

OS CAMINHOS QUE NOS UNEM

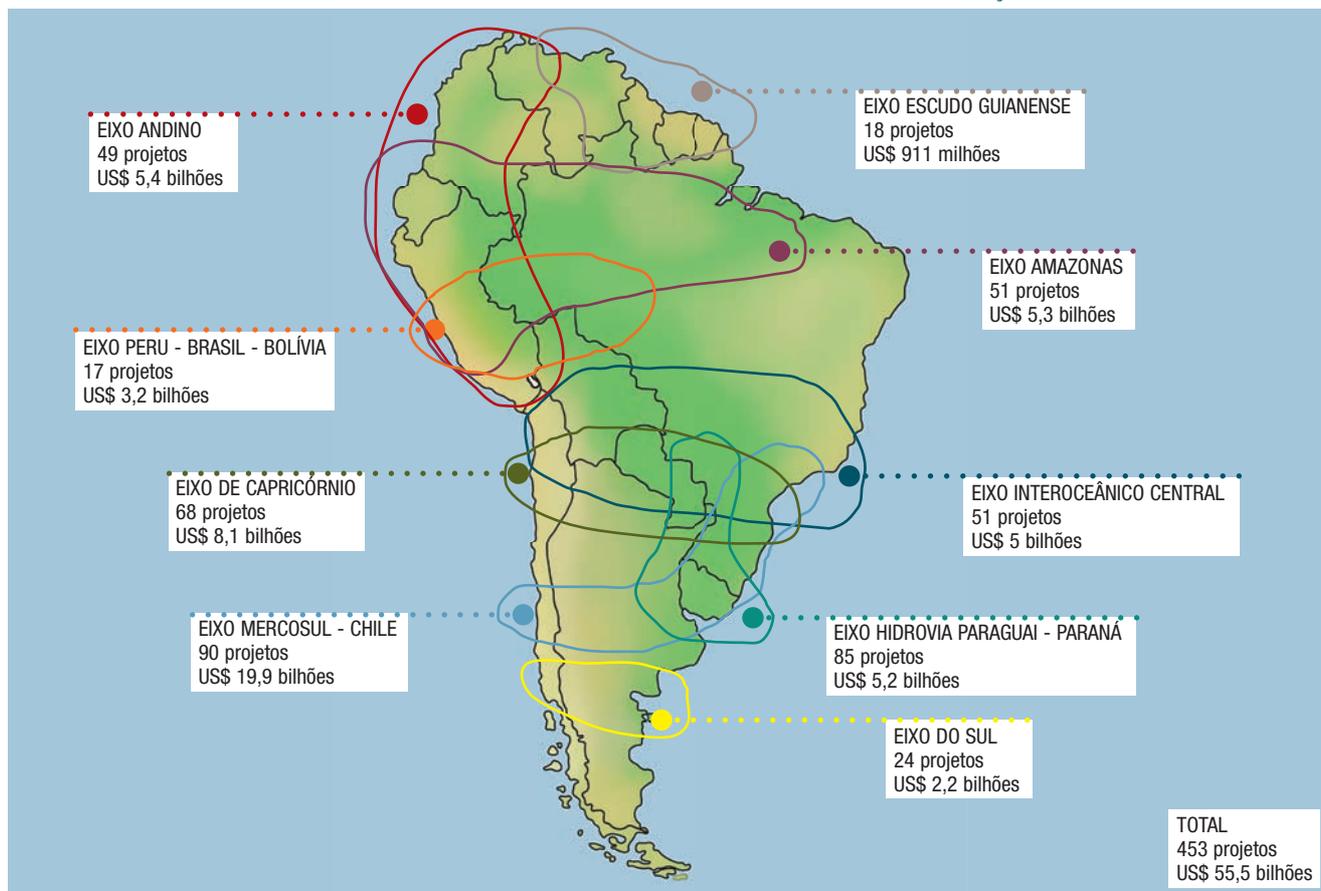
EMBORA A INTEGRAÇÃO FÍSICA ENTRE PAÍSES SUL-AMERICANOS DEIXE A DESEJAR, TANTO O BRASIL COMO OUTROS PAÍSES DO CONTINENTE ESTÃO FAZENDO INVESTIMENTOS EM SUAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES QUE TRARÃO INCREMENTOS AO COMÉRCIO INTRARREGIONAL E À COMPETITIVIDADE DOS PRODUTOS DA REGIÃO NO MERCADO MUNDIAL

 MANOEL DE ANDRADE E SILVA REIS,
professor da FGV-EAESP, manoj.reis@fgv.br

A integração econômica entre países vizinhos não se faz sem uma integração física, que garanta o transporte eficiente e competitivo de pessoas e mercadorias. O continente sul-americano, composto por 12 países, mais a Guiana Francesa, que é parte da França, padece de uma significativa rarefação de vias terrestres, o que limita em muito sua inte-

gração física. Conhecido e requeitado, o problema tem sido tema de inúmeros artigos e estudos, na sua maioria mais interessados em diagnosticá-lo do que em encaminhar soluções abrangentes. Este artigo comenta brevemente alguns projetos de investimentos em curso, voltados a melhorias na infraestrutura de transportes do continente, que podem, se não resolver o problema, ao menos atenuá-lo.

FIGURA 1 - INVESTIMENTOS NO SETOR DE TRANSPORTES NA AMÉRICA DO SUL, POR EIXO DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO



FONTE: IIRSA - JUNHO 2010

BARREIRAS NATURAIS

Dois grandes obstáculos naturais limitam a integração física dos países sul-americanos. O primeiro deles é a cordilheira dos Andes, que, com cerca de 8.000 quilômetros, percorre toda a zona ocidental do continente, da Venezuela à Patagônia. Sua altitude média é de 4.000 metros, e seus picos mais significativos, presentes nos seis países andinos (Argentina, Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia), oscilam entre 6.000 e 7.000 metros. Na

zona central, a cordilheira se alarga, dando lugar a um planalto elevado, conhecido como Altiplano, partilhado pelo Peru, Bolívia e Chile, que chega a atingir 160 quilômetros do extremo leste ao oeste, em seus trechos mais largos. Trata-se de uma fantástica barreira à integração leste-oeste, longe, porém, de ser intransponível.

O segundo fator que limita a integração física é a floresta Amazônica, devido ao tipo de solo que possui e ao vigoroso movimento de proteção de

sua integridade existente na atualidade. Com cerca de 5 milhões de km², em sua maior parte ocupa uma planície com 130 a 200 metros de altitude.

O restante do território sul-americano, a leste dos Andes e ao sul da floresta Amazônica, que inclui as regiões Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul do Brasil, Uruguai, Paraguai, Argentina e parte da Bolívia a leste da cordilheira dos Andes, não apresenta barreiras significativas à integração física.

ESTADO ATUAL

Essa última região, menos crítica, é a que já possui maior integração física. Tal integração se dá principalmente por rodovias e, em certos trechos, por ferrovias, embora estas estejam concentradas no Brasil e na Argentina.

A integração por via fluvial é bastante reduzida, ocorrendo somente entre Brasil, Argentina, Paraguai e Bolívia, através dos rios Paraná e Paraguai. Na Região Amazônica existe a integração entre o Brasil e o Peru, através do rio Solimões e de seus afluentes localizados no Peru, mas muito pouco significativa. Nesse quadro, o modal marítimo e o aéreo são os dois únicos que ocorrem entre todos os países sul-americanos.

PROJETOS EM CURSO

A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) é uma das mais importantes ações na busca da integração física do continente. Foi criada em 2000, na reunião de presidentes sul-americanos realizada em Brasília, e inclui ações infraestruturais conjuntas visando a impulsionar o processo de integração política, social e econômica sul-americana.

Funcionando como um fórum de diálogo entre as autoridades responsáveis pela infraestrutura de transportes dos diferentes países, a IIRSA concebe a integração física como uma condição necessária ao desenvolvimento, cuja eficácia está ligada a quatro outras dimensões: competitividade, qualidade social, qualidade ambiental e qualidade institucional. Embora tenham ocorrido avanços nessas quatro dimensões durante a primeira década de vigência da IIRSA, ainda há muito a ser feito, especialmente nos aspectos ambiental e institucional.

Os projetos da IIRSA são organizados de acordo com diferentes “eixos de integração e desenvolvimento”, e dizem respeito a três setores: transportes, energia e comunicações. Como a integração física do continente constitui o interesse deste artigo, mostramos, na figura 1, o número de projetos e os investimentos previstos para cada eixo no setor de transportes. Informações mais detalhadas podem ser obtidas no site da IIRSA (www.iirsa.org).

Embora resumidos, os dados do mapa indicam que, atualmente, estão



Tanto o Brasil quanto outros países da América do Sul estão diante de um significativo processo de transformação de suas malhas de transportes

O corredor bioceânico reduzirá
tempos e custos para o
acesso de produtos brasileiros
à Ásia e à costa oeste da
América do Norte, aumentando
a competitividade das
exportações brasileiras,
especialmente de commodities

previstos investimentos totais da ordem de US\$ 55 bilhões na implantação dos 453 projetos de transportes. Isso corresponde, por sinal, a 57% do investimento total de US\$ 95 bilhões previsto para os três setores.

CORREDOR BIOCEÂNICO

Como se vê na figura 1, no Eixo Amazonas – o qual se estende da costa do Peru e do Equador, no oceano Pacífico, até a costa brasileira, na região da foz do rio Amazonas – estão previstos 51 projetos.

Dois desses projetos, em particular, são de duas rodovias no Peru que devem ser concluídas ainda em 2010. Designadas IIRSA Sul e IIRSA Norte, elas permitirão a interconexão do Brasil com o oceano Pacífico, integrando o chamado corredor bioceânico. A IIRSA Sul permitirá a conexão rodoviária entre o município de Assis Brasil, no Acre, e os portos peruanos de Ilo, Matarani e San Juan de Marcona. A IIRSA Norte, por sua vez, com quase 1.000 quilômetros, irá interligar o porto peruano de Paitas à cidade de Yurimaguas, de onde é possível chegar-se a Manaus por via fluvial.

Apesar da dificuldade de transposição da cordilheira dos Andes, essas duas rodovias permitirão a integração efetiva do Brasil com o oceano Pacífico, e do Peru com o oceano Atlântico. Para o Brasil, significarão redução significativa de tempos e custos para o acesso de produtos brasileiros à Ásia e à costa oeste da América do Norte, aumentando a competitividade das exportações brasileiras, especialmente das commodities. Isso também realçará a importância de Porto Velho, capital de Rondônia, como polo logístico, uma vez que a cidade já possui conexão com boa parte do país pela rodovia BR-364; com Manaus, o rio Amazonas e o oceano Atlântico através do rio Madeira; e agora também terá com o Peru. Para o Peru, essa integração significará o acesso ao mercado brasileiro, ao Atlântico e aos mercados europeu e africano, e à costa leste da América do Norte, com ganhos de tempo e custo, fatores essenciais para a competitividade.

TRANSPORTES BRASILEIROS

No que diz respeito ao interior do Brasil, embora o sistema viário ainda deixe muito a desejar, sua malha já é

superior à existente na maioria dos demais países sul-americanos. O sistema rodoviário possui mais de 1,7 milhão de quilômetros, integra praticamente todo o território nacional, exceto a região da Amazônia Ocidental, muito pobre em rodovias, e varia em termos de qualidade, entre as regiões do país. Embora em sua grande maioria as rodovias brasileiras se encontrem em condições precárias, em certas áreas – como nos estados do Sudeste e do Sul, especialmente em São Paulo – as condições são bastante adequadas.

O sistema ferroviário, com cerca de 28 mil quilômetros, expõe um vazio ferroviário nas regiões Centro-Oeste e Norte, o que penaliza a logística brasileira, limitando a capacidade de movimentação de mercadorias. O transporte fluvial no Brasil, por sua vez, é incipiente, apesar de o país possuir a terceira maior rede de rios do mundo. Faltam investimentos em hidrovias. Do grande número de barragens construídas no Brasil, apenas uma limitadíssima parte contém eclusas para o trânsito de embarcações.

Por outro lado, o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT),

em desenvolvimento pelo Ministério dos Transportes, prevê investimentos substanciais nos próximos 15 a 20 anos em infraestrutura logística, num total que beira os R\$ 300 bilhões. Somente no setor ferroviário está prevista a implantação de mais de 12 mil quilômetros de novas linhas – um crescimento de quase 50% sobre a malha atualmente instalada. Isso permitirá integrar as regiões Centro-Oeste e Norte ao sistema ferroviário atual e criar acesso a portos importantes do Norte e Nordeste, além de interligá-los aos do Sudeste e Sul, criando alternativas intermodais para os processos logísticos do país. Ademais, as novas linhas ferroviárias permitirão o acesso a Porto Velho, convertida, como mencionado, em importante centro logístico.

Em resumo, tanto o Brasil quanto outros países da América do Sul estão diante de um significativo processo de transformação de suas infraestruturas de transportes. Isso certamente trará incrementos ao comércio intrarregional, à qualidade de vida das pessoas e à competitividade dos produtos da região no mercado mundial. ■