuito de discorrer sobre o processo de integração sul-americano a partir da política dos Eixos de Integração e Desenvolvimento/EID's. Ao final, o estado de Mato Grosso do Sul será trazido para esta temática/debate, na tentativa de evidenciar como as diversas escalas se cruzam e se complementam em um projeto, enquanto processo que se dá no seio da globalização neoliberal.

---

<sup>30</sup>Disponível em: [http://www.douradosnews.com.br/noticias/cidades/rota-bioceanica-comeca-a-se-concretizar-com-licitacao-de-ponte/1107862/?fbclid=IwAR3\\_hVXGU4y1hE8s3dekHJE7N\\_6yShSTiSMiGrNnRHGPGqL73DD-EvsA1Q](http://www.douradosnews.com.br/noticias/cidades/rota-bioceanica-comeca-a-se-concretizar-com-licitacao-de-ponte/1107862/?fbclid=IwAR3_hVXGU4y1hE8s3dekHJE7N_6yShSTiSMiGrNnRHGPGqL73DD-EvsA1Q). Acesso em: 10 de julho de 2019.

## 2. REVISÃO DE LITERATURA

### 2.1. A AMÉRICA DO SUL NA GEOPOLÍTICA MUNDIAL

As novas possibilidades criadas com o fim da Guerra Fria, na passagem da década de oitenta para a década de noventa do século XX, fez com que os Estados Unidos da América estabelecessem novas prioridades para manter e expandir a sua condição de nação hegemônica e dominante no mundo.

Segundo Bandeira (2009):

A União Soviética esbarrondou-se, entre 1989 e 1991, quando perdeu o domínio não apenas sobre os Estados do Leste-Europeu como, também, sobre outras repúblicas que a integravam, inclusive as do Báltico e da Ásia Central, abrindo um *vacuum* político, que os Estados Unidos aproveitaram para ocupar. E uma consequência geopolítica, produzida pelo fim da Guerra Fria, foi acirrar a disputa em torno das imensas fontes de energia – gás e petróleo – existentes naquela parte do *heartland* euro-asiático.

O *heartland*, do qual o autor se refere, em português significa “coração da terra”, e consiste em uma analogia para designar os países localizados no meio do conjunto territorial denominado de Eurásia, são eles, o Cazaquistão, Armênia, Azerbaijão, Quirguistão, Tadjiquistão, Turcomenistão, Uzbequistão, Sibéria Ocidental e parte setentrional do Paquistão, que pertenceram ao bloco das repúblicas socialistas soviéticas e eram considerados estratégicos por circundarem nações como o Afeganistão e o Iraque, países que foram alvos de ofensivas norte-americanas no período posterior ao fim da Guerra Fria, devido ao potencial energético – gás e petróleo - que possuíam (MARSHALL, 2018).

Como dito no primeiro parágrafo, após o fim da Guerra Fria, os EUA lançaram mão de novos argumentos, utilizados como “ponta de lança”, como eufemismos, para colocar em prática as verdadeiras ações, e intenções, a fim de expandir o seu domínio e hegemonia. Trata-se da ameaça do terrorismo, referindo-se aos grupos islâmicos fundamentalistas do oriente médio, próximo aos países do coração da Eurásia (*heartland*); e do perigo proporcionado pelo narcotráfico, no qual o alvo desta nova ofensiva foram os países integrantes da América Latina. No caso deste artigo, a segunda ofensiva é a que interessa, uma vez que ela abriu caminho para o estabelecimento de uma série de políticas de cunho imperialista nos países da América ibérica.

A disputa por recursos sempre foi o pivô da geopolítica mundial, polarizada, na maior parte do século XX, por EUA-URSS, e assim se manteve mesmo após o “esfacelamento” da União Soviética. Por detrás de pretextos como o terrorismo e o narcotráfico, estabelecidos como os “novos inimigos do mundo” pelos estadunidenses, se revelaram novas investidas sobre os recursos presentes na América Latina e nos países vizinhos do *heartland*, pertencentes ao Oriente Médio.

O domínio da América do Sul - enfoque maior deste artigo, por ser constituída, em sua maioria, pelos países que integram a UNASUL<sup>31</sup>, além de estarem diretamente envolvidos na carteira de projetos da IIRSA<sup>32</sup> - sempre foi visto como uma espécie de obrigação por parte dos norte-americanos, desde os tempos da Doutrina Monroe<sup>33</sup>. A partir do seguinte apontamento de Bandeira (2009), fica claro o olhar dos Estados Unidos para a América do Sul, no atravessar dos anos, como zona estratégica, a partir, sobretudo, do surgimento da Doutrina Monroe.

A América do Sul é a região que apresenta maior significação geopolítica, na estratégia dos Estados Unidos, devido ao seu enorme potencial econômico e político. São doze países dentro de um espaço contíguo, da ordem de 17 milhões de quilômetros quadrados, o dobro do território dos Estados Unidos (9.631.418km<sup>2</sup>). Sua população, em 2007, era de aproximadamente 400 milhões de habitantes, também maior que a dos Estados Unidos (303,8 milhões), representando cerca de 67% de toda a chamada América Latina e 6% da população mundial, com integração linguística, porquanto a imensa maioria fala português ou espanhol, línguas que se comunicam. Ademais, a América do Sul possui grandes reservas de água doce e biodiversidade da terra, enormes riquezas em recursos minerais e energéticos - petróleo e gás - pesca, agricultura e pecuária (BANDEIRA, 2009).

No contexto de interesses em relação aos países desta região, o Brasil é uma nação que se destaca. Isto se deve, principalmente, pela sua extensão territorial, que faz fronteira com quase todos os países sul-americanos, exceto Chile e Equador, atribuindo ao Brasil uma posição extremamente estratégica para manutenção do domínio e hegemonia no hemisfério ocidental, o que tem resultado em um longo histórico de relações estabelecidas com os EUA.

---

<sup>31</sup>União de Nações Sul-Americanas – UNASUL.

<sup>32</sup>Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul – IIRSA. É um plano de desenvolvimento, elaborado para integrar as economias da América do Sul a partir da intervenção física no território, sobretudo por meio de projetos de transportes, energia e telecomunicações. Este aspecto também será tratado, de forma específica, nos próximos tópicos deste artigo.

<sup>33</sup> Esta doutrina, sintetizada no lema “a América para os americanos”, passou a funcionar, a partir do final do século XIX, como cobertura ideológica para objetivo estratégico dos Estados Unidos, que consistia em manter sua hegemonia sobre todo o Hemisfério Ocidental, conquistar e assegurar as fontes de matéria-prima e os mercados da América do Sul para as suas manufaturas, alijando do subcontinente a competição da Grã-Bretanha e de outras potências industriais da Europa (BANDEIRA, 2009, p. 47).



Esta significação geopolítica da América do Sul - sobretudo devido ao seu destaque quanto à dimensão econômica e comercial - despertou, a partir da década de 1990, do século XX, o interesse norte-americano em criar “*The Enterprise of the Americas Initiative (EAI)*”<sup>34</sup>, com a intenção de instituir uma zona de livre comércio, desde Anchorage, no Alaska, até a Terra do Fogo” (BANDEIRA, 2009).

Tal iniciativa foi lançada pelo então presidente George W. H. Bush (1989-1993), mas foi reanimada e fortalecida, principalmente, no governo de seu sucessor, o Sr. William J. Clinton (1993-2001). No entanto, neste segundo momento, foi reapresentada sob o nome de Área de Livre Comércio das Américas (ALCA).

De início, os argumentos que justificavam tal iniciativa, se travestiam em:

Objetivos geopolíticos, com respeito à segurança continental, mediante o fortalecimento das instituições democráticas e combate ao narcotráfico e ao terrorismo, ameaças que substituíram a subversão e o comunismo, na agenda militarista dos Estados Unidos, após a decomposição do Bloco Socialista e da União Soviética (BANDEIRA, 2009, p. 52).

Mas, de acordo com Bandeira (2009), tais enunciados camuflavam o principal objetivo da criação da ALCA, onde:

Seu propósito central consistia em criar um conjunto de regras, a fim de incorporar os países da América do Sul, sobretudo o Brasil, ao espaço econômico (e ao sistema político) dos Estados Unidos, de forma assimétrica e subordinada, limitando sua capacidade de formular e executar política econômica própria, para atrair e disciplinar os investimentos estrangeiros, ampliar a capacidade industrial instalada, estimular a criação e integração das cadeias produtivas, promover a transferência efetiva de tecnologia e o fortalecimento do capital nacional (BANDEIRA, 2009, p. 53).

As condições que seriam criadas, caso a proposta de criação da ALCA se efetivasse, se somariam ao conjunto de medidas “receitadas” aos países latino americanos, a partir do que ficou conhecido como “Consenso de Washington”<sup>35</sup> (consenso entre o Fundo Monetário Internacional/FMI, Banco Mundial e Departamento do Tesouro dos Estados Unidos).

---

<sup>34</sup> Em português “Iniciativa Empresarial das Américas”.

<sup>35</sup> “Recomendou a privatização das empresas estatais, desregulamentação da economia e liberalização unilateral do comércio exterior. O Estado, portanto, devia retirar-se da economia, quer como empresário quer como regulador das transações domésticas e internacionais, submetendo-a às forças do mercado” (BANDEIRA, 2009, 53).

O momento posterior ao fim da Guerra Fria foi marcado por uma série de acontecimentos que provocaram a radicalização da reestruturação econômica mundial, já marcado por um conjunto de transformações, que se seguiam desde a década de 1970. A reestruturação produtiva em sua dimensão tecnológica somou-se às reformas na política econômica dos países periféricos, muitas delas resultantes do que foi recomendado pelo “Consenso de Washington”, um conjunto de recomendações que, na prática, serviriam ao aumento do poder econômico dos bancos e corporações transnacionais, em detrimento da soberania nacional dos países sul-americanos.

Sobre os aspectos, tanto tecnológicos quanto político-econômicos, que marcaram este processo estendido de reestruturação da economia, intensificado a partir da década de 1970, Velasco e Cruz (2007, p. 389) tece as seguintes considerações:

Desde o início dos anos 1970, a economia mundial atravessa um período de reestruturação profunda, no curso do qual as relações de cooperação e conflito entre empresas e nações estão sendo drasticamente redefinidas. Aspecto dos mais salientes desse processo é a transformação revolucionária sobrevinda no campo da tecnologia, com as inovações combinadas nas áreas de microeletrônica e informática, telecomunicações, transporte, biotecnologia e novos materiais. (...) ao tornar imensamente mais fáceis o acesso e o processamento de informações, ao possibilitar o estabelecimento de contatos eletrônicos instantâneos por todo o globo, ao reduzir dramaticamente o tempo e o custo do transporte a longa distância, as novas tecnologias dão um novo ímpeto à internacionalização do capital, em virtude:

- a) Das elevadas exigências, materiais e humanas, implicadas em seu desenvolvimento;
- b) Da possibilidade que elas oferecem, por meio da automação computadorizada, de combinar simultaneamente flexibilidade e economia de escala, diversificação de produtos e produção em massa (Erns & O’Connor, 1989, p.22; Cohen & Zysman, 1987, p.156 ss. *Apud* Velasco e Cruz, 2007, p.390);
- c) Das condições que elas criam para a conformação de um mercado de capitais abrangente, capaz de aglutinar recursos e canalizá-los para aplicações remuneradoras em escala mundial;
- d) Da capacidade que proporcionam às empresas de coordenar estritamente suas atividades, configurando-as espacialmente em função das estratégias compreensivas que tendem a apagar as diferenças entre espaços domésticos e externos.

Tais aspectos expressam como a revolução dos aspectos relacionados ao transporte e a logística participaram, e foram determinantes, na reestruturação da dinâmica econômica mundial. São estas considerações que dão a fundamentação necessária a análise dos objetos deste artigo, ao passo que, segundo Harvey (2005),

O modo capitalista de produção fomenta a produção de formas baratas e rápidas de comunicação e transporte, para que “o produto direto possa ser realizado em mercados distantes e em grandes quantidades”, ao mesmo tempo em que novas “esferas de realização para o trabalho, impulsionadas pelo capital” podem se abrir. Portanto, a redução nos custos de realização e circulação ajuda a criar espaço novo para a acumulação. Reciprocamente, a acumulação de capital se destina a ser geograficamente expansível, e faz isso pela progressiva redução do custo de comunicação e transporte (HARVEY, 2005, p. 50).

Assim, o surgimento da IIRSA representa o reconhecimento, e a incorporação definitiva, da importância da integração física mais eficaz entre os mercados sul-americanos, para a produção e realização mais competitiva do capital neste bloco. Desta forma, busca-se usufruir, da melhor forma possível, das vantagens comparativas proporcionadas pelo transporte da mercadoria, além da fluidez de serviços e pessoas, uma vez que esta dimensão é considerada, segundo Harvey (2005), parte intrínseca e definitiva no processo de produção capitalista.

## 2.2. A IIRSA COMO ESTRATÉGIA DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

Embora a indústria do transporte seja, potencialmente, uma fonte de mais-valia, há boas razões para que o capital não se engaje em sua produção, exceto sob certas circunstâncias favoráveis. Desse modo, o Estado é, muitas vezes, bastante ativo nessa esfera da produção.  
Marx (1973: 531-3) in: David Harvey, A produção capitalista do espaço (2005).

A IIRSA, sigla mais comumente utilizada para designar a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul, possui origem controversa. Embora informações colhidas de forma geral, sobretudo através da divulgação midiática sobre as relações políticas e econômicas na América do Sul, contribuam para a compreensão deste processo como uma iniciativa independente dos 12 países constituintes da região, enquanto simples Estados-Nação, alguns autores sul-americanos fazem apontamentos que possibilitam um entendimento divergente. Segundo Camacho e Molina (2005, p. 312):

De manera independiente a las iniciativas de los bloques de desarrollo regional en Sudamérica – como La CAN o el MERCOSUR -, las políticas de integración de la banca internacional, con miras a liberalización económica del continente y la negociación de los Tratados de Libre Comercio (TLC), han consolidado la definición de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que es el establecimiento de una visión geográfica y económica integrada de la región, y han planificado la organización del espacio sudamericano en franjas multinacionales concentradoras de los flujos de comercio actuales y potenciales que convergen hacia un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones.

O conteúdo de parte do texto de apresentação do programa, extraído do seu site oficial, não expõe esta face da IIRSA, apontada por Camacho e Molina (2005). Não dá a devida evidência ao fato de que uma intervenção de tal magnitude extrapola a mera dimensão político-burocrática das decisões tomadas entre os países membros e possui atores que são os reais protagonistas nas relações capitalistas vividas no século XXI: os bancos internacionais e as empresas transnacionais. De acordo com texto colhido no site oficial:

La Iniciativa surgió de la Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en Agosto del año 2000 en la ciudad de Brasília, en la que los mandatarios de la región acordaron realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica suramericana, incluyendo la modernización de la infraestructura regional y acciones específicas para estimular la integración y desarrollo de subregiones aisladas (Fonte: <http://www.iirsa.org>).

As considerações tecidas sobre isto fazem ainda mais sentido a partir momento em que é retomado o trecho do livro “A produção capitalista do espaço”, do geógrafo britânico David Harvey, destacado antes de ser dado início ao desenvolvimento deste tópico. Referenciando Karl Marx, Harvey (2000) aponta que os serviços de transporte e comunicação possuem leis próprias de realização do capital. Sendo assim, a iniciativa privada, historicamente, se afasta desta dimensão produtiva, forçando o Estado a se fazer mais presente nessa esfera da produção.

De acordo com Harvey (2000), enquanto o produto se prende ao estágio da circulação, o capital não é realizado e, a cada vez mais, o reinício da fase de reinvestimento é retardada. No entanto, como já dito, estas considerações são feitas tendo como referência os manuscritos de Marx, produzidos na época em que ainda não havia sido inaugurada a fase de domínio do capitalismo financeiro, que emana, dentre outros motivos, para sanar este “entrate” proporcionado pelo momento da circulação, dentro do processo de produção.

O protagonismo do Estado, dentro do formato contemporâneo da criação de condições para a realização do capital na esfera do transporte e comunicação, possui uma dependência intrínseca em relação aos organismos financiadores e às definições das empresas transnacionais. O projeto autônomo, realizado com o potencial interno de recursos e capitais, ficou para trás, foi vivido no período do nacional-desenvolvimentismo. A dependência da entrada de capital externo, para viabilizar o projeto de integração e desenvolvimento, marca esta iniciativa (IIRSA), que nasceu em meio ao avanço do neoliberalismo na América Latina.

Conforme o Ministério do Planejamento do Brasil (s/d):

Esta iniciativa surgiu a partir de uma proposta brasileira, baseada na experiência de planejamento e em estudos desenvolvidos com foco na integração da infra-estrutura logística do país, financiados pelo BNDES. A IIRSA é financiada, desde sua criação, pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), pela Corporação Andina de Fomento (CAF), o Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA). Além destas agências, a IIRSA também recebe financiamentos oriundos do banco governamental brasileiro Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (Fonte: <http://www.planejamento.gov.br>).

Embora tal apontamento demonstre, de forma mais fiel, a real dimensão deste tipo de intervenção, ou seja, os grandes interesses das empresas transnacionais e a presença decisiva dos bancos, como é o caso do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), o Estado não deixa de ser bastante ativo na esfera da produção, como apontou Marx. É o agente estatal quem canaliza a aplicação dos recursos externos e domésticos (caso do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social/BNDES), via atuação das pastas ministeriais e da terceirização de serviços. Em se tratando da relação entre o Estado e infraestrutura, Lamoso (2008) aponta que:

Por se tratar de um dos elementos organizadores do espaço geográfico e por ter, historicamente, o Estado assumido um papel fundamental na definição da implantação da infraestrutura, o planejamento com base na elaboração de planos plurianuais tem destacado a infra-estrutura como elemento relevante para a dinâmica regional e para o crescimento econômico, associando investimentos em infraestrutura com o crescimento do PIB (Produto Interno Bruto).

Considerando que uma das características da Economia é definir prioridades, a escolha dos territórios “contemplados” com os eixos de integração e desenvolvimento da IIRSA foi determinada por uma série de variáveis. No entanto, a proposta aqui apresentada acredita, essencialmente, que a integração física – materialização da relação existente entre desenvolvimento tecnológico e tomada de decisões políticas – entre mercados, pode vir a estimular, na contradição do processo, a integração política e sociocultural. Embora esteja se partindo deste pressuposto, na presente análise, a integração em questão é predominantemente econômica, dimensão historicamente guiada pela relação custo-benefício.

Segundo Zibechi (2006), são 10 (dez) eixos de integração e desenvolvimento definidos pela IIRSA, como disposto no quadro 1.

**Quadro 1.** Eixos de Integração e Desenvolvimento definidos pela IIRSA.

<b>EIXOS</b>	<b>PAÍSES ENVOLVIDOS</b>	<b>FINALIDADE</b>
<b>Eixo Peru - Bolívia - Brasil</b>	Brasil, Bolívia e Peru	Criação de um eixo de transportes envolvendo o Brasil, Bolívia e Peru, com a conexão portuária peruana no Pacífico, permitindo a expansão do comércio destes países com a Ásia.
<b>Eixo do Sul</b>	Chile e Argentina	Exploração do turismo e dos recursos energéticos (gás e petróleo).
<b>Eixo Interoceânico de Capricórnio</b>	Antofagasta/Chile – Jujuy/Argentina – Asunção/Paraguai – Porto Alegre - Brasil	Integração energética, incorporação de novas terras à agricultura de exportação e biocombustíveis.
<b>Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná</b>	Sul e sudoeste do Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai	Integração dos transportes fluviais e incremento na oferta de energia hidrelétrica.
<b>Eixo do Amazonas</b>	Colômbia, Peru, Equador e Brasil	Criação de uma rede eficiente de transportes entre a Bacia Amazônica e o litoral do Pacífico, com vista à exportação.
<b>Eixo do Escudo Guiano</b>	Venezuela, Guiana, Suriname e extremo-norte do Brasil	Aperfeiçoamento da rede rodoviária.
<b>Eixo Andino do Sul</b>	Região andina da fronteira Chile-Argentina	Turismo e rede de transportes.
<b>Eixo Interoceânico Central</b>	Sudeste brasileiro, Paraguai, Bolívia, norte do Chile e sul do Peru	Rede de transportes para exportar produtos agrícolas brasileiros e minerais bolivianos pelo Pacífico.
<b>Eixo Mercosul-Chile</b>	Brasil, Argentina, Uruguai e Chile	Integração energética, com ênfase nos gasodutos e na construção de hidrelétricas.
<b>Eixo Andino</b>	Venezuela, Colômbia, Equador , Peru, Bolívia	Integração energética, com destaque para a construção de gasodutos.

**Fonte:** (ZIBECHI, 2006).

Os dois eixos destacados na tabela - Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná e Eixo Interoceânico Central - serão selecionados para a discussão, de forma específica, no próximo tópico, pois envolvem diretamente o território sul-mato-grossense em suas projeções (Figura 1 e 2).

### 2.3. CONSIDERAÇÕES SOBRE O ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL NO CONTEXTO DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Antes de identificar a relação entre o estado de Mato Grosso do Sul e a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul/IIRSA, no contexto dos projetos de Integração e Desenvolvimento sul-americano, é preciso explicar, brevemente, acerca de alguns pontos importantes, tais como: Quais infraestruturas de transporte e comunicação o estado possuía previamente a este processo de integração física da América do Sul, sobretudo no âmbito de sua porção platina? Em que contexto foram criadas as redes que já interligavam o estado com outros pontos do território regional, nacional e continental? Quais as semelhanças entre os processos vividos em outro contexto e as iniciativas atuais, ou pelo menos mais recentes?

No que diz respeito à infraestrutura de transportes,

Do final do século XIX até meados de 1970, o Oeste brasileiro foi pensado como um vazio demográfico ou, no máximo, como “terras” vocacionadas para a prática da agropecuária extensiva. Consequentemente, a sua infra-estrutura viária era precária e apresentava-se desarticulada com os centros de produção industrial nacional. Pode-se dizer que não havia muitas alternativas à modalidade fluvial, pois se mostrava frágil e deficiente em função da pouca segurança de seu percurso e principalmente pelo fato do Rio Paraguai ser internacional. Estes aspectos não atendiam aos objetivos de integração proposta pelo governo federal (SILVA, 2004, p.38).

Antes das políticas de desenvolvimento da segunda metade do século XX, o território uno mato-grossense era servido basicamente de algumas linhas férreas, construídas em meio à dinâmica de outros ciclos econômicos, anteriores à produção agroindustrial, além de estradas incompatíveis com a demanda produtiva vivida pelo estado de Mato Grosso do Sul a partir da segunda metade do século passado.

Segundo Silva (2004):

Foi no contexto das políticas de desenvolvimento e de planejamento da segunda metade do século XX que o sistema rodoviário se disseminou pelo território sul-mato-grossense. Foi através do Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE), dentro das políticas integradoras do território nacional, que o Centro-Oeste se interligou com o Sudeste industrializado.

No entanto, o processo de modernização do território sul-mato-grossense, promovido pelos planos que integraram os grandes programas de desenvolvimento do período ditatorial, sofreu mudanças estratégicas. Conforme aponta Silva (2004):

As estratégias de desenvolvimento dadas a partir das cidades-pólo, elaboradas no contexto dos I e II Planos Nacionais de Desenvolvimento (1971-1974 e 1975-1979) são substituídas por Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, nos Plano Plurianuais (PPA) do Governo Fernando Henrique Cardoso, quais sejam: Brasil em Ação e Avança Brasil.

A importância dada, anteriormente, aos pontos de destaque no território – por possuírem fatores mais competitivos (recursos, localização, rede urbana, infraestrutura prévia, dentre outros) -, no intuito de estimular a criação de polos de desenvolvimento, foi substituída, no limiar do século XXI, pelos Eixos de Integração e Desenvolvimento.

Tal modificação no panorama estratégico se deve a maior importância atribuída ao transporte e a comunicação em tempos de intensificação dos processos globalizantes. Como já descrito nos apontamentos anteriores, o transporte e a comunicação durante o processo de produção de bens e serviços sempre foram parte intrínseca e decisiva. Com a intensificação da globalização, de acordo com Santos *apud* Silva (2004), é preciso entender que:

Os países se distinguem uns dos outros em função das possibilidades abertas de fluidez. Por isso, umas das ações estabelecidas de governo é a criação ou aperfeiçoamento dos seus sistemas de transportes e circulação, que facilitam o movimento de pessoas e de riquezas. Na medida em que esses movimentos, dentro de cada país, possam interessar as frações hegemônicas do capital, o equipamento viário e infroviário são também do interesse de outros países.

Em meio a essa nova dinâmica, parte das iniciativas emanadas do Estado brasileiro, demonstra a compreensão de que é preciso integrar melhor o seu território, de acordo com o que determina os novos fatores competitivos. O Mato Grosso do Sul, mesmo com as políticas de desenvolvimento empregadas a partir da segunda metade do século XX, consistia em uma das unidades federativas que precisava melhor se integrar as unidades produtivas transformadoras e aos mercados consumidores, tanto de dentro quanto de fora do país, sobretudo pelo fato de estar localizado numa espécie de “rótula” de distribuição da produção nacional, se for considerada a dimensão continental sul-americana. É neste cenário que o estado se insere na política dos Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA.

A consulta ao documento *“Cenários e Estratégias de Longo Prazo MS 2025 – caminhos para o desenvolvimento”* possibilita verificar certo panorama desta busca pela compatibilização das políticas de desenvolvimento a nível regional, sob a égide do governo do estado, com as políticas imprimidas pela esfera nacional, em uma articulação



multisetorial. Apesar de algumas contradições entre as duas esferas, no que tange aos objetivos e metodologias, há uma compatibilização nítida quando o aspecto tratado consiste na integração econômica, comercial e financeira, como parte das estratégias econômicas.

Segundo consta no documento é preciso:

Intensificar o atual processo de integração econômica, comercial e financeira, voltado com força para a integração regional com o Mercosul, as áreas fronteiriças vizinhas e Chile (Zicosur e vias bioceânicas), combinando as ações para a construção da infra-estrutura física com o estímulo à construção dos arranjos produtivos locais e o intercâmbio de benefícios mútuos entre eles (DOCUMENTO MS-2025).

De acordo com Gardin (2008, p. 77, 78):

Subproduto desse planejamento, o Plano Diretor de Transportes de Mato Grosso do Sul – MSTRANSP foi um instrumento da política do governo estadual, instituído a partir do Plano Diretor de Transportes do CODESUL, este realizado com apoio do extinto GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (órgão do Ministério dos Transportes) e da PETROBRÁS.

A autora ainda aponta, em suas considerações sobre o Plano, que:

Visando a promoção do desenvolvimento econômico e social de Mato Grosso do Sul, o MSTRANSP absorveu um conceito baseado na multimodalidade dos transportes. Este conceito refere-se à integração entre os diversos modais de transporte (hidroviário, ferroviário, rodoviário e aeroviário), com o objetivo de obter maior eficiência econômica, além do clássico item da redução dos custos de operação e de circulação de produtos (GARDIN, 2009, p. 78).

Ao analisar a carteira de projetos de cada Eixo da IIRSA, percebe-se que há uma proximidade, principalmente, entre a trama viária, e demais fluxos, a ser produzida pelos Eixos Hidrovia Paraguai-Paraná<sup>36</sup> e Interoceânico Central<sup>37</sup> com a que resultaria, em nível intra-territorial, a partir dos projetos de transportes necessários, segundo os estudos do

---

<sup>36</sup> Neste eixo “Las principales exportaciones son poroto de soja, petróleo crudo, minerales de hierro, tortas y harinas de semillas oleaginosas y concentrados de hierro. Estos productos dan cuenta del 28% de las exportaciones totales de los países del EID y el 87% de las mismas se despachan por vía marítima y fluvial. La región cuenta con grandes cantidades de recursos de minerales de hierro (las minas de Urucúm y Mutún cercanas al pantanal entre Bolivia y Brasil) y dispone de importantes excedentes de energía hidroeléctrica (aquí están ubicadas las mayores represas hidroeléctricas de Suramérica) y de gas natural, así como capacidades para la producción agropecuaria, agroindustrial e industrial”. Disponível em: <http://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=118&menuItemId=68>. Acesso em 07 de julho de 2019.

<sup>37</sup> Quanto a este último eixo “Las principales exportaciones son cobre refinado, mineral de cobre y concentrados, aceites crudos de petróleo, porotos de soja y concentrados de hierro. La suma de las exportaciones de estos productos alcanza el 37% de las exportaciones totales de los cinco países, con un 89% despachado por vía marítima. Las exportaciones han logrado importantes avances tecnológicos conducentes al aumento de la productividad y a la apertura de nuevos mercados. Como el precio de la tierra en las regiones menos desarrolladas es todavía relativamente bajo, existen ventajas competitivas para el desarrollo de nuevas inversiones en el sector agropecuario, así como en diversas actividades mineras”. Disponível em: <http://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=122&menuItemId=68>. Acesso em 07 de julho de 2019.

MSTRANSP. As figuras 1 e 2, evidenciam a localização estratégica do estado em meio as áreas envolvidas nos dois eixos.



**Figura 1.** Localização do estado do Mato Grosso do Sul em relação ao Eixo da Hidrovía Paraguai-Paraná

Fonte: <http://www.iirsa.org> – adaptado.



**Figura 2.** Localização do estado do Mato Grosso do Sul em relação ao Eixo Interoceânico Central.

Fonte: <http://www.iirsa.org> – adaptado.

Percebe-se, desta forma, que se trata de um esforço conjunto, pois o estado não está alienado às projeções nacionais e em nível de bloco econômico, e também não é possível que estes excluam o estado de suas projeções estratégicas, pois trata-se de uma questão eminentemente geográfica, de lógica físico-territorial. Ou seja, alinhar as prioridades, apesar das contradições existentes durante o processo, apresenta-se como a tentativa de se manter e avançar no mercado de maneira competitiva.

As unidades federativas dependem do aporte de investimentos canalizados pelo governo federal e, ao mesmo tempo, o Estado tem inserido as unidades federativas no circuito econômico de acordo com os interesses de cada momento da história, como evidencia os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND's) da segunda metade do século XX. Trata-se de uma constante relação de complementaridade entre os países membros, que se expressa em diversas escalas. Assim, tem-se como grande justificativa do fortalecimento do bloco político-econômico sul-americano a necessidade que o mundo atual exige de se estar, constantemente, buscando anular a ameaça eminente sobre um país mediante o fortalecimento da potencialidade apresentada por outro, integrante do mesmo bloco.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na geopolítica mundial, os recursos intrínsecos aos territórios têm se configurado, historicamente, como a mola propulsora da expansão dos muitos territórios que se encontram em permanente disputa. Isso vai adquirindo novas formas, mas os pressupostos se mantêm e estão ligados estritamente com as dinâmicas produtivas.

No revezamento das nações dominantes nesta disputa, os Estados Unidos da América foi o protagonista no decorrer do século XX, sobretudo mediante a conquista de poderio econômico e militar. Com isto, o mesmo atribuiu destaque à América do Sul, em meio ao seu rol de interesses territoriais, pois desde a vigência da Doutrina Monroe, esta porção do continente passou a ser vista como uma área de extrema importância para a manutenção e expansão do domínio e hegemonia norte-americana.

Mas, no limiar do século XX para o século XXI, as nações pertencentes ao que vinha sendo denominado de periferia do mundo têm ganhado destaque, sobretudo as emergentes - Brasil, Argentina, Índia, China, África do Sul, dentre outros -, passando a neutralizar as

ofensivas das políticas imperialistas através do fortalecimento político e a retomada de algumas rédeas da política econômica, pelo menos no que tange à maior participação na trama multisetorial (iniciativa privada local, bancos internacionais, empresas transnacionais, e outros). Deste modo, a integração da região, enquanto bloco político e econômico uno, tem emergido como uma das grandes alternativas para se firmar de vez num mercado mundial, que se configura, a cada vez mais, pela radicalização dos processos globalizantes.

Nós anos mais recentes, no entanto, este cenário tem sofrido novas delineações, dado o disparo dinâmico e competitivo da grande nação oriental; os prejuízos sociais e econômicos argentinos, dado os efeitos cumulativos de sua política econômica e; o deslocamento geopolítico do Brasil em suas ambições de política ativa e altiva, uma vez que este entrou em rota de colisão com os interesses de manutenção hegemônica dos EUA na América, e sua histórica projeção internacional a partir desta base.

A IIRSA, política discutida em específico neste artigo, acredita que a integração física do território, visando à interligação de mercados regionais, abre caminho para a integração em outras dimensões, quais sejam: a político-institucional e a sociocultural. No entanto, como se cria condições apenas do ponto de vista econômico, há a predominância da relação custo-benefício, pertencente a gênese econômica de tais iniciativas. Isto abre prerrogativas para que, na definição das prioridades, aspectos como meio ambiente e o conjunto sociocultural dos territórios envolvidos por tais políticas, sejam, de certa forma, não contemplados, ao menos diretamente.

Ao realizar considerações sobre o Mato Grosso do Sul neste contexto, buscou-se desmistificar um pouco do aspecto megalomaniáco desta iniciativa, e evidenciar que ela não está distante das realidades local e regional. Este estado tem compatibilizado a sua política com a política multisetorial, na qual o governo federal é integrante. Desde o início do “abandono”, por parte do governo federal, da política de criação dos Polos de Desenvolvimento, e substituição pela estratégia dos Eixos de Integração e Desenvolvimento, os governos do Mato Grosso do Sul têm alinhado suas estratégias a este perfil.

Mas quem conduz este processo político local ainda é, predominantemente, as frações de classe fortalecidas em meio ao desenvolvimento do circuito econômico local, na segunda metade do século passado, configurado pela produção agropecuária e, posteriormente, pela criação de um complexo agroindustrial ligado a estas cadeias produtivas, subjugadas, não obstante, aos processos de financeirização da economia.

Assim, uma série de sujeitos e segmentos da sociedade não participa deste processo de integração que, por enquanto, é predominantemente econômico, e visa sobremaneira a

competição no concorrido mercado mundial globalizado. Por mais que isso tenha um retorno indireto para as estas pessoas, na medida em que a dinamização dos circuitos produtivos possui a capacidade de aquecer as economias locais, isto ainda é insuficiente.

Embora as relações sociais de produção seja a principal base para o desdobramento das demais relações sociais, há a necessidade de desenvolver estratégias capazes de inserir as manifestações que não estão diretamente ligadas ao caráter produtivo da sociedade, o que contribuiria para transcendência em relação à dimensão meramente material da integração sul-americana.

#### 4. REFERÊNCIAS

BANDEIRA, L.A.M. **Geopolítica e política exterior: Estados Unidos, Brasil e América do Sul**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

CARNEIRO FILHO, C.P. **Processo de transfronteirização na Bacia do Prata: a tríplice fronteira Brasil-Argentina-Paraguai**. Tese (Doutorado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

CRUZ, S.C.V. Reestruturação econômica mundial, mudança geopolítica e reformas nos países periféricos. In: \_\_\_\_\_. **Trajetórias: capitalismo neoliberal e reformas econômicas nos países de periferia**. São Paulo: UNESP, 2007. P. 319-481.

CAMACHO, G.H.; MOLINA, S. IIRSA y La integración regional. **OSAL**, v. 6, n. 17, maio-agosto, 2005.

DORATIOTO, F.F. Monteoliva. **Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GARDIN, C. Mato Grosso do Sul: considerações sobre política de transporte e projetos de integração continental. In: **Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul**. / Lisandra Pereira Lamoso, organizadora – vários autores. – Dourados, MS: Editora da UFGD, 196p, 2008.

GOVERNO DO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL. **Cenários e estratégias de longo prazo: MS-2025, caminhos para o desenvolvimento**.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

LAMOSO, L.P. **A infraestrutura como elemento organizador do território**. In: Questões Nacionais e Regionais do Território Brasileiro. SILVEIRA, M.R. (Org.); LAMOSO, L.P. (Org.); MOURAO, P.F.C. (Org.) .1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008. p. 36-46.

MARSHALL, T. **Prisioneiros da geografia**. 1ª edição, Editora Hazar: Rio de Janeiro, 2018.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. "Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)". **Planejamento e Investimentos - Programas e Projetos**. Ministério do Planejamento (sd).

QUEIROZ, P.R.C. **Caminhos da erva mate: a montagem da rede de transportes associada à economia ervateira sul-mato-grossense (1882-1902)**. In: Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica, 2010, Ciudad de México. Disponível em: <http://www.economia.unam.mx/cladhe/simposiosyponencias.php>. Ciudad de México: Asociación Mexicana de Historia Económica, 2010. p.1-26.

SILVA, E.A.C. **Políticas Públicas de transporte rodoviário no Mato Grosso do Sul: o FUNDERSUL e as ações executadas na Unidade regional de Dourados** / Eliane Aparecida Cabral da Silva – Dourados, MS: UFMS, CPDO, 2004. 192p.

ZIBECHI, R. **IIRSA: La integración a La medida de los mercados**. Programa de las Américas. Informe especial. Publicado em 13 de junho, 2006.

## SELETIVIDADE DA INFRAESTRUTURA E MODAL FERROVIÁRIO NO BRASIL

SELECTIVITY IN INFRASTRUCTURE AND RAILWAY TRANSPORT IN BRAZIL

Isaac de Araujo Castro Vasconcelos<sup>1</sup> e Carlos Cassemiro Casaril<sup>2</sup>

1. Graduado em Geografia pela Universidade Federal da Integração Latinoamericana (UNILA); Graduando em saúde coletiva pela mesma instituição e Coordenador Técnico no Instituto GeoLAB - Instituto e Laboratório de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul.
2. Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); Pesquisador no Instituto Ignácio Rangel e na Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE).

### RESUMO

A infraestrutura de transporte brasileira é altamente concentrada, a logística e o transporte de mercadorias são afetadas por isso. O propósito deste estudo é investigar e comentar a relação de infraestrutura com a questão regional. A observação de dados disponibilizados pela ANTT e a bibliografia histórica ajudam a entender este processo. A questão ferroviária brasileira está relacionada com as estruturas econômicas do país, portanto, a observação do modal favorece o entendimento ampliado da economia nacional.

**Palavras chave:** Infraestrutura, Modal, Geografia regional e Geografia econômica

### ABSTRACT

The Brazilian transport infrastructure is highly concentrated, the logistics and the good transport is affected by this. The purpose of this study is to investigate and comment on the relationship between infrastructure and the regional issue. The observation of data provided by ANTT and the historical bibliography help to understand this process. The Brazilian railway issue is related to the country's economic structures, therefore, the observation of the modal favors a broader understanding of the national economy.

**Keywords:** Infrastructure, Transport mode, Regional geography and Economic geography

## 1. INTRODUÇÃO

Como base da leitura apresentada no presente texto, busca-se levar em consideração que a base material do território, a partir da construção de fixos espaciais, é capaz de

promover a integração do território, ao mesmo tempo que leva consigo seu uso seletivo (XAVIER, 2001)

Não necessariamente se buscará fazer relações de equivalência entre variáveis, mas comentários sucintos sobre dados disponibilizados por órgãos oficiais a partir de bibliografia das ciências sociais. Ademais, o trabalho pretende instigar reflexões sobre o tema a partir da organização de tabelas, gráficos e cartografias temáticas.

A apresentação dos dados presentes no levantamento da ANTT (2022), favorece uma visão da realidade infraestrutural do modal ferroviário brasileiro. Com isso, busca-se uma leitura que apresenta as regiões de concentração, que são as de acumulação de recursos e ressaltam as desigualdades regionais brasileiras

## 2. REVISÃO DE LITERATURA

### 2.1. ALGUMAS NOÇÕES NORTEADORAS ACERCA DO CONCEITO DE INFRAESTRUTURA

Ao introduzir o debate acerca do transporte multimodal e intermodal, tratamos de dois conceitos que se relacionam ao uso combinado de modais distintos para se locomover de um lugar ao outro do território. Trataremos mais adiante de como esse deslocamento demanda infraestruturas. Portanto, cabe-nos apresentar algumas definições sobre infraestrutura.

Buscaremos, primeiramente, uma definição que abarque o tema de maneira bem abrangente, a partir de uma leitura introdutória das ciências econômicas, possibilitando entender a infra-estrutura como:

Conjunto de instalações e equipamentos empregados na extração, transporte e processamento de matérias-primas essenciais, nos meios de treinamento da força de trabalho e na fabricação de bens de capital (SANDRONI, p.303)

Portanto, a partir de um verbete, temos a imposição da infraestrutura sobre toda a realidade da produção capitalista. Voltando aos clássicos, temos essa imposição da infraestrutura sobre a produção capitalista destacada na relação do capital fixo e variável. A partir da noção de que infra estruturas fazem parte do conjunto do capital fixo (LAPIDUS; OSTROVITIANOV, 1976), que tem como função um possibilitar a acumulação capitalista.



Avançando neste sentido, observa-se que ao se desenvolverem como capital fixo com o avançar do modo de produção capitalista, as infraestruturas, abarcaram características marcantes, como: “grande escala, durabilidade e fixidez no espaço [...] elevados recursos necessários para a construção. [...] consumo coletivo” (RUFINO; FAUSTINO; WEHBA, 2021).

Relacionado o conceito de infraestrutura com a economia podemos encaixar as obras de transporte multimodal e intermodal como representantes importantes para o avanço do capital. Porém, ao retornarmos as atenções para discussões mais metodológicas e basilares da teoria do espaço, podemos ter uma noção ampliada do conceito. Avançando a ideia das infraestruturas como um conjunto de instalações relacionadas ao desenvolvimento do processo capitalista, temos esses elementos como constituintes da totalidade espacial.

Essa abordagem favorece o desenvolvimento de debates distintos daquela do verbete econômico e de uma economia crítica que relaciona infraestrutura com o capital fixo. Sendo parte de um conjunto de elementos que ao mesmo tempo carrega inércia e é constantemente perpassado pelos outros elementos, as infraestruturas podem ser analisadas a partir dessas relações constantes de intercambialidade.

Para tanto, nos valem dos elementos enumerados por Milton Santos (SANTOS, 2014), sendo eles: homens, firmas, instituições, meio ecológico e as próprias infraestruturas. Essa relação de contato contínuo com os outros elementos é presente ao notarmos que são tratados em sua relação com o trabalho, capital variável, melhor desenvolvida anteriormente pelos autores críticos.

Nas firmas, temos a produção dos bens produzidos pelos homens em seu trabalho. O meio ecológico é onde a infraestrutura se baseia a partir do trabalho humano. E, por fim, as infraestruturas, em uma abordagem mais abrangente do que a herdada da economia são: “o trabalho humano materializado e geografizado no formato de casas, plantações, caminhos, etc” (IDEM, 2014).

Afirma-se que essa leitura interacional tem capacidade de ampliar as análises sobre infraestruturas, porque a partir dessa afirmação temos a possibilidade de recuperar a totalidade do espaço, apresentado pelos processos sócio-históricos do modo de produção que modificam a natureza pelo trabalho, mediados por instituições e firmas. Com essa leitura, temos uma visão do caráter histórico (SILVA; SAQUET, 2008).

No caso das grandes infraestruturas, usadas na integração multimodal e intermodal, temos como observar essa historização capitalista se dando em escala global, claramente de maneira desigual. Primeiro, nota-se que existe uma desigual distribuição desse capital

imobilizado em forma de Estradas, ferrovias, hidrovias, aeroportos, etc. Isso se dá pela concentração e centralização espacial e social do capital (SMITH, 1988). Destacando um ponto importante no modo de produção, pois, mesmo com o capital concentrado, existe-se a necessidade de ser difundido no território por meio das redes logísticas. Esse processo é fundamentalmente histórico e denota uma tendência do modo de produção.

Independentemente da leitura, podemos afirmar que as infraestruturas são obras do trabalho humano. O que leva à reflexão sobre os grupos que estão no território e promovem essas estruturas. Ainda próximos da noção do presente texto de analisar as operações multimodais e intermodais territorializadas como elementos importantes para a reprodução capitalista. Aqui temos a constituição de dois subsistemas do sistema social liberal, sendo eles o mercado e o Estado.

Pela supracitada condição de demanda de altos investimentos para sua construção, o Estado tem papel importante na promoção de infraestruturas, principalmente em zonas pioneiras. Ao Estado cabe, segundo a leitura de Milton Santos:

[...] criar fixos, precipuamente a serviços da produção ou do homem. Mas os fixos atraem e criam fluxos. Desse modo, o subsetor governamental orienta os fluxos econômicos e humanos e determina a sua viabilidade e direção (SANTOS, IDEM, 2014, p. 102)

Essa leitura entra em consonância com a abordagem da autora italiana Mariana Mazzucato. A economista desenvolve a noção de que o Estado é promotor fundamental da atividade inovativa, dado que a inovação é entendida como um processo coletivo. Em outras palavras, o Estado é empreendedor, assumindo riscos e criando mercados. Nessa relação, citamos que dentre as funções do Estado, estão os investimentos infraestruturais, com aportes de tamanho que a iniciativa privada não tem como abarcar, tanto pelo elevado custo dos investimentos quanto pela incerteza elevada dessas infraestruturas (MAZZUCATO, 2014).

Os processos tomados pelo Estado ao investirem na construção de fixos no território, são destacados na difusão de tecnologia. Mesmo avançando em outros investimentos, como P&D, a infraestrutura é essencial para a promoção de fluxos econômicos no território (TIGRE, 2006). Ademais, o investidor privado é atraído por infraestrutura de transporte e comunicação a custos competitivos, principalmente aqueles que buscam liderança tecnológica no seu setor de produção.

Vista a importância das infraestruturas logísticas na reprodução capitalista, definindo o conceito e demarcando a importância de uma leitura dos processos espaciais

historicizados que criam essas infraestruturas, podemos notar a importância dessas formas espaciais no contexto geopolítico, destacando a posição da América do Sul e do Brasil.

Tendo a geografia econômica historicamente se impondo como “herdeira da visão espacial dos fatos econômicos” (EGLER, 2003), observamos esse campo de estudo promovendo constantemente pesquisas voltadas para os processos de industrialização, que por sua vez é estruturada em um perfil regional muito dependente das medidas governamentais, capazes de aprofundar ou diminuir as desigualdades (SPOSITO, 2019).

O objetivo no decorrer do texto é a observação de variáveis relacionadas ao contexto regional. Destacando sempre que na busca por uma pesquisa social, capaz de seguir princípios fundamentais na sua epistemologia, não devemos negligenciar o seu caráter histórico. Querendo isso dizer que as sociedades humanas estudadas vivem um presente alicerçado no passado, tendo um futuro que conta com os processos que acontecem, já aconteceram e estão por acontecer. Assim sendo, como Minayo (2007) ressalta, não só o pesquisador tem consciência histórica, mas o seu objeto também o têm.

## 2.2. REGIONALIDADES NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO.

Levando em consideração a estruturação regional do território brasileiro, observamos que as infra estruturas são desenvolvidas e dispostas de maneira desigual. Diversas são as maneiras de sistematizar as diferenças e similitudes de áreas, essas distintas visões se dão fundamentalmente pelos critérios que são escolhidos para a consolidação da região da comparação entre áreas distintas.

No entanto, para promover uma abordagem satisfatória do transporte multimodal e intermodal, que trate fundamentalmente dos modais de transporte e de suas malhas, para tanto, iremos considerar a noção basilar que sempre existiu um desenvolvimento diferenciado entre as comunidades, essa diferenciação se expressa espacialmente.

Essa regionalização teve um real aprofundamento a partir da conjunção de integração e diferenciação no modo de produção capitalista. Essas áreas foram se tornando cada vez mais complexas, de modo que o capital foi inserido de maneira desigual no território.

Dentre as forças que impactam na consolidação dessas diferenças, se destacam: A divisão territorial do trabalho, que dita o que é produzido na área; a consolidação do meio técnico disposto na área, conjuntamente com as relações de produção historicamente presentes na região, fundamentais para se entender a forma que a produção está territorializada; o Estado, que aprofunda ou ameniza as desigualdades; a articulação dada

pelos meios de comunicação que possibilitam trocas informacionais entre regiões (CORRÊA, 2003)

Por meio dessa abordagem, busca-se observar a constituição de objetos espaciais, o que correlaciona interpretações sobre região e infraestrutura, consolidando por exemplo a visão regional disposta anteriormente com a interpretação dada por Neil Smith da espacialização capitalista.

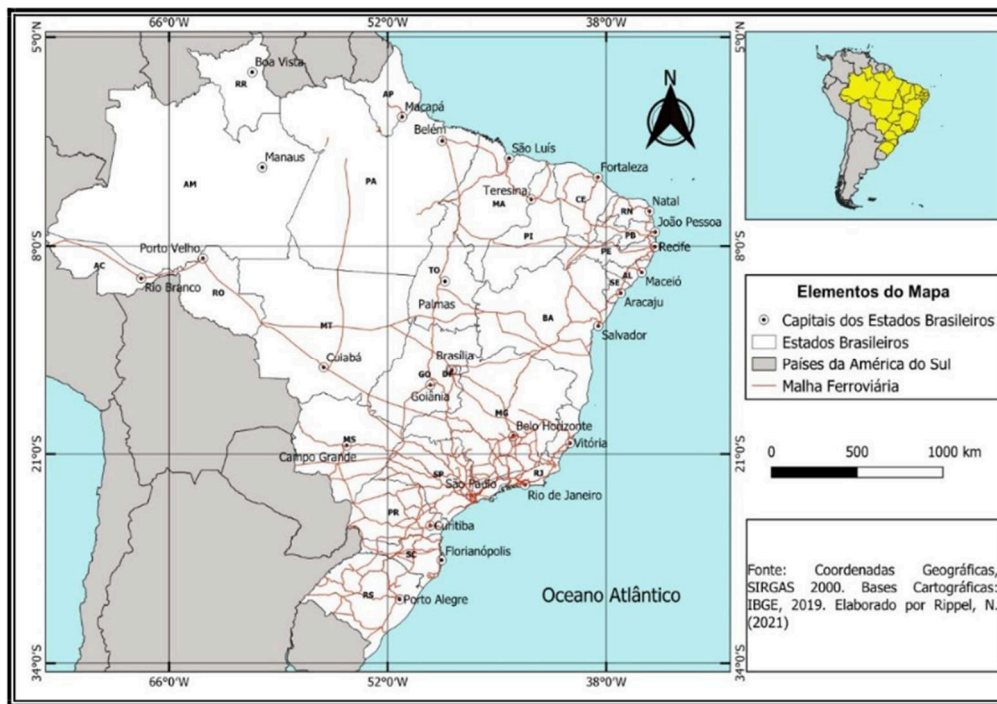
Destacando os meios de transporte para além da sua função de transporte de produtos, temos os diversos modais como instrumentos do próprio modo de produção. Seguindo sistematizações, podemos entender os modais como elementos que tiveram sua constituição ditada pelas fases que a economia teve, bem como foram marcados de sobremaneira pelas políticas de Estado promovidas durante a história.

Assim sendo, temos na atualidade um transporte ferroviário que não se consolidou de maneira satisfatória com as demandas da produtividade. Sua constituição se deu, sobretudo, de maneira a favorecer o modal rodoviário que teve investimentos muito mais volumosos no decorrer do século XX. O perfil que o modal ferroviário brasileiro veio a desenvolver, trouxe consigo dificuldades para o transporte da produção econômica, visto que a constituição de uma economia agrícola de exportação, com volumes cada vez maiores, significa “cargas mais e mais pesadas e distâncias geográficas maiores” (RIPPEL; VICELI; VON DENTZ, 2021).

Ao observarmos a constituição da economia brasileira conjuntamente com o perfil do modal local, temos uma dissonância nas relações. A produção agrícola brasileira, que tem importante participação no PIB nacional, está concentrada na região Centro-Oeste, com o estado do Mato-Grosso como maior produtor de soja do Brasil. Porém, a partir da observação da estrutura ferroviária brasileira, temos a concentração de vias em uma região já dita concentrada (SANTOS; SILVEIRA, 2001)

Essa incoerência na infraestrutura viária e a característica das cargas brasileiras é clara quando entende-se que o modal ferroviário traz consigo uma alta capacidade de transporte de cargas, por um custo baixo por trajeto e custos baixos na manutenção (CASTILLO; TREVISAN, 2005).

Ao notar que o transporte da produção de soja demanda estruturas que trafegam grande quantidade de produção, temos noção da falta da necessidade de um modal que traga consigo maiores capacidades de transporte. Levando em conta que “um caminhão possui uma capacidade 150 vezes menor do que um comboio ferroviário” (HIJJAR, 2004).



**Figura 1.** Malha ferroviária brasileira

A consciência histórica demandada para a realização das pesquisas de ciências humanas é necessária para a interpretação da realidade exposta na cartografia elaborada por Rippel (2021). Com um entendimento da consolidação da demanda histórica pelas infraestruturas ferroviárias, temos noção dos motivos desta se constituir de maneira desigual no território brasileiro.

A constituição de uma elite nas regiões que concentram ferrovias na atualidade pode nos auxiliar na explicação dessa desigualdade de distribuição do modal ferroviário. Historicamente, as ferrovias brasileiras se consolidaram em regiões produtoras de café, que demandavam uma infraestrutura capaz de promover a exportação para os países da Europa, especialmente para o Reino Unido, consumidor cada vez maior do café brasileiro.

Essa consolidação já desigual da infraestrutura fica clara quando observa-se um aumento superior a 4000% na malha de modal ferroviário que passou de 223 quilômetros para 9973 dos anos de 1860 a 1890 (BOITEUX, apud JUNIOR et. al, 2018). Essa fase teve seu funcionamento possível pela quantidade de investimento estrangeiro, especialmente inglês.

Sugerimos, portanto, que neste primeiro momento, o estabelecimento de uma malha ferroviária em uma região concentrada estava ligada à produção de café, principal exportação brasileira desde 1830. Portanto, a malha rodoviária tem como função a expansão da acumulação capitalista (BORGES, 2011). Segundo Celso Furtado, no clássico Formação

Econômica Brasileira: “Graças a essa nova riqueza [café] forma-se um sólido núcleo de estabilidade na região central mais próxima da capital do país” (FURTADO, 2007)

Dessa centralidade, temos a constituição de marcos importantes como a construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, que teve seu primeiro trecho entregue em 1859. Porém, como importante marco da economia nacional, a Estrada de Ferro Dom Pedro II, outro nome dado a Estrada de Ferro Central do Brasil, teve como ponto inicial da consolidação de seu projeto o decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, que determinou a concessão a uma ou mais companhias, para a construção de uma estrada de ferro que partisse do município da Corte e terminasse nos pontos das províncias de Minas Gerais e São Paulo (MAPA, 2018).

O decreto explicita um fato importante na constituição do transporte ferroviário pelo mundo, o seu caráter “modernizador e civilizador, segundo os interesses dominantes” (BORGES, IBIDEM). Essas classes dominantes não tiveram interesse de nacionalizar o transporte ferroviário, apenas determinado sua constituição atual em eixos de ligação da região produtora da commodity mais rentável para o ponto de exportação para o exterior.

Se torna interessante notar que a concentração de infraestruturas permanece nas operações logísticas. Por ser um modal que não passou por grandes aportes financeiros desde a segunda metade do século XX, grande parte das operações realizadas por trens de carga tem como destino as estações mineiras. Fazendo uma observação dos dados dispostos pela ANTT podemos ter um panorama da estrutura ferroviária brasileira.

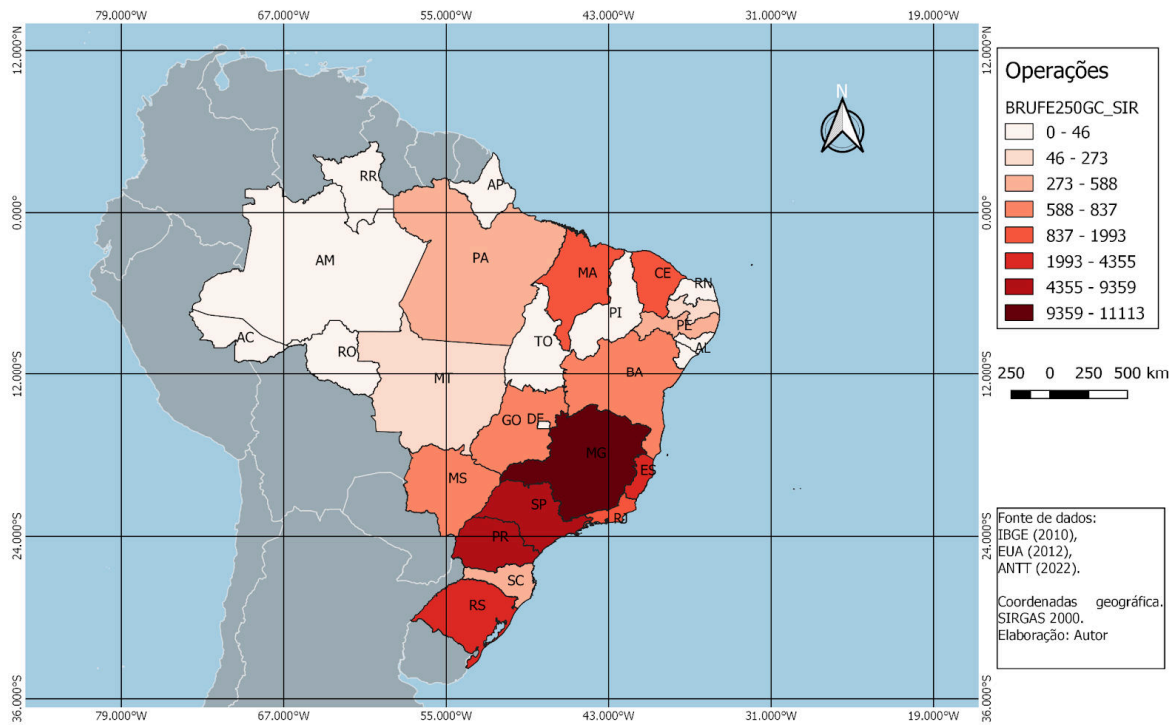
### 2.3. OBSERVAÇÕES ACERCA DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E DESIGUALDADE INFRAESTRUTURAL BRASILEIRA A PARTIR DE DADOS DA ANTT

Levando em consideração o que vem sendo tratado no decorrer do texto, observamos que na formação socioeconômica brasileira o modal ferroviário teve sua constituição aquém do modal rodoviário. A constituição de uma grande infraestrutura rodoviária no Brasil tem explicações multifatoriais. Utilizando o trabalho de Pontes e Balduino (2021), podemos destacar alguns fatos relevantes para a constituição do modal rodoviário, como:

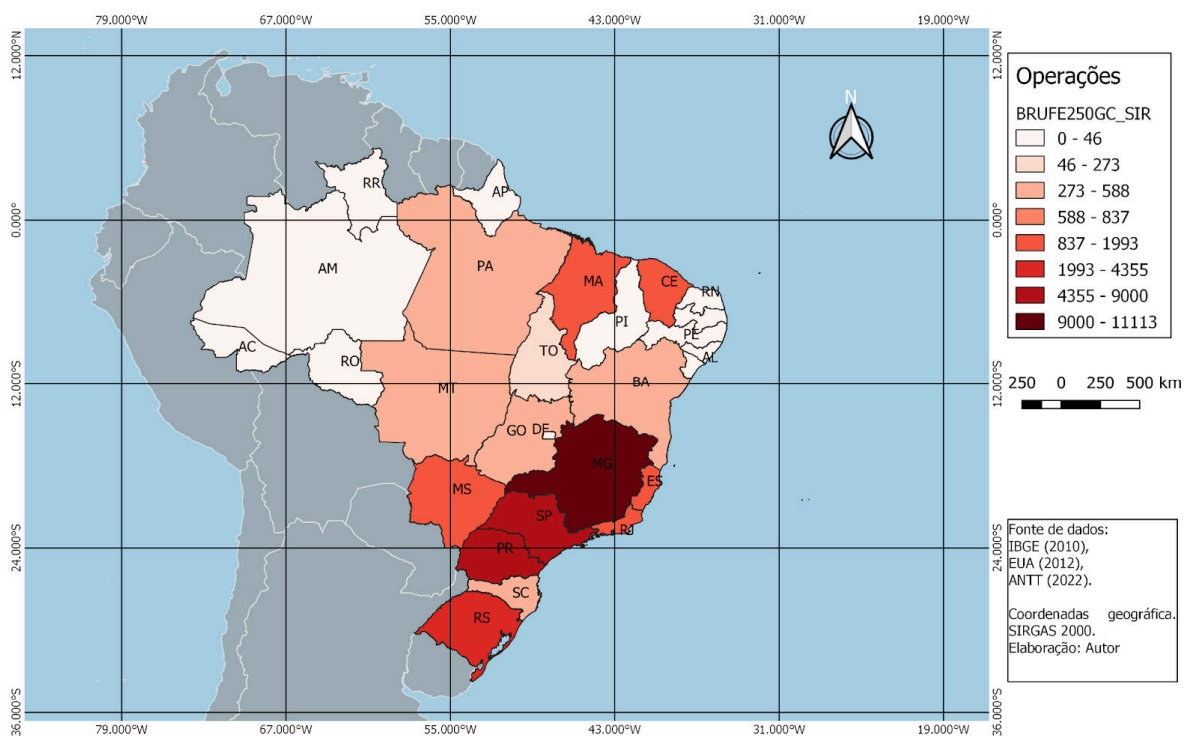
- Mudanças na constituição do modo de produção capitalista, com a soberania inglesa sendo substituída pela norte-americana, que buscava implementar um ideário rodoviarista no mundo;

- Discurso rodoviarista sendo fortemente implementado na figura do Estado, por meio da gestão de Washington Luís;
- Intensificação do investimento estatal no modal rodoviário nos governos de Getúlio Vargas, com a implantação do plano Plano Geral Nacional de Viação em 1934, do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) em 1937, instituição do Fundo Rodoviário para auxílio aos Estados e Municípios em 1940 e do Plano Rodoviário Nacional em 1944;
- Autonomia do DNER no governo de José Linhares (1945-1946);
- Plano SALTE no governo de Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), que buscava implementar o Plano Nacional de Viação proposto por Vargas;
- Implementação de um ideário de automobilismo a partir da produção de carros em grande escala do fordismo e do *American Way of Life*;
- Investimentos estatais e privados na indústria rodoviária, tanto nos governos de Café Filho (1954-1955) e Juscelino Kubitschek (1956-1961);
- Plano de metas de JK abarcando o modelo rodoviário, entendido como dinamizador da economia brasileira.

Por negligenciar os diversos modais, não fazendo investimentos suficientes para a ampliação da infraestrutura, a malha ferroviária tem suas operações concentradas nas regiões onde já estão historicamente estabelecidas. Como tratado anteriormente, Minas Gerais teve em suas ferrovias e estações importantes pontos da logística de sua produção no século XIX. Os dados referentes ao intervalo entre os anos de 2006 e 2021 mostram que o estado ainda detém parte considerável das transações realizadas nas ferrovias brasileiras.

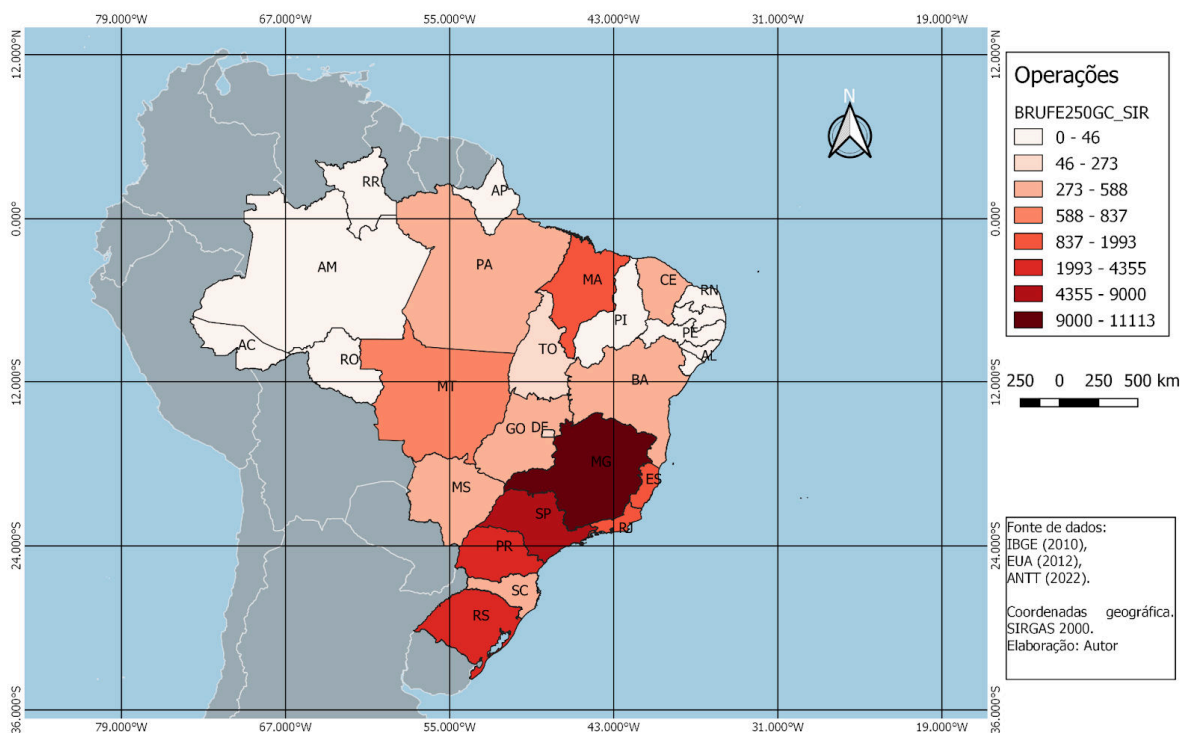


**Figura 2.** Operações por estado de destino, modal ferroviário 2006-2009.

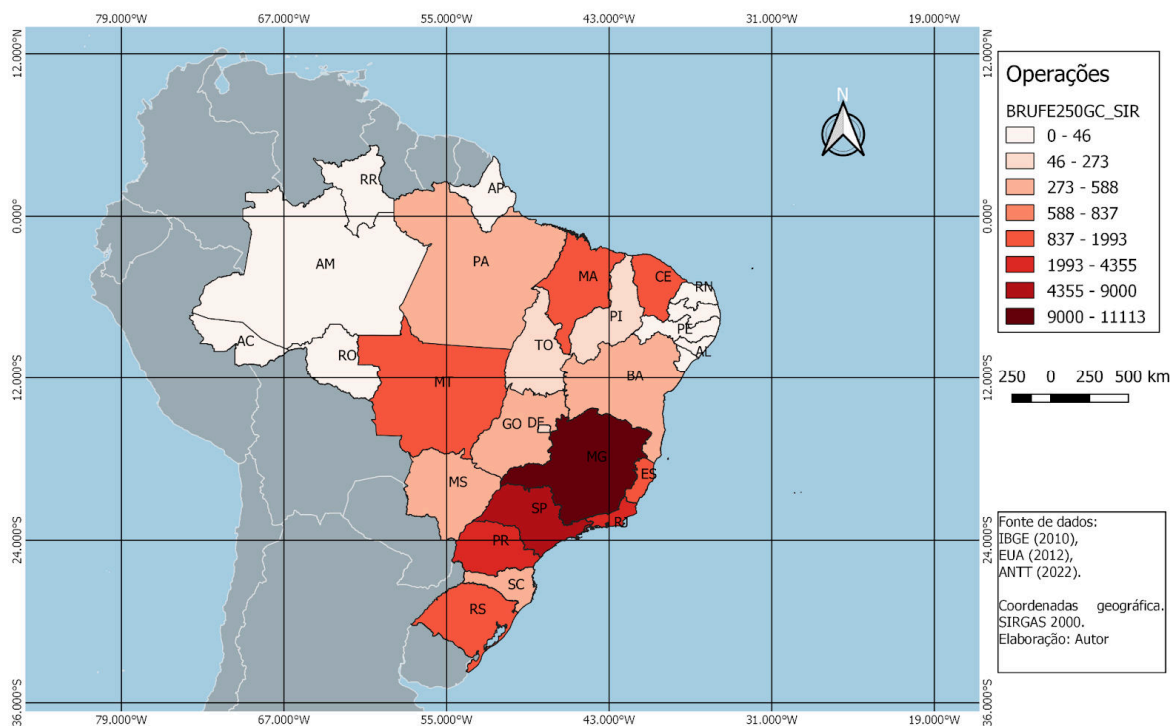


**Figura 3.** Operações por estado de destino, modal ferroviário 2010-2013.





**Figura 4.** Operações por estado de destino, modal ferroviário 2014-2017



**Figura 5.** Operações por estado de destino, modal ferroviário 2018-2021

As cartografias dispostas na presente sessão mostram a concentração das operações ferroviárias na dita região concentrada. O Sudeste abarca os únicos dois estados que tiveram mais de 9 mil operações de transporte ferroviário como destino (Tabela 1). Mesmo tendo uma considerável queda nas operações realizadas no modal entre os anos de 2006 e 2017, os estados permaneceram como os com maiores destinatários do modal ferroviário. Portanto, possuem toda uma rede de ferrovias.

A criação de hipóteses, promoção de seus testes e possível análise de correlação, não é interesse no presente trabalho. Porém, com a representação gráfica indicando que as operações estão concentradas nas regiões onde as infraestruturas já estão dispostas, podemos supor que a lógica de transportes de cargas e ferroviários não preconiza a eficiência, mas traz consigo as desigualdades regionais já presentes no território.

Essa decisão se deu historicamente, e a falta de investimentos no modal ferroviário serviu para marcar ainda mais o fato. A lógica do investimento no modal rodoviário não explica por si só a defasagem do modal ferroviário de cargas. Mais do que uma valorização da indústria automobilística, houve uma desvalorização da indústria e do modal ferroviário. Comparativamente, com a infraestrutura ferroviária que alicerça o período de análise 2006-2021, temos um investimento de 2% do montante realizado pela China em seu modal ferroviário (JABBOUR, 2006)

O que fica ainda mais profundo quando observa-se que o investimento diminuiu em todos os modais. Segundo o “Anuário Estatístico de Transporte: 2010-2019”, houve uma queda de 5% no investimento total em infraestrutura viária de transporte durante o período. O período marca então conjuntamente o aumento da desindustrialização e a diminuição do investimento nas diversas infraestruturas de transporte.

Observando a concentração do modal, podemos também ter uma noção de que mercadorias são transportadas nas ferrovias. Assim, poderemos concordar com a noção de que o modal ferroviário tem sua funcionalidade voltada ao transporte de cargas em grande quantidade por trajetos muito longos. A diante, podemos observar que cargas como de ferro (mesmo continuando como mercadoria mais transportada) vem diminuindo e novas fontes de riquezas vão sendo transportadas, como a celulose, que entre os anos de 2006 e 2009 nem aparecia entre as 10 mercadorias mais transportadas pelo modal ferroviário.

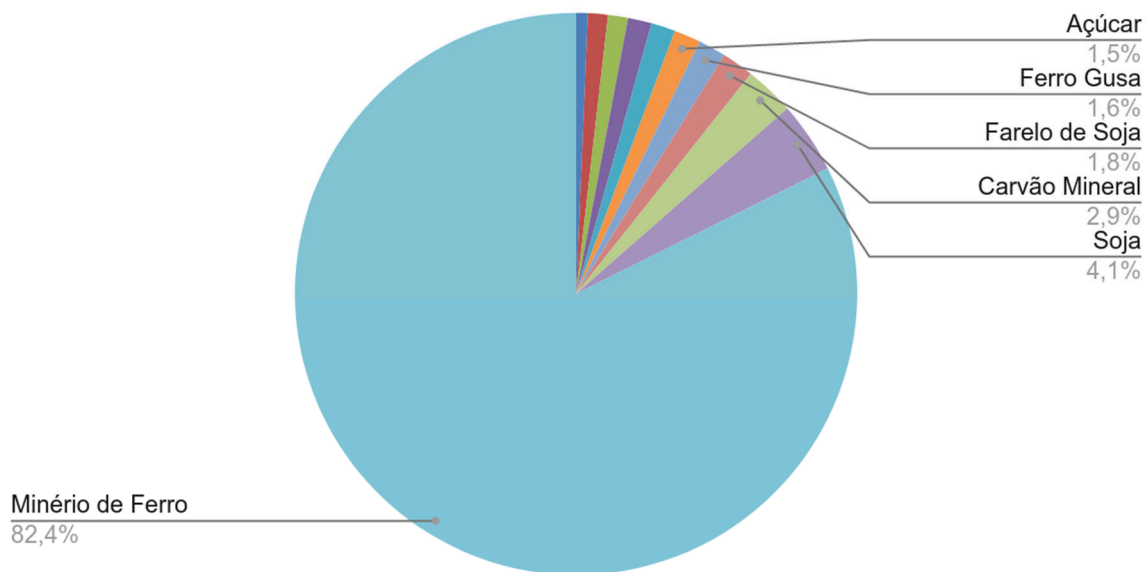
Em suma, pretendemos demonstrar que a constituição do sistema ferroviário brasileiro traz consigo uma trajetória histórica, que tem muito mais relevância do que o planejamento para a estruturação das redes de transporte férreo. As operações de mercadorias de baixo valor agregado, que demandam viagens longas, persistem em se beneficiar do uso das

ferrovias. Porém, a falta de infraestruturas dispostas no território, faz com que esses atores permaneçam utilizando os modais disponíveis, mesmo perdendo em eficiência.

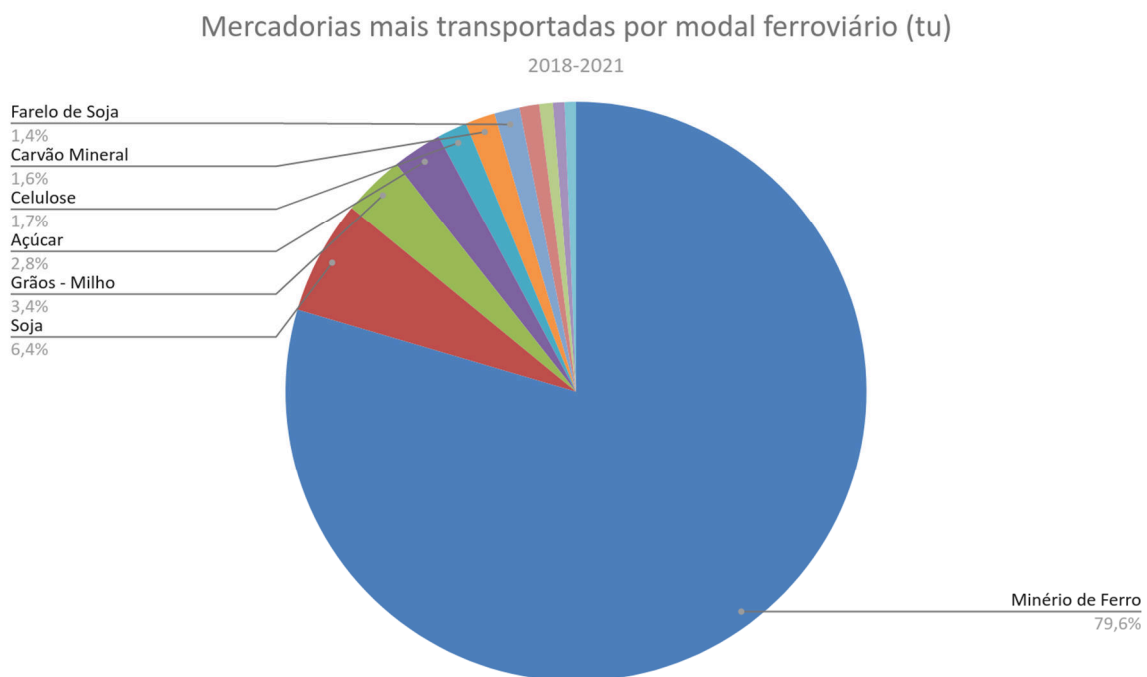
**Tabela 1.** Operações por unidade federativa, Brasil. Modal ferroviário. 2006-2021

UF Destino	Intervalo de anos			
	2006-2009	2010-2013	2014-2017	2018-2021
Bahia	807	458	368	318
Ceará	1084	844	503	1017
Distrito Federal	46	24	47	50
Espírito Santo	2763	1708	1298	1342
Goiás	759	554	337	298
Maranhão	1118	866	893	1564
Minas Gerais	11113	9245	9085	9947
Mato Grosso do Sul	837	857	371	430
Mato Grosso	268	308	640	894
Pará	394	350	363	381
Paraíba	273	1	0	0
Pernambuco	367	17	0	0
Piauí	46	19	24	234
Paraná	7519	5935	4251	3836
Rio de Janeiro	1993	1768	1780	3196
Rio Grande do Sul	4355	4195	2373	1304
Santa Catarina	588	542	476	443
Sergipe	33	3	0	0
São Paulo	9359	6909	5458	5783
Tocantins	1	103	197	229
<b>TOTAL</b>	<b>43723</b>	<b>34706</b>	<b>28464</b>	<b>31266</b>

Fonte: ANTT (2022)



**Figura 6.** Mercadorias mais transportadas por modal ferroviário (tu) de 2006 a 2009.  
Fonte: ANTT (2022)



**Figura 7.** Mercadorias mais transportadas por modal ferroviário (tu) de 2018 a 2021.  
Fonte: ANTT (2022)

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou tratar conceitualmente o tema das infraestruturas, para que haja uma noção da importância do tema para o desenvolvimento econômico. Após apresentar discussões, foca-se na constituição do modal ferroviário e sua negligência pelas políticas públicas; tanto por meio de inserções da história do modal, quanto de dados provenientes de órgãos oficiais. De tal modo que tece-se críticas à constituição do modal e a falta de planejamento econômico materializado nos fixos e fluxos do território.

A busca de um perfil sobre o transporte atual demonstra que a história e as decisões estão materializadas, em forma de concentrações e desigualdades regionais. Recomenda-se que a integração multimodal e da América do Sul avance estes temas, que afetam a economia do continente.

Projetos de infraestrutura devem dar atenção para o modal ferroviário, bem como as potencialidades do continente devem ser vistos de maneira a integrar as economias vizinhas. Mais do que uma questão da lógica de eficiência, devemos olhar para a redução de assimetrias econômicas e desigualdades regionais. Busquemos que a integração regional e o investimento em infraestrutura possam beneficiar todos os atores envolvidos (COSTA; GONZALES, 2014)

### 4. REFERÊNCIAS

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE TRANSPORTE 2010-2019. **Anuário Estatístico de Transporte: 2010-2019**. Brasília, 2020. Disponível em: [http://infraestruturara.gov.br/images/2019/Documentos/anuario/Sum%C3%A1rio\\_Executivo\\_AET\\_-\\_2010\\_-\\_2018\\_11\\_07\\_2019.pdf](http://infraestruturara.gov.br/images/2019/Documentos/anuario/Sum%C3%A1rio_Executivo_AET_-_2010_-_2018_11_07_2019.pdf). Acesso em: 3 de nov. 2022.

COSTA, C.E.L.; GONZALEZ, M.J.F. **Infraestrutura e integração regional: a experiência da IIRSA na América do Sul**. 2014.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

HIJJAR, M.F. **Logística, soja e comércio internacional**. Centro de Estudo em Logística. COPPEAD, UFRJ, Rio de Janeiro, 2004.

JABBOUR, E. China: as infra-estruturas como essência do fenômeno. In: **IPEA, desafios para o desenvolvimento**. 2006. Ano 3. Edição 26 - 1/9/2006.

LAPIDUS, I.A.; OSTROVITIANOV, K.V. **Conceitos Fundamentais de O Capital Manual de Economia Política**. Lisboa: Edições Avante! 1976. Disponível em: Conceitos Fundamentais de O Capital (marxists.org). Acesso em: 01 de out. 2022.

MAZZUCATO, M. **O estado empreendedor: desmascarando o mito do setor público x setor privado**. São Paulo: Portfolio-Penguin, 2014.

MINAYO, M.C. de S. (org.). **Pesquisa Social. Teoria, método e criatividade**. 26 ed. Petrópolis: Vozes, 2007.

MOURA JUNIOR, A.O.; ABREU, G.R. de; ALCÂNTARA JÚNIOR, Z.; PINTO JUNIOR, D.M.; SHITSUKA, D.M. Railways from 1890 to 2016: a defragmented structure in brazilian history. **Research, Society and Development**, v.7, n.9, p.e1379442, 2018. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/442>. Acesso em: 16 out. 2022.

PAIS, J.M.; DA GAMA TORRES, C.E. Logística de Transportes e Expansão da Produção de Soja no Centro-Oeste. **Revista de Economia do Centro-Oeste**, v.4, n.2, p.21-38, 2018.

RIPPEL, N.; VICELI, A.; DENTZ, E.V. A importância das infraestruturas de transporte para o desenvolvimento industrial brasileiro: um enfoque Rangeliano para superação da crise atual. In: **Desenvolvimento Socioeconômico em Debate**, v.7, n.2, p.18–36, 2022.

RUFINO, M.B.C.; FAUSTINO, R. (Org.); WEHBA, C. (Org.). **Infraestrutura na reestruturação do capital e do espaço**. 1. ed. São Paulo: Letra Capital, 2021. v.1. 363p.

SANDRONI, P. **Novíssimo dicionário de economia**. São Paulo: Editora Best Seller, 1999.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Edusp, 2014.

SMITH, N. **Desenvolvimento Desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SPOSITO, E. S. Desenvolvimento regional do Brasil: uma leitura pela ótica da quarta revolução industrial. In: OLIVEIRA, Floriano G.; OLIVEIRA, Leandro D. (Org.) TUNES, Regina H. (Org.); PESSANHA, Roberto M. (Org.). **Espaço e Economia: Geografia Econômica e Economia Política**. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2019. v. I. 544p.

PONTES, K; BALDOINO, L.M. A Implantação e Consolidação do Modal Rodoviário no Brasil. **Revista Historiador**. v.1, n.14, p.93-105. 2021.

TIGRE, P.B. **Gestão da Inovação: a economia da tecnologia no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2006.

## PARADIPLOMACIA COMO FERRAMENTA DE INTEGRAÇÃO REGIONAL NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL

PARADIPLOMACY AS A TOOL FOR REGIONAL INTEGRATION IN THE SOUTH-WEST  
AMAZON

**André Luiz de Albuquerque Calixto<sup>1</sup> e Cristovão Henrique Ribeiro da Silva<sup>2</sup>**

1. Psicólogo, Mestrando em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Acre – UFAC. Diretor de Relações Internacionais (DRI) do Instituto de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul (Instituto GeoLAB).

2. Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (Dinte) do Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Geógrafo; Internacionalista; Professor da Universidade Federal do Acre (UFAC); Professor no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo) da UFAC. Diretor Estratégico (DRX) do Instituto de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul (Instituto GeoLAB).

### RESUMO

O presente artigo tem por finalidade promover a importância da Paradiplomacia na integração regional e, conseqüentemente, na gestão territorial, além de igualmente apontá-la como possível ferramenta de mediação na resolução do caso geomorfológico de avulsão territorial que ocorre na cidade fronteira de Brasileia no Estado do Acre. Recorrendo a pesquisa bibliográfica foi possível destacar a relevância da Paradiplomacia na gestão territorial da Amazônia, principalmente no quesito ambiental. Diante da literatura obtida ficou-se fundamentando que o conceito de Paradiplomacia auxilia Estados-membros na gestão de seus territórios e na captação de investimentos estrangeiros com objetivo de contribuir no desenvolvimento regional, servindo de ferramenta na construção solucionática para o problema que acontece em Brasileia no Estado do Acre, fronteira com a Bolívia.

**Palavras-chave:** Paradiplomacia, Amazônia e Gestão territorial.

### ABSTRACT

This article aims to promote the importance of Paradiplomacy in regional integration and, consequently, in territorial management, as well as pointing it out as a possible mediation tool in the resolution of the geomorphological case of territorial avulsion that occurs in the border city of Brasileia in the state of Acre. Using the bibliographic research, it was possible to highlight the relevance of Paradiplomacy in the territorial management of the Amazon, especially in terms of the environment. In view of the literature obtained, it was substantiated that the concept of Paradiplomacy helps Member States in the management of their territories

and in attracting foreign investment in order to contribute to the development of the region, serving as a tool in the construction of solutions for the problem that occurs in Brasileia in the State of Acre, border with Bolivia.

**Keywords:** Paradiplomacy, Amazon and Regional integration.

## 1. INTRODUÇÃO

A pandemia do novo coronavírus (SARS-CoV-2) causou muitas mudanças no cenário internacional e deixou ainda mais evidente o grande ativo socioeconômico que a Amazônia representa para os países que a compõe. Possuidora da maior biodiversidade do planeta e rica em recursos naturais, a região é subaproveitada e negligenciada pelo poder público (DOBBS, 2013). Neste movimento de reorganização pós-pandemia as cidades fronteiriças e gêmeas passaram a ter ainda mais protagonismo na construção de agendas internacionais que propiciem a qualificação de sua gestão.

Diante da ineficaz gestão dos territórios amazônicos por parte da União, principalmente na esfera ambiental, o Estado do Acre, fronteiriço, como outros Estados-membros da Amazônia Legal, encontra-se em posição de pleitear a possibilidade de, sem ferir o pacto federativo, negociar em âmbito internacional investimentos para a região, visando uma melhor gestão territorial, sobretudo com os países aos quais faz fronteira (Bolívia e Peru) (TEIXEIRA; CICHOVSK, 2020)

Os dados denunciam a urgência em se pensar novas formas de integração visando o desenvolvimento, dado que a região registrou recorde de desmatamento nos seis primeiros meses de 2022, acumulando de janeiro a junho cerca de 3.988 km<sup>2</sup>. Tais números superaram as derrubadas ocorridas no primeiro semestre de todos os anos registrados anteriormente, ao qual começou em 2016, além de ser 80% maior que a média de área desmatada no mesmo período em 2018, antes da gestão atual do governo (IPAM, 2022).

No caso do Estado do Acre a situação se mostra ainda mais delicada, dado o histórico de inexistência de políticas públicas, por parte da União, que proponham e incentivem um modelo de desenvolvimento sustentável para a região, conferindo importância para o fato de ser o Estado-membro que dá acesso terrestre ao Oceano Pacífico. Contudo, o que se tem evidenciado é a negligência, por parte da federação, desse território importante para o interesse nacional, concedendo ao Acre o direito de assumir responsabilidades de cunho internacional, principalmente àqueles que envolvam seus vizinhos hispanófonos.



Exemplo de má gestão, em território fronteiriço, é o que acontece na cidade de Brasileia, no Estado do Acre, na qual um processo geomorfológico de avulsão territorial revela a omissão do poder público perante os bairros Samaúma e Leonardo Barbosa, localidade com 1,1 mil moradores e 44 hectares de diâmetro. Para além da condição de ordem geomorfológica, os bairros sofrem com questões econômicas e sociais, dominados por facções criminosas são compostos majoritariamente famílias de baixa renda. Esse conjunto de elementos somados formam um cenário de guerra, onde mais de mil pessoas vivem em constante medo de morrer, seja pela violência ou por deslizamentos causados pelas águas do rio.

A situação já vêm sendo, através de inúmeras matérias jornalísticas (G1), denunciada há mais de 10 anos, contudo, não parece haver qualquer medida sendo tomada para a resolução definitiva do problema. Como se trata de área de fronteira (BOLÍVIA x BRASIL) onde o marco divisório é o próprio rio, na hipótese de este concluir o processo de avulsão, a situação poderá se tornar um conflito diplomático. À vista disso, pensa-se que os governos subnacionais envolvidos no contexto podem utilizar a paradiplomacia na tentativa de unir esforços com objetivo de salvar vidas e evitar um futuro problema para ambos os países.

A fim de ilustrar a contribuição da paradiplomacia no processo de integração e desenvolvimento regional, potencializando assim a gestão territorial, buscou-se, através da literatura sobre o tema, reunir informações para embasar a concepção de que Estados-membros possam agir *ut singuli*, a fim de captar, em âmbito internacional, investimentos e parcerias para resolução de contratempos na gestão de seus territórios (TEIXEIRA; CICHOVSK, 2020).

Portanto, este é um tema complexo de caráter multidisciplinar e interinstitucional, sendo necessário abordá-lo através de diversos campos do conhecimento como Geografia, Economia, Relações Internacionais, Direito, entre outros.

## 2. MÉTODOS

Para construção desse artigo utilizou-se o método de pesquisa bibliográfica, com intuito de investigar informações acadêmicas que pudessem embasar a importância da paradiplomacia para gestão do território do Estado do Acre, localizado na Amazônia Sul-Occidental. Para tanto, a pesquisa foi realizada a partir da análise de artigos presentes no

portal de periódicos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível superior (CAPES), tendo acesso por meio da Comunidade Acadêmica Federada (CAFe). As palavras pesquisadas foram “paradiplomacia” e “integração regional”.

A pesquisa bibliográfica foi escolhida como método pois é entendida, aqui, como um conjunto ordenado de procedimentos de busca por informações resolutivas correlacionadas ao objeto de estudo (LIMA; MIOTO, 2004). Assim sendo, escolheu-se essa metodologia por, além da falta de recursos financeiros para estudos de outra natureza, compreender-se que o método seria suficiente para colher e sistematizar informações que trouxessem um melhor entendimento acerca do objeto aqui analisado.

### **3. REVISÃO DE LITERATURA**

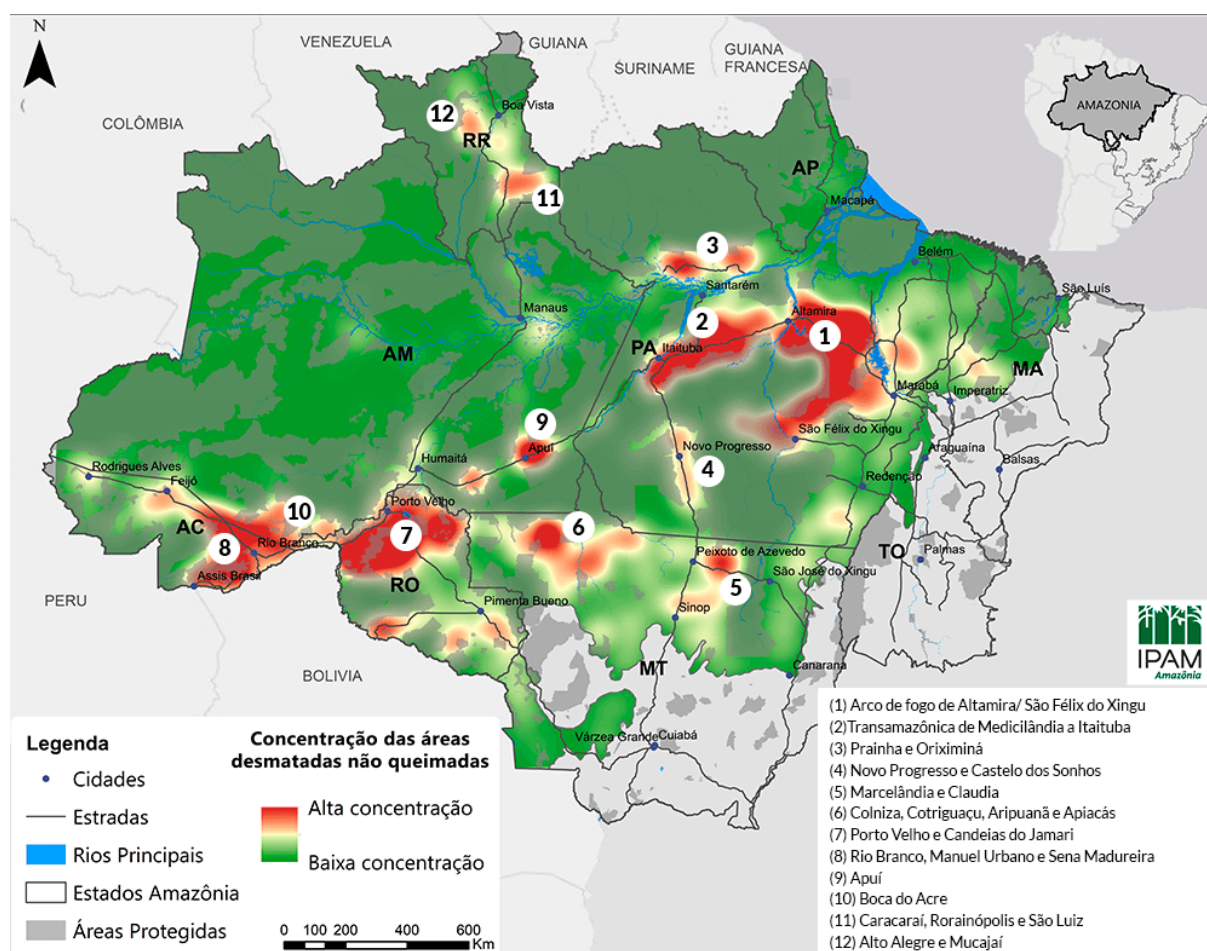
#### **3.1. OS CAMINHOS SINUOSOS DA PARADIPLOMACIA NA AMAZÔNIA**

Desde a Constituição Federal de 1988, inspirada pela Declaração das Nações Unidas de Estocolmo sobre Meio Ambiente de 1972, o Brasil vem aprimorando sua legislação específica acerca da proteção ambiental. Além de aderir a compromissos internacionais sobre o tema, o país concretizou leis importantes como a Lei de Crimes Ambientais (Lei n. 9.605/98), Lei sobre Política Nacional de Resíduos Sólidos e o Novo Código Florestal (TEIXEIRA; CICHOVSK, 2020).

Além de fortificar as leis ambientais, a Constituição Federal (1988) solidificou, também, o princípio federativo no qual parametriza as competências da União e dos Estados e Municípios. Tal conjuntura fortaleceu a práxis histórica do Brasil em centralizar as responsabilidades sob a União, o que resultou em dependência econômica e cerceamento da autonomia dos entes federativos em gerir seus próprios territórios, sobretudo, no tocante à solução de problemas urgentes envolvendo questões ambientais e de saúde pública.

Na trilha desses acontecimentos, particularmente na última década, houve uma transformação no paradigma das políticas públicas de preservação ambiental no campo internacional, resultando em maior protagonismo para as cidades e Estados-membros na construção de agendas que possibilitem uma maior eficácia em sua gestão. Por consequência, o federalismo brasileiro, nos moldes tradicionais, foi colocado em discussão na tentativa de encontrar novas possibilidades para atuação dos governos estaduais, como

é o caso dos governos da região Amazônica, que tentam resguardar os investimentos estrangeiros (Fundo Amazônia) após o repasse ter sido suspenso devido ao grande aumento no nível de desmatamento na região em tempos recentes (IMAZON, 2022) (Figura 1).



**Figura 1.** Áreas com queimadas na região da Amazônia Legal (2021).

Para Silva e Carvalho (2018), ao contrário do que pretendia, as leis da Constituição de 1988 enfraqueceu o federalismo, justamente por ser centrado na União. Tal formato dificulta o poder de ação dos Estados-membros no enfrentamento de questões próximas à população. Situação que começou a mudar desde o marco legal, a Lei Federal 11.107/2005, que possibilita a criação de Consórcios Públicos por entes da federação, como é o caso do O Consórcio Interestadual de Desenvolvimento Sustentável da Amazônia Legal (2017) (doravante Consórcio da Amazônia Legal) e do Consórcio do Estados do Nordeste brasileiro (2019).

Para além da Lei (Federal 11.107/2005) que autoriza os Consórcios Públicos, o Consórcio da Amazônia Legal está amparado pela Reforma da Administração Pública

estabelecida pela Emenda Constitucional n. 19/1998 e pelo Decreto 6.017/2007 que estabelece as normas de funcionamento dos Consórcios. O Consórcio da Amazônia Legal foi celebrado, em 2017, entre os Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins, visando a proteção e desenvolvimento do território amazônico. Dentre as normativas dessa celebração fica estabelecido na cláusula 7ª que o acordo objetiva, dentre outras questões, fomentar “o desenvolvimento de projetos de infraestrutura e logística com vistas à integração da região e inserção **nacional e internacional**” (grifo nosso), validando a atuação dos Estados-membros em assuntos que envolvam o campo do estrangeiro para fins de desenvolvimento da região (TEIXEIRA; CICHOVSK, 2020).

A gestão ambiental, em nível nacional, revigorou nos Estados-membros da Amazônia Legal as possibilidades de uma atuação mais abrangente, pois, através do movimento transnacional de proteção à floresta, os entes federativos se compreenderam como importantes atores no campo internacional em defesa do meio ambiente. Esse funcionamento, associado a má gestão dos territórios por parte de União, resultou em uma nova visão dos Estados-membros sobre suas atribuições, entendendo-se que é necessário o envolvimento destes em questões mais urgentes e próximas à população, visando a solução de problemas que, via de regra, acabam não solucionados devido à burocracia necessária para a atuação em nível federal.

O cenário político atual, no que compete à atuação da União, foi palco de políticas ambientais desastrosas, má gestão dos recursos na pandemia, atraso na compra de vacinas, dentre outros, propiciando o fortalecimento da sociedade civil, dos Estados e dos Municípios brasileiros. Durante esse período, diante de perigos iminentes (derivados das más decisões administrativas a nível federal) vários governadores se organizaram para providenciar as condições necessárias que seus Estados precisavam para atravessar o período pandêmico da melhor forma possível. De maneira análoga ocorreu com os Estados-membros da Amazônia legal, que, perante o gigantesco aumento do desmatamento, se viram na obrigação de uma articulação para preservação do bioma, inclusive, propondo à União a descentralização dos valores do Fundo Amazônia (ABDENUR; MUGGAH, 2019).

Partindo para uma análise local, o Estado do Acre possui uma população de 632,1 mil habitantes e economia baseada, sobretudo, no extrativismo. A região não possui protagonismo econômico de escala nacional, todavia, dispõe de produtos florestais não madeireiros como açaí, cupuaçu, dendê, guaraná, piscicultura. E os produtos madeireiros, frutos da extração vegetal por meio de manejo florestal e castanha-do-Brasil, além de ser um

dos principais produtores de borracha do país (SUFRAMA).

Além disso, o Estado do Acre faz dupla fronteira, com Bolívia e Peru respectivamente, representando a saída terrestre do Brasil para o Oceano Pacífico. Sendo um ente federal fronteiriço, localizado em zona marginal, e carente de infraestrutura que possibilite um desenvolvimento sustentável, o Acre entra no rol de Estados-membros da Amazônia legal que possui prerrogativa para tratar questões, de escala internacional, que possibilitem recursos que contribuam para seu desenvolvimento e gestão territorial.

Os Consórcios Estaduais, aqui mencionados, não são a única maneira de possibilitar uma atuação mais abrangentes dos entes federativos, incluindo o Acre. Como mencionado anteriormente, este é um problema de caráter multidisciplinar e interinstitucional, perpassando, para além dos Consórcios Estaduais já mencionados, por questões atinentes as organizações multilaterais. Uma vez que a solução deste problema precisa também da cooperação entre as instituições dos países envolvidos, aqui evoca-se o papel da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) como ponto de inflexão analítica e propositiva (ARIMA-JUNIOR, 2022; EGLER, 2009).

A OTCA3 é formada por oito países amazônicos (Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela) e representa um marco regulatório importante no arco norte da América do Sul. O único bloco regional de caráter socioambiental na região trabalha com os seguintes temas: 1) político-diplomática, 2) estratégica e técnica, 3) criando sinergias entre governos, 4) organizações multilaterais, 5) agências de cooperação, 6) sociedade civil organizada, 8) movimentos sociais, 9) comunidade científica, 10) setores produtivos e 11) a sociedade como um todo no âmbito da implementação do TCA (OTCA, 2022).

Sendo essas as diretrizes de implantação do Tratado de Cooperação Amazônia (TCA), apresentaremos o cenário que os bairros Samaúma e Leonardo Barbosa, na cidade de Brasília (AC), tem experienciado.

Para tanto, duas questões importantes merecem destaque na análise inicial de tal conjuntura: a primeira diz respeito ao fato da cidade Brasileira está assentada “[...] sobre a planície aluvial meândrica do rio Acre, caracterizada por ser uma área de alta suscetibilidade natural à inundação [...]” (CPRM, 2015); a segunda questão, está associada a fatores ligados,

“[...] ao processo natural de erosão fluvial do rio Acre (um canal meândrico de alta sinuosidade) que se sobrepõe a uma questão de ordem geopolítica/**geoeconômica [adendo nosso]**, devido ao fato de que este rio perfaz o limite de fronteira internacional estabelecido entre o Brasil e a Bolívia” (CPRM, 2015, p. 9).

Sobre o processo de avulsão em Brasília/AC, existem apenas dois trabalhos técnico-científicos tratando sobre o tema e listamos aqui: 1) a nota do Serviço Geológico do Brasil – CPRM/SGB, de 2015, intitulada de “*O Processo de Avulsão do Rio Acre em Brasília/Acre*” 2) E os estudos realizados por Almeida, Santos, Arcos, de 2014, intitulado de “*Estudo da dinâmica erosiva do Rio Acre na área urbana de Brasília-Acre: riscos geomorfológicos na fronteira Brasil-Bolívia*” nos textos fica evidenciado o anúncio do movimento tectônico e consequente alteração geomorfológica com impacto socioeconômico direto, que inclusive foram feitas recomendações, pelo CPRM/SGB, para o acompanhamento técnico da situação para construção de saídas de contenção do problema vivido em Brasília/AC (Figura 2).

Como apontam os autores que,

[...] Em apenas 8 (oito) anos, de 2005 a 2013, alguns pontos apresentaram aproximadamente 50% de perda de sedimentos, ocasionados, entre outras variáveis, pelas cheias sucessivas na região [...] os dados apresentaram correlação positiva de Pearson ( $r=0,77$ ), demonstrando que 2013 em relação a 2005 cresceu aceleradamente o processo erosivo na região. Os pontos de monitoramento [...] demonstram uma dinâmica erosiva severa e rápida no local, carecendo de medidas urgentes de contenção. Os três primeiros estão localizados na área que apresenta ritmo acelerado de corte de meandro, representando a possibilidade de isolamento dos bairros Sumaúma e Leonardo Barbosa, fazendo com que esses passem a ser propriedades bolivianas, já que o rio é considerado o marco divisório entre o Brasil e a Bolívia [...] (ALMEIDA; L; SANTOS, W. L.; ARCOS, F.O, 2014, p.287-288).



**Figura 2.** Área dos bairros Samaúma e Leonardo Barbosa  
Fonte: Google Earth, 2022.

Portanto, diante do exposto em 2014 pelos pesquisadores, o CPRM/SGB emitiu a Nota Técnica de 2015, descrevendo as características territoriais que mostravam a iminência do processo de avulsão territorial no canal do Rio Acre e, além disso, também sinalizou e recomendou o alerta ao Ministério das Relações Exteriores (MRE).

Nas proximidades da vala maior, o desmantelamento dos barrancos é pronunciado, revelando alta fragilidade e riscos evidentes de escorregamentos a qualquer momento. Ao longo do meandro, foram observados numerosos deslizamentos e desbarrancamentos de taludes marginais, praticamente de forma contínua, desde que envolvam feições subverticalizadas e desníveis significativos. Tais fenômenos demonstram a iminência do processo de avulsão dessa ponta de ponta de meandro, o que pode acarretar a transferência desses bairros supracitados para o outro lado do rio Acre, em território boliviano, caso não haja intervenção diplomática do governo brasileiro. Por fim, a segunda proposição da CPRM – Serviço Geológico do Brasil é monitorar o avanço do processo erosivo a partir da vazante subsequente do rio Acre e alertar o Ministério das Relações Exteriores sobre esta questão e se colocar à disposição para prestar eventual assessoria técnica (SGB, 2015, p.14).

Mencionados os pontos de ordem geológica, faz-se necessário abordar também os impactos socioambientais consequentes de tal panorama (GUERRA, 2018; CARDOSO; SILVA; GUERRA, 2020), historicamente, a região do Alto Acre, onde se encontra o município de Brasileia, tem padecido com a falta de políticas públicas que englobem as questões decorrentes dos eventos climáticos extremos. Exemplo disso é a inércia por parte dos governos federal subnacionais em achar soluções definitivas para o problema das enchentes (como foi em 2014 e 2015) que, periodicamente, causam grandes prejuízos aos cofres públicos e ameaçam vidas, sobretudo, as que se encontram em situação de vulnerabilidade social.

Dentro desse horizonte se encontram os bairros Samaúma e Leonardo Barbosa que mesmo estando na periferia física e social da cidade (CORREA, 1993) – (Figura 3), possuindo uma área de 44 hectares, com uma população de 1,1 mil habitantes (majoritariamente provenientes de famílias de baixa renda) e sendo dominado por facções criminosas, não tem recebido o apoio necessário por parte das autoridades na busca de soluções para o problema (IPEA, 2014). Prova disso são os alertas realizados pelos pesquisadores em 2014, e 2015 pelo CPRM/SGB, e pelas várias matérias jornalísticas de jornais locais, regionais e até nacionais denunciando o contexto vivido pelos moradores e a falta ação por parte do Governo Federal.



**Figura 3.** Bairros Samaúma e Leonardo Barbosa em Brasileia/AC – Brasil.

Fonte: G1, 2022; Alexandre Vieira, 2021

Nesse contexto podemos elencar os seguintes fatores que nos trouxeram aqui: primeiro, a omissão do poder público; segundo, a falta de planejamento urbano devido à ausência de orçamento disponível para execução de obras públicas socioambientais e, em último lugar, mas não menos importante, a negligência por parte de instituições multilaterais como a OTCA.

Tal cenário, sobretudo por ser uma região distante do ponto de vista geográfico em relação ao Governo Federal Brasileiro, exige autonomia para que os governos subnacionais (com ajuda do setor privado, comunidades epistêmicas e sociedade civil) possam buscar soluções rápidas, eficazes, eficientes e efetivas (GRANZIERA e RIANI, 2020). Ainda há o fator locacional – faixa de fronteira – portanto aqui, entende-se que a categoria de paradiplomacia oferece subsídios teóricos para identificação do problema e a oferta de saídas negociadas para a crise.

A paradiplomacia se configura no bojo da democratização da política externa, mostrando-se cada vez mais necessária diante das dificuldades consequentes do modelo rígido e burocratizado ao qual os Estados estão vinculados (ANDRADE; GRANZIERA, 2022). A importância desse tema é concretizada nos subsídios oferecidos para o enfrentamento efetivo de problemas, em níveis distintos, enfrentados pelos governos subnacionais de áreas fronteiriças. Nesse sentido, para entendermos a categoria de análise paradiplomática recorreremos Kotzias e Silveira (2015) que conceituam paradiplomacia como:



“[...] refere-se aos contatos estabelecidos por governos subnacionais que se encontram em grande proximidade geográfica, ou seja, por governos que estejam em lados diferentes de uma mesma fronteira, e, devido à proximidade e a problemas comuns, passam a investir em cooperação para solucionar problemas e criar oportunidades de desenvolvimento [...] Kotzias e Silveira (2015, p. 8)”.

Com isso dito, esse artigo propõe a construção de medidas solucionáticas, através da paradiplomacia, para a mitigação dos impactos socioambientais gerados por eventos climáticos extremos, tendo como referência o caso de Brasiléia, no Estado do Acre.



**Figura 4.** Objetivos da Agenda 2030 da ONU.

Para isso, teremos como norteador os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) no Brasil, preconizados pela Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, em particular com os objetivos de número 3 (Saúde e Bem-estar) e 10 (Redução das Desigualdades) como podemos ver na figura 3. Para o cumprimento desses objetivos é necessário o fortalecimento das instituições nacionais, regionais e locais, uma vez que eles exigem novas formas de cooperação multiníveis como redes paradiplomáticas (GRANZIERA; RIANI, 2020).

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, fica evidente a necessidade de articulação dos Estados brasileiros, em especial os amazônicos, para a proteção e desenvolvimento de seus territórios. Partindo do princípio do federalismo tradicional, ao qual limita a atuação dos Estados-membros, percebe-se que o modelo já não se sustenta frente a nova dinâmica mundial, pós-pandemia, que coloca os Estados federativos e cidades como atores relevantes e visa uma maior integração regional objetivando fomentar o desenvolvimento sustentável.

Dentro dessa perspectiva, em uma posição de desprestígio, o Estado do Acre sofre com a falta de investimentos e políticas públicas que fomentem o desenvolvimento sustentável da região, bem como políticas públicas para mitigar os problemas urbanos e ambientais já existentes. Por ser um Estado fronteiriço e membro da Amazônia Legal, está amparado legalmente através do Consórcio da Amazônia Legal e da OTCA a atuar em âmbito internacional visando potencializar a gestão de seu território, em especial a porção que representa a linha de contato na fronteira com Peru e Bolívia.

Para tanto, faz-se fundamental que o Estado do Acre invista, entre outras medidas, na paradiplomacia como ferramenta de diálogo com seus vizinhos hispano falantes, com vistas a contribuir positivamente na integração da região e, conseqüentemente, na produção de condições favoráveis para seu desenvolvimento. Como mostra a literatura, a paradiplomacia representa um instrumento capaz de auxiliar o Acre (e os outros Estados-membros da Amazônia Legal) a captar investimentos para intensificar seu desenvolvimento de forma sustentável.

## 5. REFERÊNCIAS

ABDENUR, A.E.; MUGGAH, R. **Amazônia e soberania nacional**. Le Monde Diplomatique Brasil, 22 de set. 2019. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/amazonia-e-soberania-nacional/>. Acesso em: 22 out. 2022.

ANDRADE, L. DE N.R.; GRANZIERA, M.L.M. Abordagens paradiplomáticas na tríplice fronteira amazônica: Brasil, Colômbia E Peru. In: **Revista Tempo Do Mundo: Edição Especial: Os Desafios da Amazonia**, v.27, p.305-324, 2022.

ARIMA JÚNIOR, M.K. Observações sobre as prioridades da cooperação amazônica: um esboço de políticas orientadas à missão no desenvolvimento da bioeconomia regional.

**Revista Tempo Do Mundo: Edição Especial: Os Desafios da Amazonia**, v.27, p.165-190, 2022.

CARDOSO, C.; SILVA, M.S.; GUERRA, A.T. **Geografia e os riscos socioambientais**, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.

CHRISTOFOLETTI, A. **Modelagem de Sistemas Ambientais**. São Paulo: Blucher, 1999.

COWEN, D.; SMITH, N. After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics. In: **Antipode**, v. 41, n.1, 2009.

DOBBS, R.; OPPENHEIM, J.; THOMPSON, F.; MARRELS, S.; NYQUIST S. SANGHVI, S. (September 2013): **Resource Revolution: Tracking global commodity markets**. MGI: Washington: DC. Crise e Integração regional na América do Sul. In: F. Mendonça; C. L. Lowen-Sahr; M. Silva (Eds.); **Espaço e tempo. Complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico**. p.661–673. Curitiba, PR: ADEMADAN, 2009b.

LIMA, T.C.S.; MIOTO, R.C.T. Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica. **Revista Katálisis**, v.10, n.spe, p.37-45, 2007.

FERES, C.P.C.; STADUTO, I.W. Integração de infraestrutura no eixo Peru-Brasil-Bolívia. In: CONGRESSO INTERNACIONAL FOMERCO, 17., 2019, Foz do Iguaçu, Paraná. **Anais**. Foz do Iguaçu: Fomerco, set. 2019.

GUERRA, A.J.T.; CUNHA, S.B. **Geomorfologia: uma atualização de bases e conceitos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018.

GREGORY, K.J. **A natureza da Geografia Física**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1992.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Avaliação das políticas de desenvolvimento sustentável do estado do Acre (1999-2012)**. Santiago de Chile: CEPAL, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/3ydUw9H>.

KRUGMAN, P.; OBSTFELD, M. **Economia internacional: teoria e política**. 5ª ed. São Paulo: Editora Pearson Education do Brasil, 2010.

\_\_\_\_\_. **Development, Geography, and the Economic Theory**. Cambridge, Mass.: The M.I.T. Press, 1995, 117 p.

MACHADO, L.O.; RIBEIRO, L.P.; MONTEIRO, L.C. de R. Geopolítica fragmentada: interações transfronteiriças entre o Acre (BR), o Peru e a Bolívia. **Cuadernos de Geografía – Revista Colombiana de Geografía**, v. 23, n. 2, p. 15-30, 2014.

MCKINSEY GLOBAL INSTITUTE. **Resource Revolution: Meeting the world's energy, materials, food, and water needs**. McKinsey Global Institute and the McKinsey Sustainability & Resource Productivity Practice, 2014, 224p.

NOVAK, F.; NAMIHAS, S. **As relações entre Peru e Brasil, 1826-2012**. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, 2013.

PADULA, R. Da IIRSA ao Cosiplan da Unasul: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança. *In*: DESIDERÁ NETO, W. A. (Org.). **O Brasil e novas dimensões da integração regional**. Rio de Janeiro: Ipea, 2014.

PECEQUILO, C.S. A América do Sul como espaço geopolítico e geoeconômico: o Brasil, os Estados Unidos e a China. *In*: **Carta Internacional** (USP), v.8, p.100-115, 2013.

REDIKER, D. Challenge Three: State capitalism 2.0. *In*: WEF, World Economic Forum, **Seven Geo-economics Challenges to globalization**. Coligny/Geneva Switzerland. 2015. 16p. Disponível em: <https://goo.gl/gQhSJq>. Acesso em: 15 de maio 2018.

SILVA, L.B.; CARVALHO, L.F. Federalismo e Centralização no Brasil: contrastes na construção da federação brasileira. **Revista de Direito da Cidade, Rio de Janeiro**, v.10, n.3, p.1483-1503, 2018.

SUFRAMA, Superintendência da Zona Franca de Manaus, Dados Produção do Acre (2022).

RIBEIRO-SILVA, C.H.R. DA.; SILVA, A.A.P. DA.; SILVA, J. DOS S.; FRANQUELINO, A.R.; FONTES, D.M. (2022). performance geoeconômica de sub-regiões na América Do Sul: elementos para uma nova regionalização. **Revista Tempo Do Mundo: Edição Especial: Os Desafios da Amazonia**, v.27, p.247-272, 2022.

WEF, World Economic Forum. **Seven Geo-economics Challenges to globalization**. Coligny/Geneva Switzerland. 2015. 16p. Disponível em: <https://goo.gl/gQhSJq>. Acesso em: 15 de maio 2018.

## ORGANIZADORES

### Prof. Dr. Roberto Mauro Fernandes



Doutor em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Professor Visitante do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Alfenas (UNIFAL), Diretor Técnico do Instituto de Pesquisa GeoLAB Geoeconomic Laboratory of South America – Instituto e Laboratório de Geoeconomia da América do Sul.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8827-365X>

### Prof. Dr. Cristovão Henrique



Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (Dinte) do Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Geógrafo; Internacionalista; Professor da Universidade Federal do Acre (UFAC); Professor no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo) da UFAC.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4397-0552>

## Isaac Vasconcelos



Graduado em Geografia pela Universidade Federal da Integração Latinoamericana (UNILA); Graduando em saúde coletiva pela mesma instituição e Coordenador Técnico no Instituto GeoLAB | Instituto e Laboratório de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul.

E-mail: [isaavascon@gmail.com](mailto:isaavascon@gmail.com)

## Gerson Bessa de Andrade



Graduado em Bacharelado em Geografia pela Universidade federal do Acre (UFAC), Coordenador Técnico (CT) do Instituto de Pesquisa GeoLAB Geoeconomic Laboratory of South America – Instituto e Laboratório de Geoeconomia da América do Sul.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0509-5817>

## ÍNDICE REMISSIVO

### A

Agronegócio: 5, 30, 40, 41, 50, 51, 56, 62, 64 e 66.

### C

COP26: 88, 89, 96, 97, 98 e 99.

Crescimento econômico: 5, 39, 40, 47, 58, 93, 105 e 124.

### D

Dimensões territoriais: 4, 26, 27, 28, 36 e 37.

Dinâmica econômica: 4, 27, 30, 35, 42 e 121.

Doutrina do choque: 69, 71 e 72.

### E

Economia política: 5, 13, 69, 73, 75, 77, 79, 81, 84 e 86.

Eixo de Capricórnio: 4, 11, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 23 e 24.

Emissões de carbono: 39, 46 e 47.

### F

Facholiberalismo: 69.

### G

Geoeconomia: 4, 11, 13, 14, 17, 18, 39, 102, 106 e 112.

Geografia econômica: 134 e 138.

Geografia regional: 134.

Geopolítica: 4, 5, 6, 12, 13, 23, 69, 71, 75, 76, 103, 112, 114, 116, 118, 119, 120, 130 e 156.

Gestão territorial: 56, 150, 151, 152 e 156.

### I

IIRSA: 6, 11, 12, 14, 15, 102, 108, 114, 117, 119, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128 e 131.

Indústria do transporte e comunicação: 6 e 114.

Infraestrutura de transporte e logística: 50, 57 e 62.

Integração regional: 4, 5, 7, 11, 14, 16, 20, 23, 30, 31, 35, 41, 44, 48, 106, 109, 112, 117, 128, 148, 150, 153, 161.

Integração Sul-Americana: 114, 115, 122 e 133.

### M

Modal: 6, 31, 57, 66, 134, 135, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 148.

Mudanças climáticas: 41, 45, 48, 88 e 89.

## **P**

Paradiplomacia: 7, 150, 152, 153, 159, 160 e 161.

Políticas públicas: 6, 7, 19, 44, 50, 52, 55, 56, 62, 85, 94, 100, 103, 107, 108, 148, 151, 153, 158 e 161.

## **R**

Regionalização: 4, 26, 27, 28, 29, 31, 36, 37, 48, 116 e 138.

Rotas bioceânicas:

## **S**

Sustentabilidade: 20, 22, 39, 42, 43, 47, 48, 89, 91, 92, 93, 94, 98 e 99.

## **T**

Tríplice fronteira: 102, 103, 104, 106 e 107.



ISBN: 978-65-86283-86-0

**BR**



9 786586 283860

DOI: 10.35170/ss.ed.9786586283860