

**INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA: UMA ANÁLISE DAS ROTAS PROJETADAS
PELO MINISTÉRIO DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO DO BRASIL¹****SOUTH AMERICAN INTEGRATION: AN ANALYSIS OF THE ROUTES
PROJECTED BY BRAZIL'S MINISTRY OF PLANNING AND BUDGET**

Eduardo SCHUMANN²
Aldomar A. RÜCKERT³

Resumo: As políticas de integração regional na América do Sul (século XX) foram influenciadas por diversos elementos, associados à segurança nacional, à expansão territorial, ao avanço da agricultura em áreas periféricas, dentre outros. Nesse contexto, destacam-se a presença de governos autoritários no passado recente e a criação do Mercado Comum do Sul (Mercosul) em 1991, evidenciando avanços e retrocessos na integração regional sul-americana até os dias atuais. A criação da Unasul (2008) pode ser considerada como um marco no processo de integração e mudança de paradigma; entretanto, devido a descompassos políticos, passou por um esvaziamento a partir do ano de 2016. Em 2023, alguns desses projetos da Unasul foram retomados com o Consenso de Brasília, ocorrido na capital do Brasil. Como um dos resultados do encontro em Brasília, o governo brasileiro elaborou cinco rotas de integração aos países vizinhos, abrangendo as principais regiões do continente. Dessa maneira, esse artigo visa analisar os desafios e as dificuldades das rotas de integração propostas pelo Ministério do Planejamento e Orçamento do Brasil (MPO). As técnicas de pesquisa basearam-se nos dados disponibilizados pelo MPO, após a solicitação na plataforma FalaBR, além de uma revisão bibliográfica ancorada em teses, livros, artigos e dissertações.

Palavras-chave: Rotas de integração; América do Sul; Rotas bioceânicas.

Abstract: Regional integration policies in South America (20th century) were influenced by several elements associated with national security, territorial expansion, and the advancement of agriculture in peripheral areas, among others. In this context, the presence of authoritarian governments in the recent past and the creation of the Southern Common Market (Mercosur) in 1991 stand out, highlighting both progress and setbacks in South American regional integration up to the present day. The creation of Unasur (2008) can be considered a milestone in the integration process and a paradigm shift; however, due to political misalignments, it experienced a decline starting in 2016. In 2023, some of these Unasur projects were resumed through the Brasília Consensus, which took place in Brazil's capital. As a result of the meeting in Brasília, the Brazilian government developed five integration routes with neighboring countries, covering the continent's central regions. Thus, this article aims to analyze the challenges and difficulties of the integration routes proposed by the Ministry of Planning and Budget of Brazil (MPO). The research techniques were based on data provided by the MPO, following a request through the FalaBR platform, and a bibliographic review supported by theses, books, articles, and dissertations.

Keywords: Integration routes; South America; Bi-oceanic routes.

¹ Esta pesquisa em nível de Doutorado conta com apoio do CNPq, desenvolvida Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

² Doutorando no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Email: eduardoschumann01@gmail.com.

³ Professor Dr. Titular da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq - Nível C. Email: aldomar.ruckert@gmail.com.

Introdução

O projeto de integração e desenvolvimento sul-americano, por muito tempo liderado pela União das Nações Sul-Americanas (Unasul), foi resgatado com o Consenso de Brasília⁴ realizado em 30 de maio de 2023. Este encontro, que congregou líderes da América do Sul, determinou a reintegração da agenda de integração regional. Em decorrência, o Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) elaborou o planejamento de cinco rotas, tendo como base consultas com os 11 estados brasileiros situados nas regiões de fronteira com os países sul-americanos. As rotas, conforme o Ministério, visam duplamente fomentar e fortalecer o comércio entre o Brasil e os países vizinhos da América do Sul, além de supostamente otimizar o tempo e reduzir os custos de transporte de mercadorias entre o Brasil e a Ásia.

Nesse contexto, o objetivo do artigo é analisar os desafios e as dificuldades das cinco rotas propostas pelo Ministério do Planejamento e Orçamento do Brasil, considerando a bibliografia sobre o tema. As técnicas de pesquisa basearam-se na análise dos projetos do MPO, seguida da coleta de dados nas plataformas oficiais. Dessa maneira, o artigo está dividido em três partes principais. Primeiramente, na justificativa do trabalho, fez-se uma breve discussão das políticas de integração na América do Sul. A segunda parte visa apresentar a proposta das cinco rotas de integração, trazendo as previsões de obras, caminhos e dificuldades desse projeto. Por fim, considerando os traçados pré-definidos pelo MPO, discutem-se algumas problemáticas envolvendo os projetos de integração nas regiões periféricas.

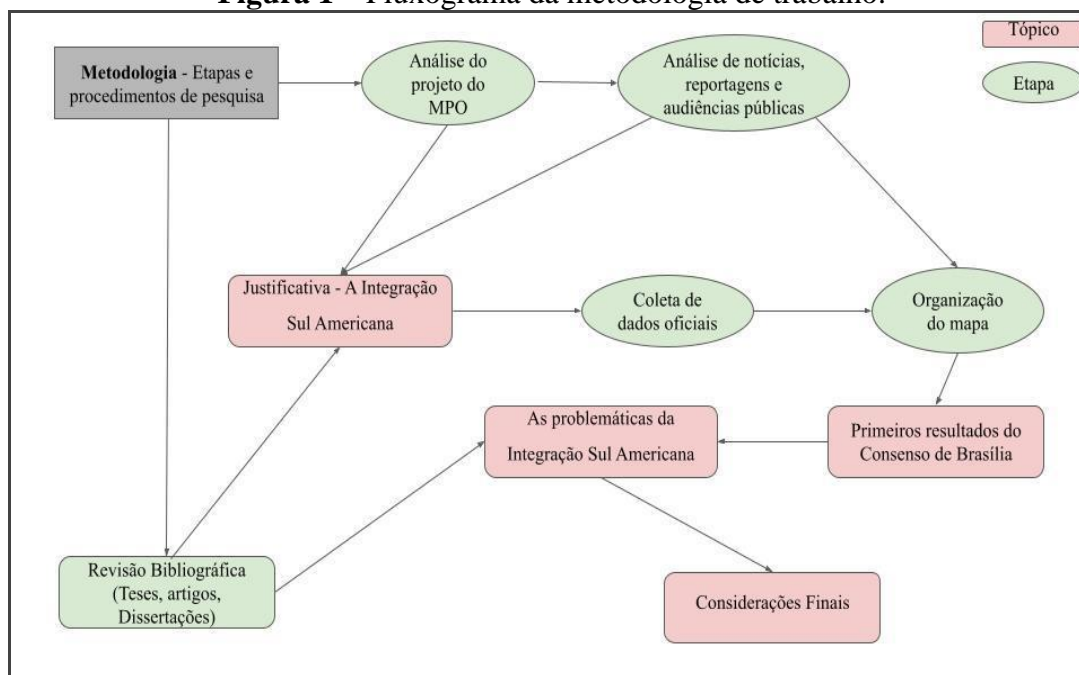
Técnicas de pesquisa

As técnicas de pesquisa basearam-se na análise dos dados do projeto de desenvolvimento regional, resultado do Consenso de Brasília. A coleta das informações concentrou-se no site do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) do Brasil, nas entrevistas e audiências públicas publicadas na mídia (ministros representantes) por meio de informações disponibilizadas na Plataforma Fala.BR e contatos por e-mail. Além disso, fez-se uma revisão bibliográfica por meio de teses, artigos e dissertações que abordam a temática.

⁴ O Consenso de Brasília se refere a uma conferência ou encontro onde líderes, especialistas e representantes de diversos setores. Esses líderes discutiram temas relacionados ao desenvolvimento sustentável, integração regional, governança, e cooperação internacional, especialmente no âmbito da América Latina.

Com a coleta dos dados, foi possível traçar e mapear, através do software livre QGIS, as rotas e as obras previstas no projeto, bem como as problemáticas e desafios presentes em um projeto transfronteiriço. Salienta-se que esse é um projeto em constante modificação, o que dificulta a identificação e a previsão das ações dos governos nacionais. A seguir, observa-se um organograma da metodologia de trabalho.

Figura 1 – Fluxograma da metodologia de trabalho.



Fonte: autores (2024).

Justificativa - a integração sul-americana

A discussão da integração sul-americana é um processo que remonta ao período de independência das ex-colônias espanholas no século XIX, quando surgiram os primeiros ideais de união entre os países da região (Bragaia, 2019). Entretanto, para esse período histórico, muito mais importante do que integrar os impérios colonizadores era proteger as terras conquistadas. O Oceano Atlântico era considerado uma peça-chave nesse imbróglio, sobretudo a partir do escoamento de produtos na bacia hidrográfica do rio da Prata.

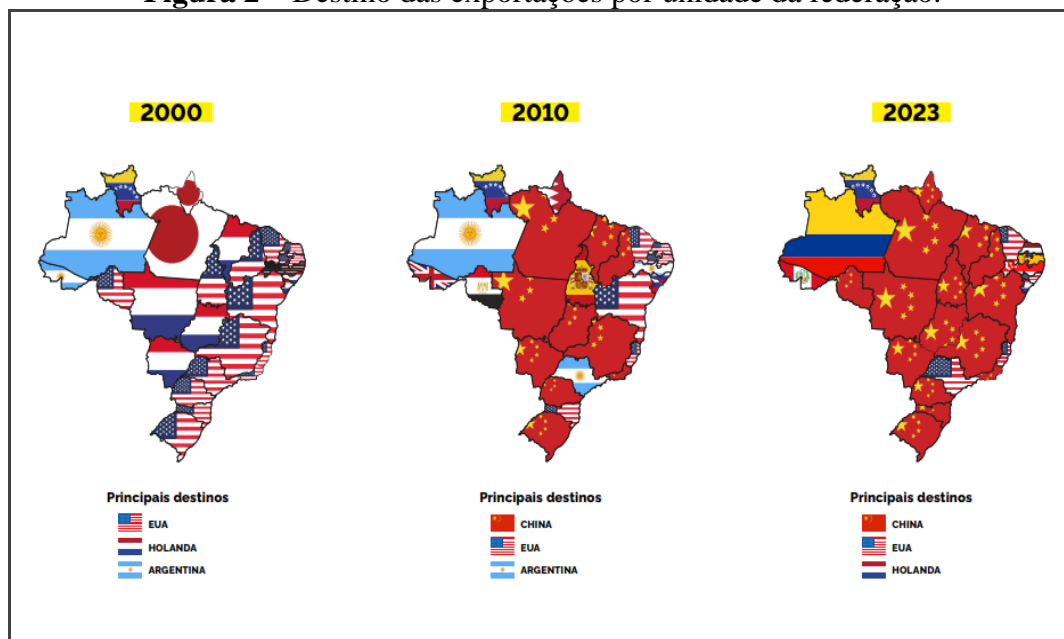
Ao longo do século XX, diferentes abordagens de regionalismo foram adotadas, incluindo o velho regionalismo (anos 1950-1970) e o regionalismo aberto (anos 1990), que buscavam promover a cooperação econômica e política entre os países sul-americanos (Rückert; Carneiro, 2018). A partir dos anos 2000, com o advento do regionalismo pós-

neoliberal, a integração ganhou novas características, focando não apenas em aspectos comerciais, mas também em questões de coesão política e desenvolvimento territorial, especialmente sob a égide da Unasul e da Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA), que visavam fortalecer a infraestrutura e a conectividade na região.

A Unasul foi um espaço multilateral de coordenação política criado no contexto do regionalismo pós-neoliberal, buscando não apenas a integração econômica, mas também a coesão política e o desenvolvimento territorial. A iniciativa foi vista como uma resposta aos desafios da heterogeneidade dos regionalismos sul-americanos e das assimetrias entre os países da região. A Unasul também se destaca por englobar outras iniciativas regionais, como a Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América (Alba), a Comunidade Andina (Can), o Mercosul e a Aliança do Pacífico, e por atuar em áreas como defesa, meio ambiente e infraestrutura (Rückert; Carneiro, 2018).

O regionalismo pós-neoliberal na América do Sul também é marcado por uma transição comercial. A América do Sul do século XXI continua como um importante gargalo mundial no que se refere a exportação de commodities, tais como os grãos (soja, milho, trigo) e os minérios (cobre, ouro, ferro) (Brasil, 2024). A Figura 2 demonstra os principais destinos das exportações brasileiras nos anos 2000, 2010 e 2023. Percebe-se o grande aumento do mercado asiático nas exportações por estado.

Figura 2 – Destino das exportações por unidade da federação.



Fonte: Brasil (2024).

Se antes (período colonial) a exportação estava calcada na cana-de-açúcar, na prata e

no café (dentre outros) em direção à Europa, via Oceano Atlântico, o século XXI vem demonstrando a importância do mercado asiático para a região, agora com os olhos voltados para o Oceano Pacífico, supostamente com uma logística mais rápida e mais barata.

Os esforços de integração contemporâneos na América do Sul têm se manifestado através da formação de blocos regionais, como o Mercosul e a Comunidade Andina. Esses blocos surgiram em resposta ao expansionismo norte-americano e à liberalização do comércio global, buscando fortalecer a cooperação econômica e política entre os países da região. O Mercosul, por exemplo, representa uma tentativa de reduzir a influência política e econômica dos Estados Unidos no continente, promovendo uma integração que visa facilitar o trânsito de mercadorias e a unificação das estruturas fronteiriças. Além disso, a Comunidade Andina também se alinha a esses objetivos, refletindo uma continuidade dos projetos de integração do Século XIX (Dorfman; Colen; Assumpção, 2016).

As Rotas de Integração - primeiros resultados do Consenso de Brasília

A reunião dos líderes da América do Sul, em maio de 2023, trouxe à tona o resgate das políticas antes engendradas pela Unasul. Os países da América Latina compartilham desafios similares em diversas áreas, como a gestão ambiental, desenvolvimento social e governança. Essas questões frequentemente transcendem fronteiras, tornando a cooperação regional essencial para o desenvolvimento de soluções eficazes para as problemáticas em comum.

Uma dessas problemáticas associa-se à integração regional, políticas e projetos que permitem o trânsito de pessoas e mercadorias no continente. Após a referida reunião, um dos resultados desses esforços foi a delimitação de alguns traçados logísticos, por meio de rotas que utilizam hidrovias, ferrovias e rodovias.⁵ As rotas delimitadas são: 1) Ilha das Guianas; 2) Amazônica; 3) Quadrante Rondon; 4) Bioceânica de Capricórnio; e 5) Bioceânica do Sul (anteriormente denominada Porto Alegre-Coquimbo). A figura 3 resume o esboço feito pelo governo brasileiro.

⁵ Cabe destacar que o projeto do MPO prevê a integração regional para além dos modais de transporte, como a construção de linhas de transmissão, infovias, hidrelétricas e conexões em fibra óptica, por exemplo; aqui nos referimos apenas às infraestruturas (Brasil, 2024).

Figura 3 – Rotas de Integração na América do Sul.



Fonte: Brasil (2024).

Rota 1 - Ilha das Guianas

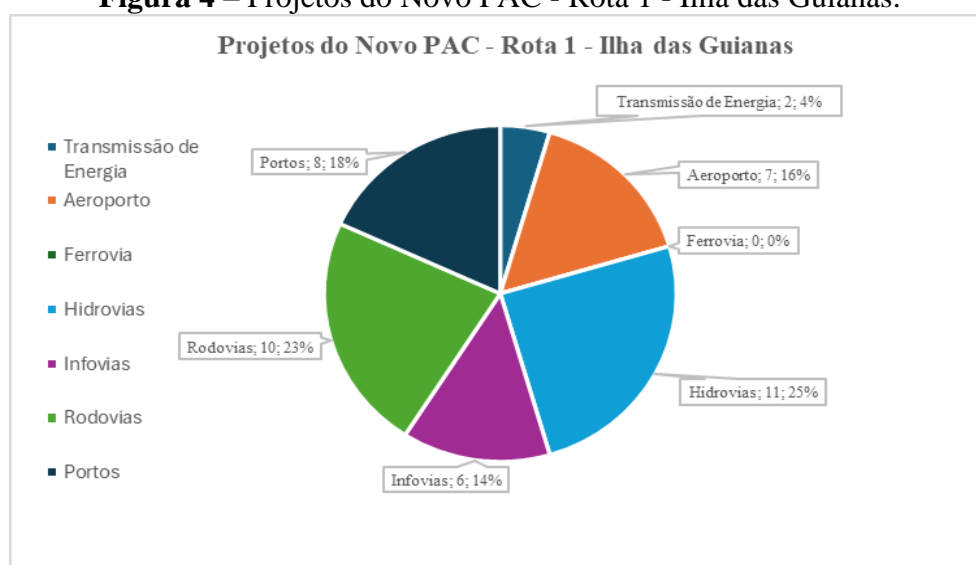
De acordo com o projeto do MPO (2024), a Rota 1 (Ilha das Guianas) já existe e necessita apenas de alguns investimentos na recuperação de rodovias, sobretudo na Guiana. Essa rota está estabelecida no bioma Amazônico e possui uma série de desafios estruturais, como o isolamento dos grandes centros urbanos e a presença de garimpeiros que atuam de forma informal e ilegal, transitando pelas fronteiras sem a documentação adequada, o que gera problemas de segurança e complicações nas relações entre os países (Rückert; Carneiro, 2018). Outras limitações de integração são observadas nas aduanas entre a Guiana Francesa e o Suriname, as quais possuem horários de funcionamento específicos, o que restringe o trânsito de pessoas e veículos entre os dois lados da fronteira.

Nessa esteira, destaca-se que a Rota 1 é a única que não faz conexão ao Oceano Pacífico. Os benefícios do Brasil neste corredor são: a integração aos mercados da Venezuela e da Guiana, com a exportação de alimentos e bens de consumo final, e a importação de cimento e construções pré-fabricadas de ferro ou aço (Brasil, 2024). Além da integração no

continente, há o interesse no acesso aos portos de Puerto La Cruz (Venezuela) e Georgetown (Guiana), diminuindo as distâncias dos municípios de Manaus e Boa Vista para o acesso ao Oceano Atlântico e a integração com a Comunidade do Caribe (Caricom).

A integração nessa região possui ainda o potencial das hidrovias, principalmente devido ao rio Amazonas, o qual faz conexão entre os municípios de Belém, Macapá, Santarém, Manaus e a Rota 2 (saída para o Pacífico). A Figura 4 demonstra a previsão das obras do PAC nesta rota, destacando-se as melhorias nos portos e hidrovias, o que soma cerca de 48% do total das melhorias.

Figura 4 – Projetos do Novo PAC - Rota 1 - Ilha das Guianas.



Fonte: Brasil (2024).

As obras previstas no Brasil, conforme divulgado pelo Ministério, possuem 100% dos recursos previstos no orçamento brasileiro (PAC) e há a possibilidade de novos projetos com financiamento do BNDES (Brasil, 2024). Já os países vizinhos terão a disponibilidade de financiamento nos bancos de desenvolvimento.⁶

Rota 2 – Amazônica

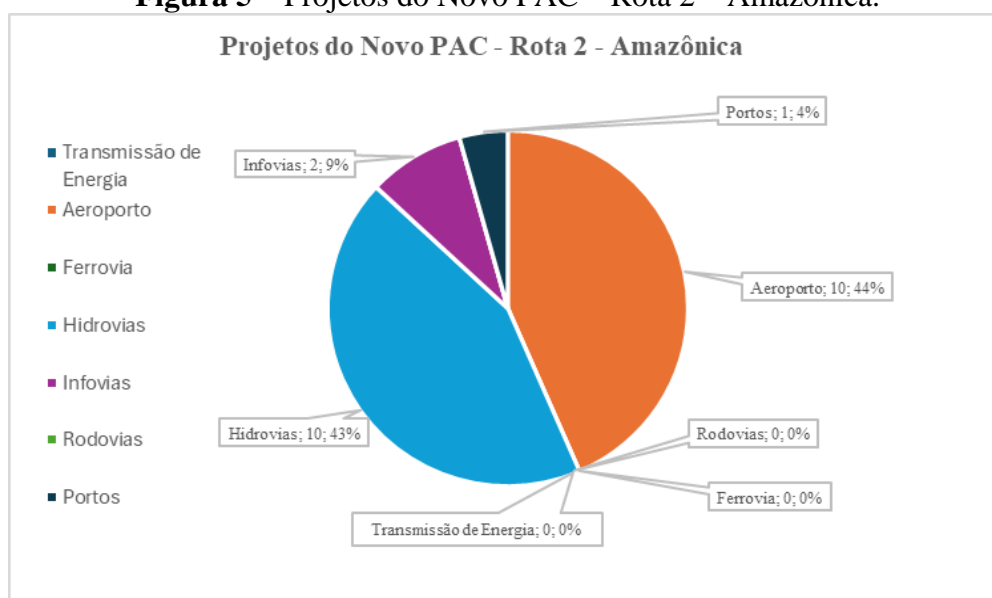
A Rota 2 possui uma disposição que coloca as hidrovias em posição de destaque,

⁶ O projeto conta com uma carteira de financiamento de US\$7 bilhões para financiar obras nos países da América do Sul, bancada por bancos regionais de desenvolvimento (CAF-banco de desenvolvimento da América Latina e do Caribe, o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID - e o Banco de Desenvolvimento - Fonplata) e mais US\$ 3 bilhões (cerca de R\$ 15 bilhões) do BNDES para obras no Brasil.

principalmente no lado brasileiro. Manaus é o ponto de partida para o transporte realizado no rio Solimões até a chegada no porto Santo Antônio do Içá. A hidrovia segue até a Colômbia (Puerto Asís), Equador (Francisco de Orellana) e Peru (Yurimaguas e Pucallpa). Findada a logística por água, as vias terrestres se destinam aos seis portos marítimos de interesse: Tumaco/CO, Esmeraldas/EQ, Manta/EQ, Guayaquil/EQ, Paita/PE e Chancay/PE.

O acesso ao Oceano Pacífico, de acordo com o MPO, tem uma potencialidade comercial de máquinas, equipamentos e bens de consumo de Manaus para o Peru, o Equador e a Colômbia. A importação dos produtos asiáticos é de equipamentos elétricos e motores (Brasil, 2024). Para essa rota, as principais ações estão ligadas às bases para o funcionamento da navegabilidade, chegando a 50% das obras para esse setor logístico, conforme a Figura 5.

Figura 5 – Projetos do Novo PAC – Rota 2 – Amazônica.



Fonte: Brasil (2024).

No que se refere às estruturas estatais de segurança nacional e manutenção das fronteiras, conforme destaca Simone Tebet em audiência pública no Senado Federal: “Já existe a presença do exército brasileiro nessas áreas fronteiriças; precisamos utilizá-las para fins econômicos” (Brasil, 2024). Essa fala reforça muito bem a ideia da transição da tese superada do Antagonismo geográfico,⁷ marcada sobretudo por geopolíticos clássicos brasileiros, como Mário Travassos e Everardo Backheuser, para a integração associada ao modelo de regionalismo neoliberal, sobretudo capitalista e comercial (Vitte, 2023).

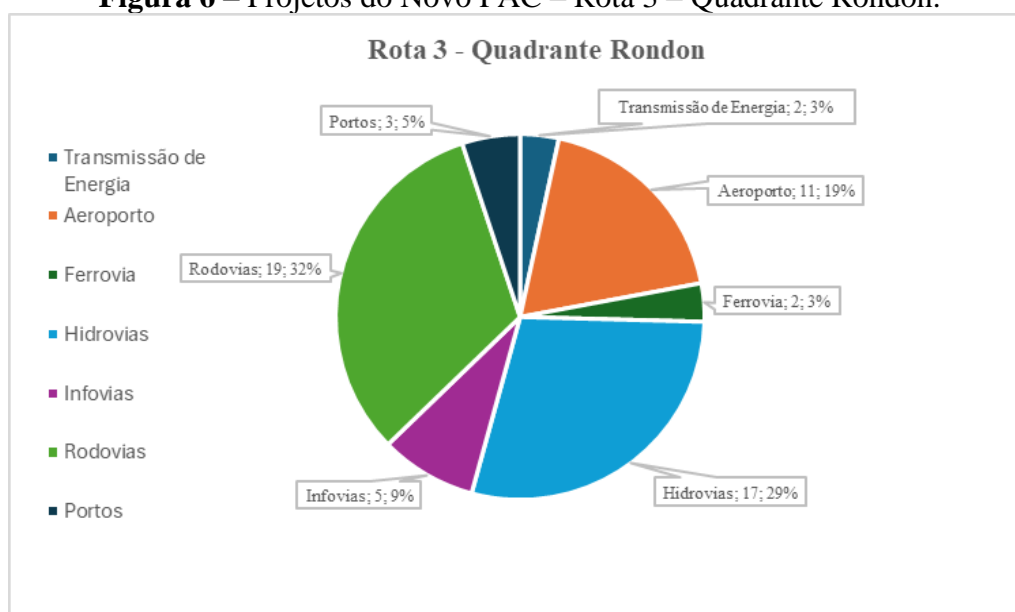
⁷ A tese do antagonismo geográfico consiste em uma leitura geográfica da América do Sul que a enquadra sob a ótica das dualidades. Deveria ser o subcontinente interpretado, sob o antagonismo binário Atlântico versus Pacífico, Brasil versus Argentina, Bacia do Prata versus Bacia Amazônica (Silva, 2023).

Rota 3 - Quadrante Rondon

A Rota 3 está situada no centro da América do Sul, possuindo modais híbridos, com a utilização de hidrovias, ferrovias e rodovias. Essa rota está dividida em alguns eixos principais, sendo que o primeiro é a conexão com as rotas 1 e 2, em Itacoatiara/AM, no rio Madeira, até Porto Velho/RO. Do mesmo modo, outro ponto de partida é Santarém/AM, além da ferrovia Ferrogrão (Itaituba/PA - Sinop/MT), que possui a BR-163 como opção de deslocamento até Cuiabá/MT. A terceira conexão está na capital, Brasília, e também chega a Cuiabá. Todos esses elos buscam o mesmo objetivo: vencer a cordilheira dos Andes para alcançar os portos do Pacífico: Chancay (PE), Matarani (PE), Ilo (PE) e Arica (CL).

As principais exportações nessa rota estão associadas à produção de grãos e minérios, sobretudo das regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil. Outra potencialidade está na utilização destes caminhos pelos estados do Nordeste que, mesmo estando à margem do Atlântico, estimam uma redução de 15 dias de deslocamento até o mercado asiático pela rota de integração (Brasil, 2024). A principal potencialidade de importação é os diversos tipos de fertilizantes (Ureia, NPK, cloreto de potássio, dentre outros). As obras previstas para a integração da Rota 3 são associadas a criação de pontes e à duplicação de rodovias, chegando a 32% delas, sendo que as melhorias em aeroportos também se destacam, com 19% (Figura 6).

Figura 6 – Projetos do Novo PAC – Rota 3 – Quadrante Rondon.



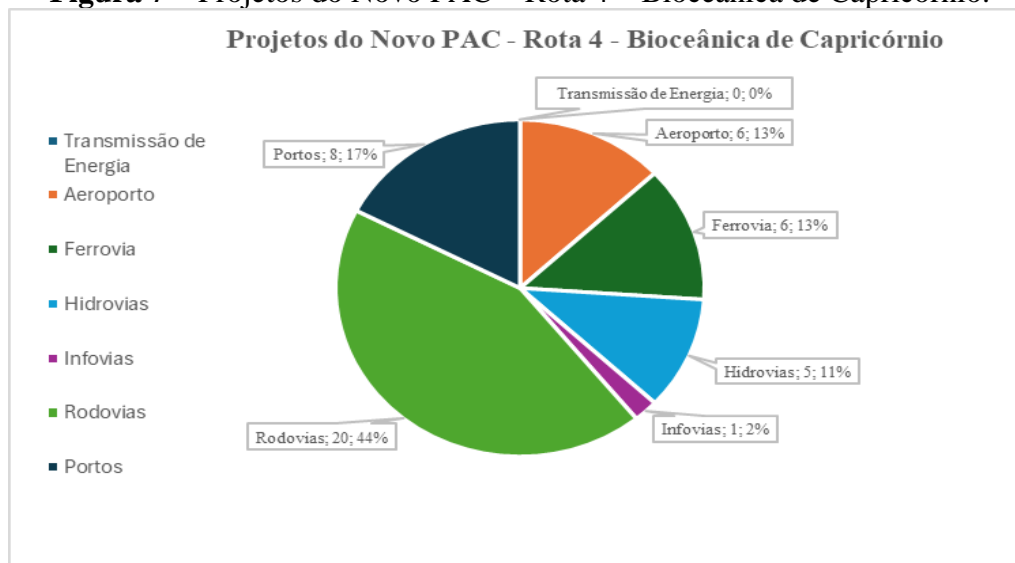
Fonte: Brasil (2024).

Rota 4 - Bioceânica de Capricórnio

A Rota 4 tem o propósito de fazer a conexão entre o Oceano Pacífico e o Atlântico. Além do centro industrial e comercial de São Paulo, engloba as regiões industrializadas de Joinville/SC, Itajaí/SC e Curitiba/PR. Os principais portos no Atlântico são: Santos/SP, Itajaí/SC, São Francisco do Sul/SC e Paranaguá/SC. Essa rota tem uma característica que privilegia os modais ferroviário e rodoviário e tem a potencialidade do escoamento de grãos, alimentos, máquinas, equipamentos e bens de consumo final para o Paraguai, a Argentina e o Chile, além do mercado asiático. No que se refere a importação, a conexão com o Pacífico pode oferecer a entrada facilitada de fertilizantes para a produção agrícola do Centro-Oeste brasileiro (Brasil, 2024).

As principais obras previstas no PAC estão focadas nas rodovias, nas melhorias de pontes em cidades gêmeas e a duplicação de eixos principais. A figura 7 demonstra que 44% das obras estão voltadas aos modais rodoviários.

Figura 7 – Projetos do Novo PAC – Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio.



Fonte: Brasil (2024).

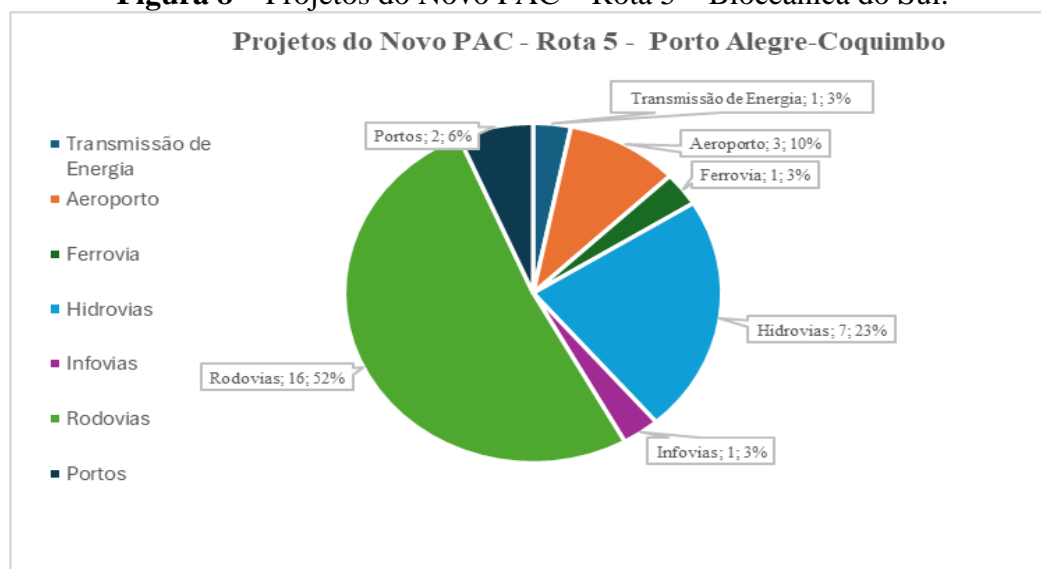
Rota 5 - Bioceânica do Sul (anteriormente denominada Porto Alegre-Coquimbo)

A Rota 5 também pode ser considerada uma rota bioceânica. No Atlântico, possui como referência os portos de Rio Grande/BR, Imbituba/BR, Montevideú/UY e Buenos Aires/AR. Ela contém dois eixos hidroviários principais: Porto Alegre/Uruguai, via Laguna

dos Patos e Lagoa Mirim, e Montevidéu/Santa Fé, com navegação pelo rio da Prata. O trecho hidroviário na Lagoa Mirim e na Laguna dos Patos, após os eventos extremos de maio de 2024, foi incluído no rol de obras de dragagem do MPO, sobretudo na Lagoa Mirim.

No Brasil, destacam-se a BR-290, saindo de Porto Alegre em direção a Uruguaiana; a BR-101 e 285, saindo do porto de Imbituba, também em direção à Uruguaiana. Outras obras também são de suma importância para a operação dessa rota, como a restauração da ponte de Uruguaiana e o projeto de construção do Túnel Água Negra na divisa da Argentina com o Chile. O projeto do túnel (que ainda está em fase de planejamento e licenciamento) possui uma grande importância logística para a chegada ao porto de Coquimbo devido a transposição da Cordilheira dos Andes. A seguir, observam-se as obras com maior destaque no projeto de integração, Figura 8.

Figura 8 – Projetos do Novo PAC – Rota 5 – Bioceânica do Sul.



Fonte: Brasil (2024).

As problemáticas envolvidas na integração da América do Sul

O discurso da integração é imbuído de diversos argumentos, alguns atrelados a interesses regionais, como o escoamento de grãos e minérios, outros associados à melhoria da economia e a diminuição da desigualdade social. A grande maioria deles deriva das grandes associações, corporações e atores do Estado. A iniciativa do governo brasileiro enfatiza a importância das conexões e rotas com o Pacífico, atribuindo o desenvolvimento econômico contíguo à construção das vias e infraestruturas. A ideia de que as rotas levarão ao

desenvolvimento econômico é observada nas falas e entrevistas de representantes do Ministério do Planejamento e Orçamento, conforme a passagem a seguir em um evento de divulgação.

Falei das obras de infraestrutura, mas a logística é apenas o meio para se alcançar o fim. A finalidade não são as pontes e estradas que vamos construir. Essas obras interferem na balança comercial, geram emprego, renda e desenvolvimento regional. Não é possível diminuir a desigualdade social se nós não atacarmos fortemente a diminuição das desigualdades regionais porque a cara mais pobre do Brasil está nas fronteiras. A forma de diminuir a desigualdade social é através do emprego, da renda e do desenvolvimento (Tebet, 2024).

A valer, as desigualdades socioeconômicas e territoriais entre os países membros da Unasul são consideradas o principal fator de vulnerabilidade na integração da América do Sul, conforme destaca Rückert e Carneiro “A riqueza produtiva agrícola e industrial e as melhores condições de vida da população concentram-se nas regiões litorâneas, enquanto baixos indicadores de PIB e de IDH encontram-se dispersos por vastas regiões periféricas interioranas” (p. 18, 2018). Trata-se, assim, das assimetrias, fraturas e discontinuidades territoriais que caracterizam as regiões com concentração de riqueza e as periféricas distantes dos centros políticos e econômicos que caracterizam vastos espaços empobrecidos, porém dotados muitas vezes de potenciais de desenvolvimento de produção agroindustrial, turismo ambiental etc.

De acordo com a ministra Tebet, os estados de fronteira concentram a produção agropecuária do país e, diante disso, a abertura de alternativas de escoamento da produção pelo Pacífico tem o potencial de aumentar a competitividade dos produtos brasileiros. Conforme salientam Barros *et al.* (2023), o movimento geoeconômico da expansão da fronteira agrícola para o oeste e norte do Brasil aumenta a distância da produção agropecuária aos portos do Atlântico, tornando mais chamativas as rotas logísticas pelo Pacífico sul-americano. Entretanto, essas alternativas carregam outros fatores de ordem econômica, social e ambiental. As problemáticas associadas referem-se a expansão da fronteira agrícola, ao aumento do garimpo ilegal, a violação de direitos de povos tradicionais, além da inviabilidade de determinadas produções pelas novas rotas.

De acordo com Vitte (2023), ao analisar a viabilidade econômica do escoamento da soja do Centro-Oeste brasileiro pelas rotas do Pacífico em detrimento da rota atual (porto de Santos), observou-se grande tendência à inviabilidade. Por se tratar de commodities, torna-se necessária a utilização de caminhões de grande porte, sendo que esse perfil traz grandes

difficultades no trânsito em rodovias sinuosas e com a presença de declividade, como no caso dos modais rodoviários do Peru (Vitte, 2023).

Outro ponto sensível nesses projetos está ligado à questão ambiental. Portos e embarcações, de acordo com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama, 2024), são atividades que geram passivos ambientais, ou seja, possuem grande potencialidade para a geração de danos ambientais. Com o aumento do fluxo de mercadorias em hidrovias, há a preocupação nesse sentido, pois a legislação ambiental brasileira não se aplica a outros países. Por outro lado, degradações a montante são diretamente ligadas à qualidade ambiental no lado brasileiro. Ainda sobre o ambiente natural, com o estabelecimento das rotas, há a criação de um ambiente que favorece o garimpo ilegal e o desmatamento.

A violação dos direitos dos povos tradicionais e a degradação das unidades de conservação também são pontos sensíveis. Exemplos nesse sentido já foram observados no projeto de construção de uma rodovia na Bolívia (rodovia Villa Tunari), como os povos Chimanes, Yuracaré e Mojeño Trinitário, por exemplo, comunidades que se opuseram a construção de infraestruturas na reserva ambiental Tipnis (Território Indígena Parque Nacional Isidoro Sécore), articulando ampla resistência ao governo boliviano (Rückert; Carneiro, 2018). No Brasil, a maior parte das reservas indígenas e das unidades de conservação está localizada no bioma amazônico, justamente nas porções em que a agricultura extensiva possui grande avanço (ICMBio, 2024) e onde se localiza grande parte das rotas 1, 2 e 3.

Nesse sentido, a busca pela conexão dos mercados asiáticos gera problemáticas que se estendem da esfera ambiental até a cultural, histórica e territorial. Conforme destacam Virga e Marques (2020), as logísticas e de integração na América do Sul trazem consigo o fardo e a herança de economias historicamente voltadas mais “para fora” do que “para dentro”; esse processo acaba negligenciando aspectos sociais internos fundamentais.

Por fim, projetos de grande porte são obras de custos elevados. O Brasil, maior economia da América do Sul, possui grande influência na delimitação dos traçados e no direcionamento de recursos para incentivo ao desenvolvimento. Essa influência acaba censurando os interesses dos países vizinhos, uma vez que existem interesses políticos e econômicos em pauta, pois a localização de determinada rota tem a capacidade de beneficiar estruturas territoriais em detrimento de outras (Virga; Marques, 2020). Daí, um dos grandes desafios de projetos transfronteiriços é a articulação dos diversos atores e interesses envolvidos.

Considerações Finais

As rotas de integração sul-americanas possuem grande potencial de dinamismo regional, sobretudo quando analisamos a mudança do perfil econômico e de mercado dos países do século passado em comparação ao século XXI. A Ásia passou a ter uma grande influência na configuração dos mercados da América do Sul e nas estruturas que agora se voltam para o Oceano Pacífico, o que diminui as distâncias em 15 dias, a depender da carga transportada.

Como desdobramento das novas políticas de integração, é possível projetar uma série de problemáticas econômicas, sociais e ambientais envolvendo o possível aumento dos fluxos, obras e projetos em regiões periféricas da América do Sul. Essas iniciativas abrem um leque de temas sobre o assunto, o que possibilita análises mais detalhadas e geração de alternativas locacionais e operacionais por meio das pesquisas técnico-científicas.

Referências

BARROS, Pedro Silva et al.. Corredores bioceânicos e agronegócio: o caso do algodão brasileiro. In: FILHO, José Eustáquio Ribeiro Vieira, GASQUES, José Garcia (orgs.). **Agropecuária Brasileira: evolução, resiliência e oportunidades**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2023. p. 175-192.

BRAGAIA, Giuseppe F.. **A Integração regional na América do Sul: as projeções espaciais do PAC, IIRSA/COSIPLAN e perspectivas de uma geopolítica interna**. 2019. 88 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Campus Experimental de Ourinhos, 2019.

BRASIL. Controladoria-Geral da União. **Fala.BR: Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação**. Brasília, 2024. Disponível em: <https://falabr.cgu.gov.br/> . Acesso em: 26 ago. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). **Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997**. Estabelece diretrizes para o licenciamento ambiental. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 22 dez. 1997. Seção 1, p. 199.

BRASIL. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBIO. **Plataforma online**. Disponível em: <<https://www.gov.br/icmbio/pt-br>> Acesso em: 25 ago. 2024.

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais - IBAMA. **Plataforma online**. Disponível em: <<https://www.gov.br/ibama/pt-br>> Acesso em: 25 ago. 2024.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento - MPO. **Plataforma online**. Disponível em: <<https://www.gov.br/planejamento/pt-br>> Acesso em: 25 ago. 2024.

DORFMAN, Adriana; COLEN, Arthur B. F.; ASSUMPÇÃO, Marla B.. Fronteiras sul-americanas: História, formas e processos contemporâneos. **Anuário Unbral das Fronteiras Brasileiras**, v. 2, p. 79-123, 2016. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/150150/001008410.pdf>> Acesso em: 23 ago. 2024.

RÜCKERT, Aldomar A.; CARNEIRO, Camilo P.. Políticas territoriais na América do Sul: infraestruturas de conexão e repercussões em regiões periféricas. In: RÜCKERT, A. A.; SILVA, A. C. P. da; SILVA, G. de V. (Orgs.). **Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território: integração sul-americana e regiões periféricas**. Porto Alegre: Editora Letral, 2018, p. 11-39. Disponível em: www.editoraletral.com.br/epub/9788563800367/

SILVA, Edilson A. C. da.. O pensamento geopolítico brasileiro e a América do Sul: Backheuser, Travassos e Golbery. In: VITTE, Claudete de C. S.; BLUM, Gustavo G. (orgs.). **Geografia das relações internacionais da América Latina e Caribe: temas e debates**. Curitiba: Appris, 2023. p. 75-93.

TEBET, Simone. Ministra Simone Tebet participa de audiência no Senado sobre o PAC. Audiência pública do Senado Federal. **YouTube**. 2 jul 2024. 35min43s. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=J6YjaeI4AQ0>> Acesso em: 25 ago. 2024.

VIRGA, Thais; MARQUES, Tomás C. de A.. A integração física sul-americana no período recente (2000-2020): situação, continuidade, inflexão e reversão. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23. Ago. 2020. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/revistas/index.php/rtm/article/view/174>. Acesso em: 01 de out. 2025.

VITTE, Claudete de C.S.. Os corredores bioceânicos como uma das alternativas para a integração da infraestrutura produtiva na América do Sul: infraestruturas extremas, geopolítica de baixa intensidade e neoextrativismo. In: VITTE, Claudete de C. S.; BLUM, Gustavo G. (orgs.). **Geografia das relações internacionais da América Latina e Caribe: temas e debates**. Curitiba: Appris, 2023. p. 159-220.