
Brasil, Potência Regional Fragmentada: panorama atual do comércio e das infraestruturas de transportes entre Brasil e demais países sul-americanos (1997-2015)

Brazil, a Fragmented Regional Power: current panorama of trade and transport infrastructure between Brazil and other South American countries (1997-2015)

Brasil, una Potencia Regional Fragmentada: panorama actual del comercio y las infraestructuras de transporte entre Brasil y otros países sudamericanos (1997-2015)

Michele Serpe Fernandes¹

 <https://orcid.org/0001-0001-9569-7119>

Luis Lopes Diniz Filho²

 <https://orcid.org/0001-0003-0844-4821>

RESUMO: Em paralelo ao fenômeno de mundialização econômica, os países iniciam diversas propostas de integração econômica regional. O Brasil, em específico, participou da instituição do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) na década de 1990. São novas estratégias de inserção no comércio internacional para obter uma melhor concorrência frente a um mundo cada vez mais globalizado e de competitividade acirrada. Para o êxito dessa estratégia, são necessárias infraestruturas de transportes que conectem aos países sul-americanos para uma melhor integração regional e infraestrutural. Nesse sentido, utilizando o método histórico e empírico, o presente trabalho procura mostrar como está o grau de integração comercial e das infraestruturas de transportes do Brasil com os países da América do Sul. A análise permite concluir que, do ponto de vista da infraestrutura de transportes, o Brasil se caracteriza como uma potência regional fragmentada.

PALAVRAS-CHAVE: Brasil; América do Sul; transportes; integração regional.

ABSTRACT: *In parallel with the phenomenon of economic globalization, countries have presented several proposals for regional economic integration. Brazil, in particular, participated in the establishment of the Common Market of the South (MERCOSUR) in the 1990s. These are new strategies for entering international trade to achieve better competition in an increasingly globalized and fiercely competitive world. For the success of this strategy, transport infrastructure is needed to connect South American countries for better regional and infrastructural integration. In this sense, using the historical and empirical method, this work seeks to show the degree of commercial integration and*

¹ Doutora em Geografia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Professora de Geografia no ensino básico, na Secretaria de Estado de Educação (Seed) no Paraná. E-mail: michelefernandesserpe@gmail.com.

² Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Professor Associado do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Paraná (UFPR). E-mail: diniz.ufpr@gmail.com.

transport infrastructure between Brazil and the countries of South America. The analysis allows us to conclude that, from the point of view of transport infrastructure, Brazil is characterized as a fragmented regional power.

KEYWORDS: *Brazil; South America; transport; regional integration.*

RESUMEN: *Paralelamente al fenómeno de globalización económica, los países dan inicio a diversas propuestas de inserción económica regional. Brasil, específicamente, ha participado de la institución del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en la década de 1990. Son nuevas estrategias de inserción al comercio internacional para lograr una mejor competencia frente a un mundo cada vez más globalizado y de dura competitividad. Para el éxito de esas estrategias, se hace necesario infraestructuras de transportes que enlacen a los países sudamericanos y así generar mejor integración tanto regional cuanto infraestructural. En este sentido, utilizando el método histórico y empírico, este trabajo pretende mostrar el grado de integración de las infraestructuras comerciales y de transporte de Brasil con los países de América del Sur. El análisis lleva a la conclusión de que, desde el punto de vista de las infraestructuras de transporte, Brasil se caracteriza por ser una potencia regional fragmentada.*

PALABRAS-CLAVE: *Brasil; Sudamérica; transportes; integración regional.*

INTRODUÇÃO

Para os objetivos deste trabalho, a globalização econômica é definida como uma fase recente da história, iniciada por volta de 1970, que se caracteriza pela ocorrência simultânea de processos de integração comercial, produtiva e financeira dos territórios nacionais, os quais reduzem, em certa medida, a autonomia dos Estados nacionais na condução de suas políticas (Loch; Diniz Filho, 2014). Como parte desse aumento da interdependência econômica, verifica-se a instituição de acordos de integração regional, processo importante para países com dimensão continental, como o Brasil. Assim, o presente trabalho se fundamenta nos seguintes conceitos: Brasil Potência, proposto por Mello (1996), segundo o qual o país se caracteriza como uma potência regional devido a sua preponderância na balança de poder platina; por fim, Potência Regional Fragmentada em termos de infraestrutura de transportes, proposto por Fernandes (2020).

Nesse sentido, pretende-se, neste trabalho, analisar a integração do Brasil aos países sul-americanos por meio das infraestruturas de transporte, indicando o estado atual de sua aparente fragmentação em termos dessas infraestruturas. Como este trabalho visa apresentar uma visão panorâmica da formação dessas infraestruturas, não serão detalhadas as razões pelas quais o Brasil está mais integrado ou menos a determinados países sul-americanos.

A metodologia utilizada é fundamentada no conceito de espaço geográfico (Santos, 2006) abrangendo a América do Sul, procurando entender a disposição dos fixos no território

(rodovias, ferrovias e hidrovias). Com análise geopolítica e geoeconômica (de influência nos demais países sul-americanos). Utiliza-se do método histórico (Marconi; Lakatos, 2003) e empírico, com o objetivo de mostrar que o Brasil ainda é uma potência preponderante, como já era na década de 1980 (Mello, 1996), mas que no quesito de implementar infraestrutura no território, ou fixos no território (Santos, 2006) e de comércio continua fragmentada, como já era na referida década (Fernandes, 2020) e estabelecendo maiores relações com a região do Rio do Prata. Sendo assim, procura-se comprovar tais fatos com dados de órgãos governamentais, tais como Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1990), Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (Brasil, 2019a), Ministério da Infraestrutura (Brasil, 2019b), entre outros, e literatura especializada. O período analisado vai de 1997, que foram dados disponíveis (Brasil, 2019c) e vai até 2015, para não nos estendermos sobre os acontecimentos políticos posteriores, tais como o impeachment de Dilma Rousseff e do fim da Iniciativa Para Integração Sul-Americana (IIRSA) e Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), temas que demandariam análises mais aprofundadas do período mais recente, por ser um contexto histórico excepcional no Brasil e nas relações com demais países sul-americanos.

AS ESTRATÉGIAS DE INSERÇÃO DO BRASIL NO CENÁRIO INTERNACIONAL E REGIONAL

Os objetivos fundamentais dos acordos de integração econômica são a proteção e melhor desempenho econômico dos países membros frente às negociações no mercado global. Essas propostas de integração vão sendo concretizadas em diversos tipos de acordos regionais, mas a maior efetividade está na criação dos chamados “blocos econômicos”.

Alguns acordos comerciais regionais já estavam presentes desde finais da década de 1950 e na década de 1960, como a Comunidade Econômica Europeia (CEE) em 1957, a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) em 1967, Pacto Andino (1969), Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC) em 1960 substituída pela Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) em 1980, entre outros. Na década de 1990, houve a consolidação dos blocos regionais da União Europeia e Comunidade Andina das Nações (CAN), antigo Pacto Andino; e início de outros, entre os quais estão o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), em 1991; a Comunidade dos Estados Independentes (CEI) em 1991; e o Acordo de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA), em 1994. Ainda nesse contexto, são criados mecanismos internacionais que oferecem algum tipo de regulação do comércio internacional, como a consolidação da Organização Mundial do Comércio (OMC),

em 1995, que é o aperfeiçoamento do antigo Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT), instituído em 1947.

A primeira estratégia do Brasil foi o restabelecimento das relações com a Argentina, em 1985, com o Tratado de Iguazu. Em 1986, o presidente José Sarney e o presidente argentino Raul Afonsín assinaram a Ata para Integração Brasileiro-Argentina, que estabeleceu o Programa de Cooperação Econômica Brasil-Argentina. Nesse momento, os dois países já buscavam novas opções para retomar o crescimento econômico. Através dos acordos bilaterais, almejavam impulsionar o desenvolvimento industrial que, embora associado ao capital estrangeiro, tivesse prioridade em um projeto de integração de capitais sul-americanos. No discurso do então presidente brasileiro, ficava demonstrado como se pretendia direcionar as novas estratégias nas relações internacionais. “Chegamos à conclusão de que, isoladamente, nossos países pouco ou quase nada irão mudar na ordem mundial. Juntos, ao contrário, haveremos de saber influir gradativamente nas decisões internacionais sobre as questões que nos interessam diretamente” (Vargas, 1997, p. 49).

Então, a partir desse tratado, Brasil e Argentina deixaram de lado suas antigas rivalidades geopolíticas para que, em uma aliança geoeconômica, buscassem retomar o crescimento econômico por meio de propostas integracionistas para a região e capazes de ampliar a competitividade no mercado internacional. De acordo com Mello (1996), as rivalidades na região começam antes mesmo da formação do Brasil e da Argentina como Estados Independentes, pois já existiam entre Portugal e Espanha, e os acordos decorrentes (como o Acordo Tripartite) determinaram o fim da rivalidade entre os dois países que passaram a priorizar acordos de cunho econômico/comercial, culminando na criação do Mercosul.

A segunda estratégia, em continuidade com a primeira, foi a assinatura do Tratado de Assunção, que instituiria o Mercosul, em 1991, e entraria em vigor em 1994. O objetivo era de integração e formação de um espaço geoeconômico dos até então quatro Estados partes (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai). Isso se daria através da livre circulação de bens, de serviços e fatores produtivos, do estabelecimento de uma Tarifa Externa Comum (TEC), da adoção de uma política comercial comum, da coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais, e da harmonização de legislações nas áreas pertinentes (Mercosul, [1994]). Em 2012, o Mercosul incorporou a Venezuela e integrou, na qualidade de associados, o Chile e os países membros do CAN - Bolívia, Peru, Colômbia e Equador, além de Suriname e Guiana.

Entretanto, não é possível descrever essa integração sob o ponto de vista apenas geoeconômico, uma vez que as relações entre Brasil e Argentina e demais países sul-americanos, histórica e geograficamente, também foram afetados por estratégias geopolíticas que remontam ao período das colônias e dos processos de independência (Fernandes, 2020). Em

função disso, as primeiras estratégias de inserção do Brasil no cenário da globalização econômica consistiram em deixar de lado as antigas rivalidades geopolíticas com a Argentina e procurar formar um espaço geoeconômico de cooperação entre os países platinos e, num segundo momento, com os demais países sul-americanos. Isso se deu no contexto da abertura comercial iniciada pelo Brasil em 1987 e intensificada nos anos 1990-1994. A assinatura da Ata de Buenos Aires, em julho de 1990, foi um marco desse processo (Diniz Filho, 2000).

A estratégia de instituição do Mercosul fortaleceu as relações geoeconômicas entre Brasil e Argentina e demais países sul-americanos, tendo ocorrido evolução tanto das importações como das exportações no período de 22 anos. Em números absolutos, o comércio com a América do Sul foi superavitário em 1997, em um bilhão de dólares, e em 2015 teve superávit de 10 bilhões de dólares, segundo informações do Brasil (2019c). Em 1997, logo após quatro anos da data de operação do bloco, as importações brasileiras da América do Sul estavam na cifra dos 11 bilhões de dólares, sendo nove bilhões provindos dos países do Mercosul, um bilhão do Chile e 400 milhões do CAN. Já em 2015, o total de importações vindo da região foi de 21 bilhões com crescimento de 100%, com maiores montantes para o Mercosul com 12 bilhões e CAN com cinco bilhões e o Chile participou com três bilhões. Em proporção de porcentagem, nota-se que houve um crescimento maior de 900% das importações com o CAN em relação a 1997, e de 200% do Chile; entretanto, no total das importações, os países do Mercosul continuam superando seus associados - o CAN e o Chile - em mais de 50%.

Conforme dados de Brasil (2019c), nas exportações do ano de 1997, foram o total de 12 bilhões de dólares para a região, sendo que os maiores montantes foram do Mercosul nove bilhões, do CAN um bilhão e do Chile um bilhão. E para as exportações de 2015 da região, foi um total de 31 bilhões de dólares, sendo a maior participação do Mercosul chegando na casa dos 18 bilhões, o CAN participou com seis bilhões e o Chile com três bilhões. Houve evolução de 300% no comércio com a região, pouco menos de 100% para o Mercosul, 200% para o CAN e 200% para o Chile. Entretanto, em relação ao total de exportações em dólares, os países do Mercosul superaram em cerca de 200% o CAN e 400% o Chile.

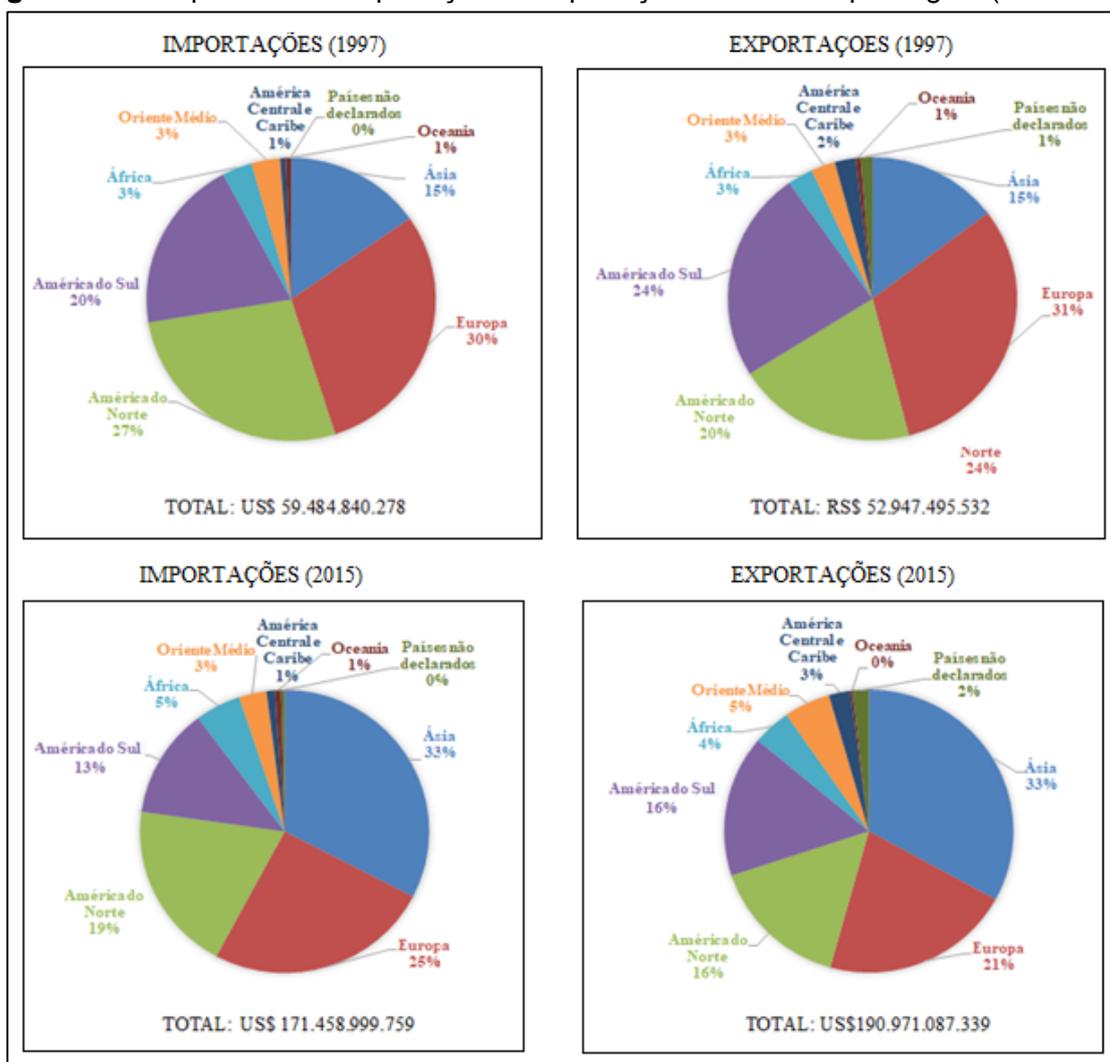
Podemos ver então, conforme acima, que, termos absolutos, do ano de 1997 até 2015, houve crescimento nas relações comerciais em dólares do Brasil com a América do Sul e todas as regiões do globo. Isso mostra que a estratégia brasileira fora da região foi a de adotar uma postura multilateral, apesar de ainda ter parceiros “privilegiados” nas relações comerciais.

Conforme dados extraídos do Fecomércio Pr (2015), os principais produtos exportados para os países do Mercosul e janeiro de 2015 foram: óleos brutos de petróleo (23,77%), automóveis com motor explosão, 1500<cm3<=3000 (13,75%), alumina calcinada (6,40%),

minérios de ferro aglomerado para processo de peletização (5,11%). E os principais produtos importados foram: trigos e misturas de trigo com centeio (14,39%), veículos automóveis com motor diesel (12,58), automóveis c/motor explosão, 1500<cm3<=3000, até seis passageiros (12,30 %) e automóveis com motor explosão (10,02%).

Porém, se o comércio com a América do Sul cresceu em termos absolutos, não ocorreu o mesmo na distribuição da porcentagem global entre as regiões, conforme a compilação dos dados extraídos do Brasil (2019c). As importações provenientes da região saíram de 20% e despencaram em 1997 para 13% nas importações em 2015, e nas exportações saíram de 24% caindo para 16%. Grande parte dessa diferenciação se deu em relação ao aumento da porcentagem da participação da região asiática na pauta de importações e exportações do Brasil, conforme podemos ver na Figura 1.

Figura 1 – Comparativo de importações e exportações brasileiras por região (1997–2007)



Fonte: adaptado de Brasil (2019c).

Conforme dados extraídos do Brasil (2019c), as importações estavam na casa dos 171 bilhões de dólares em 2015 e a maior parceria comercial passou a ser a região asiática. A Ásia ultrapassou a Europa em aproximadamente 25% e ultrapassou a América do Norte em aproximadamente 90%. É interessante notar, seguindo essa tendência, que a China também ultrapassou os Estados Unidos. E a América do Sul tem uma involução em relação às demais regiões do globo, saindo de 3ª colocada em 1997 para a 4ª colocada nas importações em 2015.

Em relação às exportações (Brasil, 2019c), que estavam na casa dos 190 bilhões de dólares nesse mesmo ano, a região asiática passa a ocupar a posição de primeiro parceiro comercial do Brasil, sendo que a China sozinha ultrapassa tanto os Estados Unidos como os dois maiores blocos econômicos, NAFTA e União Europeia. A América do Sul cai para a 3ª posição, perdendo a 2ª posição para a Europa, e continua à frente da América do Norte que fica na 4ª posição das exportações. É importante ressaltar que as exportações para a China são baseadas em produtos de baixo valor agregado, tais como produtos minerais, petróleo, carne e soja (Andrade; Naretto; Leite, 2015). Já para os Estados Unidos, a exportação é de produtos manufaturados e semimanufaturados (FAZCOMEX, 2023).

É interessante destacar que a China não só é um grande parceiro comercial do Brasil, como também se tornou um grande investidor direto no território brasileiro. “Entre 2003 e 2018, 72 empreendimentos foram caracterizados como *brownfield*, totalizando US\$ 48,01 bilhões, e que 30 projetos foram caracterizados como *greenfield*, com valores totais de US\$ 5,95 bilhões” (Gontijo, 2018). A criação dos BRICS (Brasil, Rússia, China, Índia, África do Sul) foi fundamental para essas novas relações, bem como um símbolo do novo poder dos países emergentes. O crescimento das relações comerciais com a Ásia é fruto tanto da aproximação geoeconômica quanto geopolítica, principalmente com a China. Isso fica pela estratégia de aproximação da China e BRICS para obtenção de maior autonomia e poder de barganha no cenário internacional, como bem ressalta Carmona (2012, 2017).

POTÊNCIA REGIONAL FRAGMENTADA EM TERMOS DE INTEGRAÇÃO REGIONAL: COMÉRCIO E INFRAESTRUTURA

O Brasil é uma potência regional em termos de sua preponderância na balança de poder platina (Mello, 1996) e de sua liderança sul-americana. O seu poder nacional expressado pela mensuração do seu território nacional, da população, da economia (PIB), do comércio exterior (exportações globais), do desenvolvimento tecnológico e investimento militar, da influência política e da liderança econômica em relação aos demais países da região, demonstra a sua condição de potência regional.

Segundo Mattos (1977), a mensuração do poder nacional de um país pode ser efetuada de acordo com a fórmula de Cline: $Pp = (C+E+M) \times (S+W)$, em que os valores são: Pp = Poder Perceptível, C = Massa Crítica, (População + Território), E = Capacidade Econômica, M = Capacidade Militar, S = Concepção Estratégica (Strategy), W = Vontade de Realizar a Estratégia Nacional (Will). Ou na adaptação feita por pelo autor, $Pp = (C+E+M) \times (S+W+P)$ que acrescenta o poder de persuadir, a força da persuasão, a capacidade de convencer (P) no Segundo Termo. Ou ainda, conforme Mello (1996), de acordo com as análises comparadas de dados específicos dos países feitas pela Cepal, em que considera a população, a PEA, PIB, PIB per capita e produtividade.

Mas se forem mensuradas as questões integracionistas-industriais, cadeia produtiva, energia, comunicações, transportes e comércio por país da região, chega-se à conclusão de que se trata de uma potência regional fragmentada (Fernandes, 2020). De acordo com a autora, a Brasil alcançou esse status ainda na década de 1980 e:

[...] mantém o status de uma potência regional, ao qual atribuímos a denominação de potência regional fragmentada devido à diferença na integração (concentração e rarefação) pelas infraestruturas de transportes terrestres (rodovias e ferrovias) com os países sul-americanos (Fernandes, 2020, p. 312).

Então, no caso do foco da presente pesquisa, que é a integração pelos transportes terrestres, e em comparação com as demais infraestruturas de transportes, reforça como atualmente o Brasil ainda se apresenta como uma potência regional infraestruturalmente fragmentada do ponto de vista da integração com países sul-americanos, como será demonstrado nos mapas adiante.

Ainda na questão comercial, apesar do país ter aumentado suas trocas com a região sul-americana no total, como foi visto no tópico anterior, quando se discrimina o comércio por país, é possível observar a concentração em um grupo seletivo de países, como se pode observar nas figuras 2 e 3.

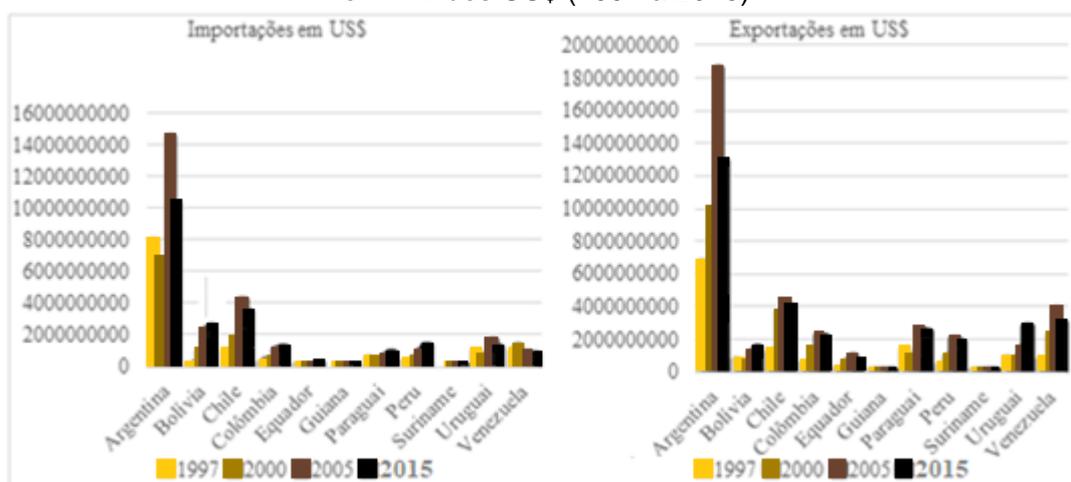
As figuras 2 e 3 são bem representativas da concentração e disparidade comercial entre o Brasil e os países da região. O comércio cresceu significativamente com Chile, Venezuela, Uruguai e Paraguai; um pouco menos com a Bolívia, Colômbia e Peru; já com o Equador, Suriname e Guiana o comércio teve pouca variação nestes últimos 22 anos. Por outro lado, a Argentina continua sendo o maior parceiro comercial do Brasil.

A concentração das importações e exportações estão em maior parte entre os países que fazem parte da região do Cone-Sul e do bloco Mercosul; depois, os países do CAN, especificamente Bolívia, Colômbia e Peru. Em um olhar mais superficial, pode-se dizer que é evidente que o comércio intrabloco seria maior do que com os demais países. Porém, a

conclusão é diferente se for considerada a proposta de criação do Mercosul, que pretendia ser o ponto de partida para uma integração maior, com toda a região sul-americana, e isso envolveria outras questões, como desenvolvimento industrial e de cadeias produtivas, e ainda somado aos objetivos da União das Nações Sul-Americanas, criada em 2008, que:

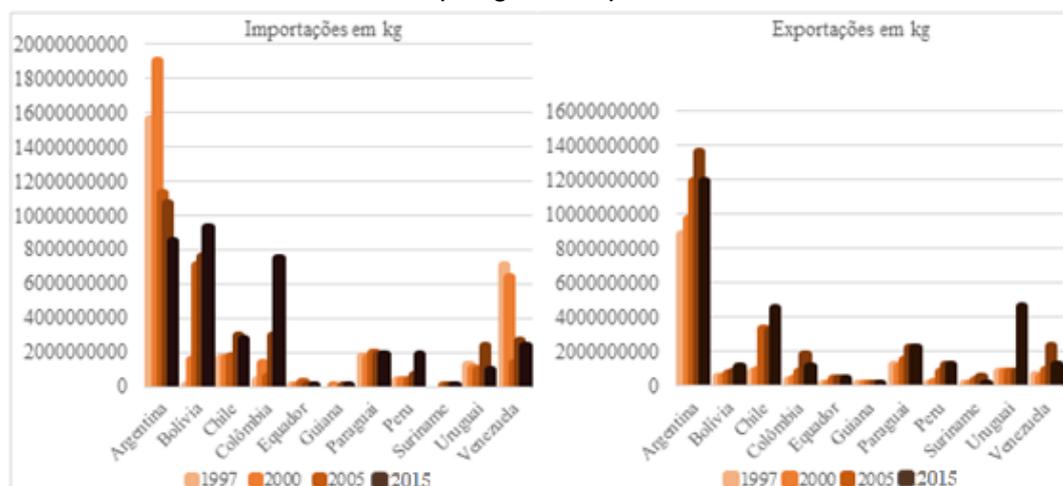
Afirma sua determinação de construir uma identidade e cidadania sul-americanas e desenvolver um espaço regional integrado no âmbito político, econômico, social, cultural, ambiental, energético e de infraestrutura [...] Entendido que a integração sul-americana deve ser alcançada através de um processo inovador, que inclua todas as conquistas e avanços obtidos pelo MERCOSUL e pela CAN, assim como a experiência de Chile, Guiana e Suriname, indo além da convergência desses processos (Brasil, 2008, p. 1-2).

Figura 2 – Evolução do comércio com países sul-americanos: importações e exportações em milhões US\$ (1997 a 2015)



Fonte: adaptado de Brasil (2019c).

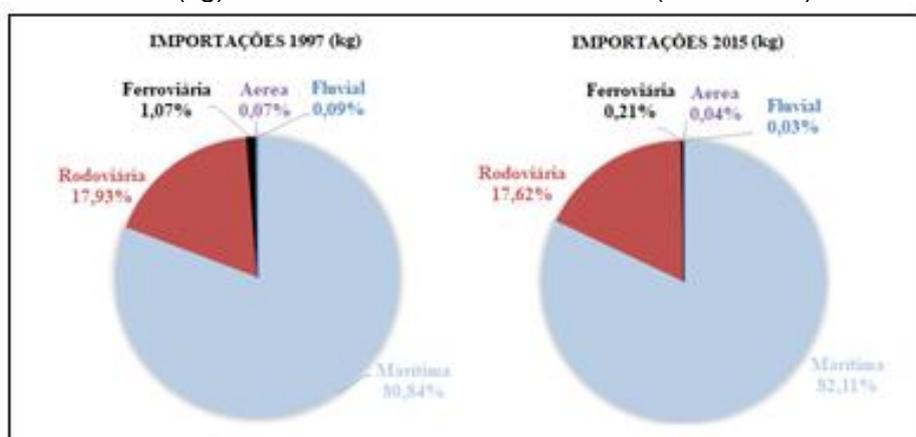
Figura 3 – Evolução de importações e exportações com países sul-americanos por quilograma líquido



Fonte: adaptado de Brasil (2019c).

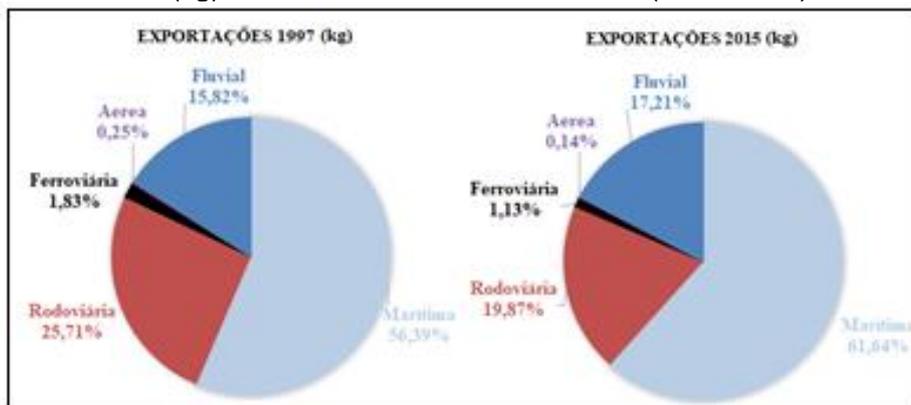
No tocante ao tema principal deste trabalho, os transportes e suas infraestruturas de integração, primeiramente cabe lembrar o que já é conhecido em vasta literatura, que a matriz de transporte brasileira, desde a metade do século passado, se concentra nas rodovias. No ano de 2015, das toneladas transportadas por quilômetros úteis (TKU) no território nacional, 65% foram pelas rodovias, 15% pelas ferrovias, 11% por cabotagem, 5% pelo hidroviário, 4% pelos dutos, e insignificativa parcela pelo transporte aéreo (EPL, 2015). Mas a situação muda bastante no que se refere ao transporte com países da América do Sul, conforme é possível verificar nas figuras 4 e 5.

Figura 4 – Evolução da participação em (%) dos sistemas de transporte nas importações em (kg) do Brasil com a América do Sul (1997-2015)



Fonte: adaptado de Brasil (2019c).

Figura 5 – Evolução da participação em (%) dos sistemas de transporte nas exportações em (kg) do Brasil com a América do Sul (1997-2015)

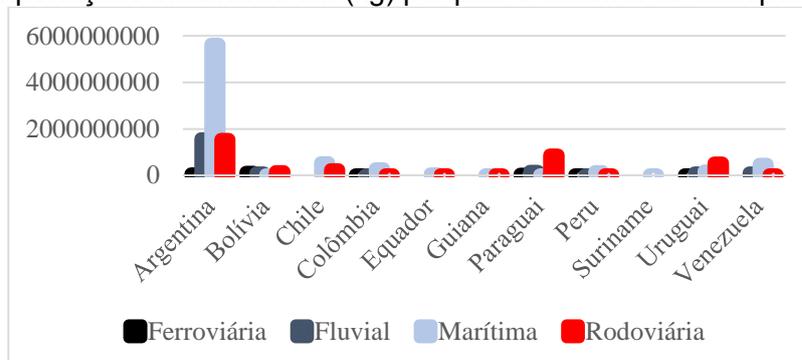


Fonte: adaptado de Brasil (2019c).

De 1997 a 2015, conforme a Figura 4, a maior porcentagem em Quilogramas Líquidos transportados nas importações entre o Brasil e os países da América do Sul se concentrou no transporte marítimo de cabotagem, em seguida no transporte pelas rodovias, ferrovias, fluvial e aérea. Nas exportações, primeiro o marítimo de cabotagem, em segundo o rodoviário, em

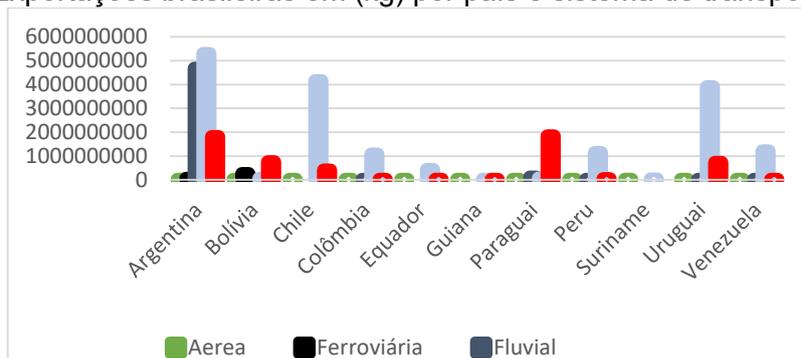
terceiro o fluvial, em quarto o ferroviário e em quinto o transporte aéreo. A mudança observada é que, para as importações, o transporte ferroviário é mais utilizado que o hidroviário e nas exportações a situação se inverte. As figuras 6 e 7, referentes ao ano de 2015, demonstram o tipo de transporte mais utilizado para cada país sul-americano no comércio com o Brasil.

Figura 6 – Importações brasileiras em (kg) por país e sistema de transportes (2015)



Fonte: adaptado de Brasil (2019c).

Figura 7 – Exportações brasileiras em (kg) por país e sistema de transportes (2015)



Fonte: adaptado de Brasil (2019c).

Pela ordem, os transportes mais utilizados nas importações brasileiras são: com a Argentina, os transportes mais utilizados foram o marítimo de cabotagem, o fluvial e o rodoviário; com a Bolívia, rodoviário e ferroviário; com o Chile, o marítimo de cabotagem e o rodoviário; com a Colômbia, o marítimo de cabotagem; com o Equador, o marítimo; com a Guiana, o marítimo e o rodoviário; com o Paraguai, o rodoviário; com o Peru, o marítimo; com o Suriname, o marítimo; com o Uruguai, o rodoviário; e com a Venezuela, o marítimo.

Como pode ser observado na Figura 7, nas exportações brasileiras para países sul-americanos, no ano de 2015, a ordem de transporte mais utilizado foi: com a Argentina, o marítimo de cabotagem, o fluvial, o rodoviário; com a Bolívia, o ferroviário; com o Chile, o marítimo de cabotagem e o rodoviário; com a Colômbia, o marítimo de cabotagem; com o Equador, o marítimo; com a Guiana, o marítimo e o rodoviário; com o Paraguai, o rodoviário; com o Peru, o marítimo; com o Suriname, o marítimo; com o Uruguai, o marítimo de cabotagem e o rodoviário; e com a Venezuela, o marítimo.

A menor exportação pelo transporte aéreo se explica pelos tipos de produtos importados, que se referem aos que precisam percorrer em menor tempo, de menor volume e a questão do valor dos itens transportados, não sendo indicado para *commodities*, produtos semi-industrializados e industrializados que são os comercializados em maior volume pelos transportes terrestres e aquaviários.

Porém, a concentração no transporte marítimo de cabotagem em relação aos demais meios de transporte se explica pela precária e reduzida integração rodoviária com os países sul-americanos, pela ínfima integração ferroviária, e falta de melhor aproveitamento dos rios navegáveis da Bacia Amazônica e Bacia da Prata, além de que, com alguns países, como Guiana e Suriname, não há rios navegáveis, como observamos nos mapas deste trabalho. Mas também pode ser explicada pela presença de grandes centros econômicos e pela grande densidade populacional em diversas metrópoles na costa atlântica ou próxima dela, conforme dados de Moura e Pêgo Filho (2016). A distribuição da malha de transportes do Brasil e sua ligação com os países vizinhos estão representadas na Figura 8.

Figura 8 – Rodovias de integração Brasil-América do Sul (2017)



Fonte: os próprios autores.

A Figura 8 representa as 19 rodovias brasileiras que têm conexão com países sul-americanos, bem como seus respectivos postos de fronteiras. É possível notar a diferença de integração infraestrutural com a maior concentração para países platinos e menor para andinos e guianas. Conforme o mapa, a distribuição ocorre da seguinte maneira: na região do Prata, são 12 conexões rodoviárias diretas, sendo quatro com a Argentina, seis com Uruguai, quatro com o Paraguai e quatro conexões com baldeação de cargas pela hidrovía, sendo três da Argentina e uma do Paraguai; na região Andina, há cinco conexões rodoviárias diretas, sendo três na Bolívia, uma no Peru, uma na Venezuela e uma conexão com baldeação de carga pela hidrovía com a Bolívia; na região das Guianas, o único país com conexão rodoviária direta é a Guiana e apenas uma rodovia. O Quadro 1 mostra as importações e exportações pelos postos de fronteira.

Também é possível notar, através do fluxo de importação e exportação com os postos fronteiriços, a concentração do maior fluxo de comércio na região platina. Em 2015, foram exportadas 4.552.221 (t) para a região platina, com maior intensidade, em ordem decrescente, para Argentina, Paraguai e Uruguai; 779.179 (t) na região andina, com maior intensidade decrescente para Bolívia, Peru e Venezuela; e 4.408 (t) para a Guiana. Já na importação, foram comercializadas 4.470.836 (t) provindas da região platina, com maior intensidade, na ordem decrescente, do Paraguai, Argentina e Uruguai; depois vêm as importações da região andina da Bolívia, com apenas 75.068 (t), mantendo-se a ordem anterior decrescente; e da Guiana foram importadas 4.397 (t).

Esses dados de fluxo de importação e exportação, conjuntamente com o mapa de integração rodoviária do Brasil com a América do Sul, deixam explícita a má integração por meio das infraestruturas de transportes rodoviários, o que deveria ser bem diferente levando em consideração a importância desse modal na matriz de transporte brasileira. Na continuação, temos a Figura 9, que mostra a exígua ligação por meio das ferrovias.

A Figura 9, de integração por meio das ferrovias, deixa clara a defasagem ferroviária brasileira como um todo, dentro do território nacional e nas conexões com países fronteiriços. Aliás, desde o período militar não ocorreram mudanças significativas na malha de transporte ferroviário.

Existem apenas quatro ferrovias que fazem ligação aos países da América do Sul, novamente com concentração na região Platina, três no total, sendo duas com o Uruguai - conexão Jaguarão/Rio Branco e conexão Santana do Livramento/Rivera - e uma com a Argentina na conexão Uruguaiana/Paso de los Libres; a outra ferrovia encontra-se fazendo conexão com a Bolívia, ponto de conexão Corumbá/Arrayo Concepción. Então, não é de estranhar ver que o transporte ferroviário, no comércio global com países da América do Sul, fica atrás até do transporte fluvial.

Quadro 1 – Postos rodoviários de fronteira: exportação e importação (2015)

Localização dos Postos Rodoviários Fronteiriços	País de Fronteira	Conexão ou proximidade	Exportação (t) 2015	Importação(t) 2015
Dionísio Cerqueira (SC)	Bernardo de Irigoyen-ARG	BR 101 e BR 163- RN*14	120.814	171.272
Itaqui (RS)	Alvear-ARG	BR 472- Balsa-RN14	2.656	35.648
Porto Mauá (RS)	Alba Posse- ARG	RS 344-Porto-RP8		
Porto Xavier (RS)	San Javier-ARG	BR 392 e BR 472-Balsa-RP2	59.702	101.004
São Borja (RS)	Santo Tomé-ARG	BR 285 – Ponte de Integração São Borja- RN 121	390.373	391.716
Uruguaiana (RS)	Paso de Los Libres-ARG	BR 472 - Ponte Internacional Vargas-Augustín Getúlio Pedro Justos -RN 117	1.572.589	711.374
Brasiléia (AC)	Cobija-BO	BR 317-RN 13	105.181	497
Cáceres (MT)	São Matias-BO	BR 070-RN 10	774	8.142
Corumbá (MS)	Puerto Quijarro-BO	BR 262 -RN 4	619.366	59.227
Guajará-mirim (RO)	Guayaramerín-BO	BR 425-Porto-RN 8	27.280	125
Bonfim ¹ (RR)	Lethen-GUY	BR 401-Ponte sobre Rio Tacutu- Rodovia Rupununi RD	4.048	4.397
Guaira (PR)	Salto del Guaira-PAR	BR163 -Ponte Ayrton Senna-BR163 -Rota 10	26.440	186.743
Mundo Novo (MS)	Salto del Guaira-PAR	BR163- Ruta 10	255.556	87.604
Ponta Porã (MS)	Pedro Juan Caballero-PAR	MS 164 e BR 463-Ruta 5	241.982	85.075
Santa Helena (PR)	Puerto Indio-PAR	PR 488 e BR 317- Porto-Supercarretera Itaipu	100.977	315.147
Foz do Iguaçu (PR)	Ciudad del Este -PAR	BR 277 -Ponte Internacional da Amizade-Ruta 7	1.374.842	2.000.111
	Porto Iguaçu-ARG	Ponte Tancredo Neves		
Assis Brasil (AC)	Inãpari-PERU	BR 317-30C	17.334	4.638
Aceguá (RS)	Aceguá-URU	BR 253 – Ruta 8		
Barra do Quaraí (RS)	Bella Unión-URU	BR 472 – Ponte Internacional- Ruta 3	17	0
Chuí (RS)	Chuy-URU	BR 471-Ruta 9	295.473	114.595
Jaguarão (RS)	Rio Branco-URU	BR 116 - Ponte Internacional Barão de Mauá-Ruta 18	203.300	147.970
Quaraí (RS)	Rio Branco- URU	BR 377 e Ponte -R. General Canabravo -Ruta 4	3.333	4.315
Santana do Livramento (RS)	Rivera-URU	BR 158-Ruta 5	147.139	61.261
Pacaraima (RR)	Sta Elena de Uairén-VEN	BR 174-Ruta 10	9.234	2.389

Fonte: adaptado de Brasil (2019b).

Nota: *Ruta nacional argentina.

Sobre a ferrovia de conexão com a Bolívia, o projeto original data do início da primeira metade do século XX, que seria a ferrovia transoceânica Santos (BR) - Santa Cruz de la Sierra (BOL) - Arica (CHL). Porém, a estrutura ainda não foi concluída, faltando hoje somente o trecho que liga Cochabamba a La Paz. As cargas com destino ao porto do Chile deverão fazer desvio pelos trechos argentinos primeiro, aliás, como é possível visualizar na Figura 9, a Argentina é o país mais bem integrado na América do Sul em termos de ferrovias - isso desde

o início do século XX -, tanto internamente como externamente com os países de seu entorno. O Quadro 2 mostra o volume transportado pelas ferrovias no ano de 2015.

Figura 9 – Ferrovias de integração Brasil-América do Sul (2017)



Fonte: os próprios autores.

Quadro 2 – Volume em quilogramas líquidos importados e exportados por ferrovias

Países	Importações. 2015(kg)	Exportações 2015(kg)
Argentina	44072435	63641960
Bolívia	788000	254895330
Chile	0	0
Colômbia	0	0
Paraguai	0	0
Peru	0	0
Uruguai	8640000	0

Fonte: adaptado de Brasil (2019c).

A barra de dados do Quadro 2 mostra que, dos três países com ligações ferroviárias, o Brasil utiliza mais a ferrovia nas exportações para a Bolívia em decorrência da falta de acesso deste país ao mar. O Quadro 1 mostrou que há quatro vias de ligações rodoviárias, de onde

provêm as maiores importações da Bolívia. As vias fluviais ainda são pouco aproveitadas com esse país. Com a Argentina, também as exportações via ferrovias foram maiores que as importações. O maior volume de comércio com esse país se concentra, depois do marítimo, no fluvial e rodoviário. Não houve exportações brasileiras por ferrovias para o Uruguai no ano de 2015, apenas importações, ainda que o país tenha duas ferrovias de conexão. Ocorre que ambas têm bitolas diferenciadas, sendo necessário transbordo, o que dificulta a logística e acaba onerando o transporte ferroviário. Seu comércio com o Brasil se concentra em maior parte no transporte marítimo de cabotagem e no rodoviário.

Em relação ao transporte aquaviário, o Figura 10 mostra a localização dos principais portos hidroviários e marítimos do Brasil, bem como aponta as principais bacias e os principais rios navegáveis.

Figura 10 – Hidroviás e principais portos (2017)



Fonte: os próprios autores.

É possível visualizar o alto potencial de integração entre as bacias sul-americanas, como já argumentava Travassos (1938). A bacia amazônica é a que tem maior potencial de

navegabilidade, com vários rios navegáveis o ano todo e potencial de integração com quatro países andinos (Venezuela, Peru, Colômbia e Bolívia), ao norte podendo promover baldeação via rodovias para a bacia do Orinoco e à sul baldeação com ferrovias e rodovias com a Bacia Platina, e à oeste baldeação via rodovias para o Equador. Em relações a importação pelas hidrovias, podemos verificar o Quadro 3.

Quadro 3 – Volume em quilogramas líquidos importados e exportados por hidrovias

Países	Importações 2015 (kg)	Exportações 2015 (kg)
Argentina	0	4676778340
Bolívia	0	0
Chile	0	0
Colômbia	0	22851423
Equador	0	109488050
Paraguai	5553778	8991980
Peru	0	0
Uruguai	1998820	6000000
Venezuela	0	24951580

Fonte: Adaptado de Brasil (2019c).

O transporte hidroviário é um dos menos aproveitados no Brasil, apesar dos diversos rios navegáveis e de ser um transporte mais barato. No comércio com países sul-americanos, tem sido menos utilizado que marítimo e rodoviário, o que se deve, em parte, à necessidade de ajustes de calados e eclusas, e à falta de vias complementares para baldeação de mercadorias. O maior volume de comércio se concentrou nas exportações brasileiras para a Argentina, depois Venezuela, Equador, Colômbia, Paraguai e Uruguai; e nas importações, os únicos países que destinaram suas mercadorias pelas hidrovias foram Paraguai e Uruguai.

Ademais, é interessante ressaltar as políticas voltadas a inserção de infraestrutura na América do Sul, tal como a IIRSA que foi instituída no ano de 2000 e foi incorporada a COSIPLAN, instância de discussão política e estratégica da União das Nações Sul-Americanas (Unasul) no ano de 2011 que visavam esforços para a integração da infraestrutura sul-americana, com seus Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) (Vitte, 2018). Entretanto, com o fim efetivo da COSIPLAN, “[...] tal reversão ganha complexidade, afastando quaisquer perspectivas de avanço da integração física em âmbito subcontinental pautada por objetivos mais amplos de uma integração regional da América do Sul” (Virga; Marques, 2020, p. 176)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como pode ser observado pelos mapas e pelos dados de volume transportado por tipo de transporte, há forte disparidade de integração pelas infraestruturas do Brasil com os países sul-americanos. Além do maior volume de comércio ser via marítima de cabotagem, nas infraestruturas que compõem a soldadura com a América do Sul (hidrovias, rodovias e ferrovias) há uma nítida concentração nos países da região platina. E ainda é bem visível a rarefação de infraestruturas de transportes e baixo volume comercial com a região andina e guianas (Guiana e Suriname). Nesse sentido, pode-se constatar que o Brasil é uma potência regional fragmentada em termos de integração pelas infraestruturas de transportes aos países sul-americanos.

Essa fragmentação traz sérias consequências ao desempenho geoeconômico e potencial geopolítico para o Brasil e toda a região sul-americana, entre as quais estão o baixo desempenho logístico, a oneração dos produtos para exportação e importação, perdas de competitividade, vulnerabilidade estratégica na questão da mobilidade terrestre a fluvial em possível ameaças de guerra e pouco poder de barganha no cenário internacional.

Essa defasagem infraestrutural e a concentração comercial não estão relacionadas somente às políticas econômicas adotadas de 1980 a 2015. Essa discrepância é fruto do processo histórico mais longo envolvendo toda a região e das orientações geopolíticas e geoeconômicas adotadas pelo Brasil como estratégias de desenvolvimento interno e de inserção no comércio internacional.

A estratégia de inserção internacional do Brasil, desde sua formação como Estado Nacional, foi estabelecer-se como uma potência na região. Para isso, era necessário o que se chama na teoria clássica das Relações Internacionais e na Geopolítica de “fortalecimento do Poder Nacional”. Esse poder, claramente, envolve estratégias de desenvolvimento interno e de projeção externa; e em cada época optou-se em maior ou menor grau por estratégias geopolíticas e geoeconômicas que aumentassem esse poder, o que reflete, também, na maneira como se relacionou com os países de seu entorno geográfico, e de como chegou ao *status* de potência regional, e que atualmente continua sendo fragmentada em termos de integração regional pelas infraestruturas de transportes.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Ismael de Oliveira; NARETTO, Nilton de Almeida; LEITE, Aليandro Werneck. A dinâmica das relações econômicas entre Brasil e China: uma análise do período (2000-2015). **Boletim de Economia e Política Internacional**, [Brasília], n. 21, p. 5-20, set./dez. 2015.

BRASIL. Ministério da Defesa. União de Nações Sul-Americanas. **Tratado constitutivo da União de Nações Sul- Americanas**. Brasília, DF: UNASUL, 2008.

BRASIL. DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Mapas Multimodais**. GOV, 2019a. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/dnit-geo/mapas-multimodais>. Acesso em: 20 jan. 2019.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Anuário Estatístico de Transportes**. Brasília, DF: MINFRA, 2019b. Disponível em: <https://www.infraestrutura.gov.br/component/content/article/63-bit/5122-bitpublic.html#aet>. Acesso em: 20 fev. 2019.

BRASIL. MDIC - Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Exportação e Importação Geral**. COMEX STAT, 2019c. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>. Acesso em: 15 ago. 2019.

CARMONA, Ronaldo Gomes. **Geopolítica clássica e geopolítica brasileira contemporânea**: Mahan, Mackinder e a “grande estratégia” do Brasil para o século XXI. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-11062013-111229/en.php>. Acesso em: 20 set. 2018.

CARMONA, Ronaldo Gomes. **Poder nacional e grande estratégia**: uma análise geopolítica dos conceitos fundamentais do projeto brasileiro de potência. 2017. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-15052018-092931/pt-br.php>. Acesso em: 10 jan. 2019.

DINIZ FILHO, Luis Lopes. **A dinâmica regional recente no Brasil**: desconcentração seletiva com “internacionalização” da economia nacional. 2000. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000. p. 103-106.

EPL – Empresa de Planejamento e Logística S/A. **Transporte Inter-regional de cargas do Brasil**: panorama 2015. Brasília, DF: INFRA S.A, 2015. Disponível em: <https://portal.epl.gov.br/transporte-inter-regional-de-carga-no-brasil-panorama-2015>. Acesso em: 21 set. 2023.

FAZCOMEX. **Exportações brasileiras para os Estados Unidos**. São Leopoldo: Fazcomex, 2023. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comexstat/americado-norte/exportacao-estados-unidos/>. Acesso em: 20 set. 2023.

FECOMÉRCIO PR. **Mercosul**: exportações e importações. Curitiba: Fecomércio PR, 2015. Disponível em: <https://www.fecomerciopr.com.br/wp-content/uploads/2015/02/Intercambio-Comercial-Janeiro-2015-Mercosul.pdf>. Acesso em: 20 set. 2023.

FERNANDES, Michele Serpe. **Brasil, uma potência regional fragmentada**: análise da evolução das infraestruturas de transporte e integração sul-americana. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2020.

GONTIJO, Juliana. Aquisições da China no Brasil já somam US\$ 1,3 bi neste ano. **O TEMPO**, [Belo Horizonte], 19 jul. 2018. Disponível em:

<https://www.otempo.com.br/economia/aquisicoes-da-china-no-brasil-ja-somam-us-1-3-bi-neste-ano-1.2002399>. Acesso em: 8 out. 2023.

IBGE. **Estatísticas históricas do Brasil**: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1998. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

LOCH, Fernando Antonio Salomão; DINIZ FILHO, Luis Lopes. O Brasil na globalização: crítica à perspectiva de Milton Santos. **Geografar**, Curitiba, v. 9, n. 1, p. 63-98, jun. 2014.

MARCONI, Maria de A. LAKATOS, Eva M. **Fundamentos da metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2003.

MATTOS, Carlos de Meira. **A geopolítica e as projeções de poder**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

MELLO, Leonel Itassu Almeida. **Argentina e Brasil**: a balança de poder. São Paulo: AnnaBlume, 1996.

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul. **Tratado de Assunção para constituição de um Mercado Comum**. [S. l.: s. n.], [1994]. Disponível em: <https://www.mercosur.int/documento/tratado-de-assuncao-para-a-constituicao-de-um-mercado-comum/>. Acesso em: 8 out. 2023.

MOURA, Rosa; PÊGO FILHO, Bolívar. Aglomerações urbanas no Brasil e na América do Sul: trajetórias e novas configurações. Brasília, DF: IPEA, 2016.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

TRAVASSOS, Mario. **Projeção continental do Brasil**. 3. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

VARGAS, Everton Vieira. Átomos a integração: a aproximação Brasil-Argentina no campo nuclear e a construção do Mercosul. **Revista Brasileira de Política**, Brasília. v. 40, n. 1, p. 41-74, jan./jun. 1997.

VIRGA, Thais; MARQUES, Tomas Costa de Azevedo. Integração física sul-americana no período recente (2000-2020): situação, continuidade, inflexão e reversão. **Revista Tempo do Mundo**, Brasília, n. 23, p. 149-179, 2020.

VITTE, Claudete de Castro Silva. Integração da infraestrutura na América do Sul sob a coordenação da Cosiplan/Unasul: financiamento e planejamento territorial. *In*: RÜCKERT, Aldomar Arnaldo; SILVA, Augusto César Pinheiro; VILHENA, Gutemberg de Silva. **Geografia política, geopolítica e gestão do território**: a integração sul-americana e a inserção das regiões periféricas. Porto Alegre: Letra1, 2018. p. 51-67.

Recebido: julho de 2023.
Aceito: outubro de 2023.