



ANAIS



III CEPIAL

CONGRESSO DE CULTURA
E EDUCAÇÃO PARA A INTEGRAÇÃO
DA AMÉRICA LATINA

Semeando Novos Rumos

www.cepial.org.br
15 a 20 de julho de 2012
Curitiba - Brasil



ANAIS



III CEPIAL

CONGRESSO DE CULTURA
E EDUCAÇÃO PARA A INTEGRAÇÃO
DA AMÉRICA LATINA

Semeando Novos Rumos

Eixos Temáticos:

1. INTEGRAÇÃO DAS SOCIEDADES NA AMÉRICA LATINA
2. EDUCAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO LATINO-AMERICANO:
SUAS MÚLTIPLAS FACES
3. PARTICIPAÇÃO: DIREITOS HUMANOS, POLÍTICA E CIDADANIA
4. CULTURA E IDENTIDADE NA AMÉRICA LATINA
5. MEIO-AMBIENTE: QUALIDADE, CONDIÇÕES E SITUAÇÕES DE VIDA
6. CIÊNCIA E TECNOLOGIA: PRODUÇÃO, DIFUSÃO E APROPRIAÇÃO
7. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O DESENVOLVIMENTO SOCIAL
8. MIGRAÇÕES NO CONTEXTO ATUAL: DA AUSÊNCIA DE POLÍTICAS
ÀS REAIS NECESSIDADES DOS MIGRANTES
9. MÍDIA, NOVAS TECNOLOGIAS E COMUNICAÇÃO

www.cepial.org.br
15 a 20 de julho 2012
Curitiba - Brasil

ANAIIS



III CEPIAL

CONGRESSO DE CULTURA
E EDUCAÇÃO PARA INTEGRAÇÃO
DA AMÉRICA LATINA

Semeando Novos Rumos

Eixo 1

“INTEGRAÇÃO DAS SOCIEDADES NA AMÉRICA LATINA”

www.cepial.org.br
15 a 20 de julho de 2012
Curitiba - Brasil

EIXO 1. INTEGRAÇÃO DAS SOCIEDADES NA AMÉRICA LATINA

MR1.1. - A integração latino-americana em perspectiva histórica

EMENTA

Esta mesa-redonda/GT analisará a história da integração latino-americana. Seus eixos temáticos são: (i) Fases da integração latino-americana. (ii) Origens e evolução dos processos de integração latino-americanos: semelhanças e diferenças. (iii) O nacional-desenvolvimentismo e o ideal da integração latino-americana nos anos 1950-1960. (iv) A integração latino-americana e o ciclo autoritário dos anos 1970-1980. (v) A integração latino-americana e a globalização neoliberal dos anos 1990. (vi) A nova esquerda e a integração latino-americana nos anos 2000.

Coordenador: George Sturaro: Centro Universitário de Curitiba - (UNICURITIBA – BRASIL)

Amado Luiz Cervo: Universidade de Brasília e Instituto Rio Branco - (UNB/IRBR- BRASIL)

Mario Rapoport: Universidad de Buenos Aires - (UBA- ARGENTINA)

André Luiz Reis da Silva: Universidade Federal do Rio Grande do Sul - (UFRGS – BRASIL)

Osvaldo Luis Angel Coggiola: Universidade de São Paulo (USP – BRASIL)

RESUMOS APROVADOS

GRUPO DE CONTADORA E APOIO: A EXPERIÊNCIA MULTILATERAL PARA A PAZ NA AMÉRICA CENTRAL (autor(es/as): **Ariane de Oliveira Saraiva**).

ASPECTOS GEOPOLÍTICOS DA IMPLEMENTAÇÃO DA RODOVIA INTEROCEÂNICA PARA A CIDADE DE PORTO-VELHO (autor(es/as): **Fernando Corrêa dos Santos**).

O CARÁTER INTERNACIONALISTA DA REVOLUÇÃO CUBANA, SEGUNDO O PENSAMENTO POLÍTICO DE ERNESTO CHE GUEVARA (1959-1967) (autor(es/as): **Kauê Carlino Sichinel**).

CONSIDERAÇÕES ACERCA DO DEBATE ECONÔMICO CEPALINO NO PÓS-SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (autor(es/as): **Vinicius Figueiredo Silva**).

MR1.2. - A economia política da integração regional latino-americana

EMENTA

A mesa-redonda examinará os problemas políticos e econômicos dos diferentes processos de integração latino-americanos em perspectiva comparada. A mesa pretende refletir sobre: (i) a natureza intergovernamental da maioria dos processos de integração regional na América Latina; (ii) o papel das instituições supranacionais e intergovernamentais nas experiências de integração regional; e (iii) as assimetrias econômicas existentes entre os países latino-americanos e seus reflexos sobre o andamento dos processos e das propostas de integração regional.

Coordenador: Alexsandro Eugenio Pereira – Universidade Federal do Paraná (UFPR-BRASIL)

Rafael Freire: Central Sindical das Américas (CSA- BRASIL)

Marcelo de Almeida Medeiros: Universidade Federal de Pernambuco - (UFPE-BRASIL)

Luiz Daniel Jatobá França: Universidade de Brasília - (UNB-BRASIL)

Paulo Roberto de Almeida: Ministério das Relações Exteriores do Governo Brasileiro - (MRE-BRASIL)

CHINA E MERCOSUL: REFLEXOS DE UMA RELAÇÃO (autor(es/as): **ADRIANA SOUZA BENATTI**).

MATRIZ TEÓRICO-METODOLÓGICA PARA ESTUDAR A SITUAÇÃO DE DEPENDÊNCIA DA AMÉRICA LATINA (autor(es/as): **ALEXANDRE ANDREATTA**).

INSERÇÃO DA AMÉRICA LATINA NA GLOBALIZAÇÃO: RELAÇÕES ENTRE EQUIDADE SOCIOECONÔMICA E SIMBÓLICA (autor(es/as): **Edson Capoano**).

FLUXOS COMERCIAIS NA FRONTEIRA COM O PARAGUAI (autor(es/as): **ELOISA MAIESKI ANTUNES**)

ASPECTOS DA ECONOMIA CRIATIVA NO MERCOSUL A Indústria Fonográfica como fator de aproximação entre Brasil e Argentina (2003 – 2011). (autor(es/as): **marcello de souza Freitas**).

A PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NO MERCOSUL: INSTRUMENTOS LEGAIS E REALIDADE (autor(es/as): **Fabiane Mesquita**).

A governança global da cooperação internacional para o desenvolvimento: uma análise das instituições, da participação e da eficácia (autor(es/as): **Diego Henrique da Silva Baptista**)

MR1.3. Cenários e tendências da integração latino-americana

EMENTA

Desafios e oportunidades da integração latino-americana no futuro próximo. A integração regional na visão das "novas esquerdas". O papel dos partidos políticos e dos movimentos sociais na integração regional. A integração das economias e da infra-estrutura. "Novos temas" da integração regional: democracia, direitos humanos e justiça social. O papel da integração regional nas relações da América Latina com o resto do mundo.

Coordenadora: Karla Gobo – Faculdade Internacional de Curitiba - (FACINTER - BRASIL)

Rafael Duarte Villa: Universidade de São Paulo - (USP - BRASIL)

Marcelo Coutinho: Universidade do Estado do Rio de Janeiro - (UESP/UERJ - BRASIL)

Florisvaldo Fier (Dr. Rosinha): Parlamento do MERCOSUL – (PARLASUL – BRASIL)

Robson Cardoch Valdez: Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS - BRASIL)

RESUMOS APROVADOS

O PRINCÍPIO DA SUBSIDIARIEDADE NO MERCOSUL: O PAPEL DA COOPERAÇÃO DESCENTRALIZADA A NÍVEL CULTURAL (autor(es/as): **Ariane Saraiva**)

SEGURANÇA INTERNACIONAL: A participação latino-americana no caso haitiano no Conselho de Segurança (autor(es/as): **Caroline Cordeiro Viana e Silva**)

INTEGRAÇÃO REGIONAL EM INFRA-ESTRUTURA: AVANÇOS E CONTINUIDADES DA INICIATIVA PARA INTEGRAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA (IIRSA/2000-2010) (autor(es/as): **Danielle Rodrigues da Silva**)

INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL AMERICANA (IIRSA): UM ENFOQUE NAS ESTRADAS AMAZÔNICAS (autor(es/as): **Felipe da Silva Machado**)

O PAPEL DO MERCOSUL NA CONSOLIDAÇÃO DA DEMOCRACIA: UM BALANÇO PRELIMINAR E ALGUMAS HIPÓTESES (autor(es/as): **George Wilson dos Santos Sturaro**)

Caminhos para a integração: a concepção das Organizações Internacionais acerca da educação. (autor(es/as): **Tchella Fernandes Maso**)

MR1.4. A efetivação dos direitos fundamentais na América Latina

EMENTA

A presente Mesa Redonda/GT tem por finalidade debater a efetivação dos direitos fundamentais na América Latina. Os temas abordados serão: (i) as dificuldades de ordem política e econômica, entre outras, para a efetivação dos direitos fundamentais na região e (ii) a contribuição das organizações regionais para a efetivação dos direitos fundamentais nos seus Estados membros.

Coordenadores: Eduardo Biacchi Gomes - Faculdades Integradas do Brasil (UNIBRASIL - BRASIL) Cíntia de Almeida Lanzoni (PUC-PR - BRASIL)

Andrea Benetti Carvalho de Oliveira: Centro Universitário de Curitiba - (UNICURITIBA - BRASIL)

Francielle Morez: Centro Universitário de Curitiba - (UNICURITIBA - BRASIL)

Ronald Silka: Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR - BRASIL)

Igor Koltun Rebutini: Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR - BRASIL)

RESUMOS APROVADOS

PRIORIDADES ATENDIDAS PELOS MUNICÍPIOS GAÚCHOS ATRAVÉS DE RECURSOS DO PROGRAMA SISTEMA INTEGRADO DE SAÚDE NAS FRONTEIRAS (autor(es/as): **Carla Gabriela Cavini Bontempo**)

A QUESTÃO INDÍGENA E O ESTADO BRASILEIRO (autor(es/as): **ELIAS MARCOS GONÇALVES DOS SANTOS**)

O PACTO PELA SAÚDE NAS CIDADES-GÊMEAS DA FRONTEIRA DO RIO GRANDE DO SUL COM A ARGENTINA E O URUGUAI (autor(es/as): **Lislei Teresinha Preuss**)

A PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NAS INSTITUIÇÕES COMUNITÁRIAS DO MERCOSUL (1991 – 2011) (autor(es/as): **Ludmila Andrzejewski Culpi**)



INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL AMERICANA (IIRSA): UM ENFOQUE NAS ESTRADAS AMAZÔNICAS

Felipe da Silva Machado

Geógrafo e Mestrando em Geografia do PPGG-UFRJ

felipemachado1@gmail.com

Resumo

O artigo apresenta e propõe discutir os impactos do processo de expansão das estradas no contexto atual de integração da infraestrutura regional sul americana. O plano de integração em curso tem particular impacto sobre a Amazônia, região conhecida por apresentar grande carência em infraestrutura.

Durante pesquisa de campo na área de estudo, houve especial preocupação pela região MAP, recorte espacial do programa de cooperação e integração internacional da região de Madre Díos. A região trinacional MAP, na Amazônia sul ocidental, é formada pelo departamento de Madre de Díos (Peru), o estado do Acre (Brasil) e o departamento de Pando (Bolívia). A região contém uma das maiores áreas de florestas tropicais contínuas conservadas, grande riqueza ambiental e forte potencial econômico de exploração dos recursos naturais.

Ao exemplificar o processo de reestruturação espacial através do IIRSA, o plano de integração da infraestrutura regional sul americana, o estudo busca questionar se a complexa questão da integração física dos países sul americanos está seguindo os mesmos rumos do modelo de ocupação amazônica dos anos de 1970, que foi baseado na extensão de rodovias, promovendo maior circulação de capital e de migrantes.

O autor do artigo é mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGG-UFRJ). Possui os títulos de Bacharelado em Geografia e Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Atua na área de pesquisa da Geografia Agrária, tendo como principais temas de interesse: dinâmica da agricultura urbana e periurbana, interação rural-urbana, conflito de uso da terra.



I - Introdução

Desde a década de 1970, em função da rápida sucessão de projetos de desenvolvimento, a Amazônia brasileira registrou mudanças estruturais importantes. A fase do desenvolvimentismo, cujo auge ocorreu durante o Programa de Integração Nacional (PIN), entre 1970 e 1985, provocou intensos conflitos sociais e ambientais na região amazônica (BECKER, 1990; 2004). “À medida que os grandes eixos de estradas pioneiras eram construídos na terra firme, ou seja, nas áreas não inundadas, as frentes de povoamento invadiam a selva e novas aglomerações apareciam, muitas sob a forma de cidade” (MACHADO, 1999, p.117). Hoje, as mudanças estruturais para maior integração permanecem e são ampliadas, atuando em áreas que não se restringem a Amazônia brasileira.

O presente artigo é fruto de um trabalho de campo realizado pelo Laboratório de Gestão do Território (LAGET) do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), coordenado pela professora e pesquisadora Bertha K. Becker. O trabalho de campo realizado no estado do Acre, nos departamentos de Cobija e Santa Cruz de la Sierra (Bolívia) e no departamento de Puerto Maldonado (Peru) teve como objetivo efetuar levantamentos de informações, que constituíram base para produção de diversos trabalhos científicos.

Ao destacar a expansão das estradas no contexto de integração da infraestrutura regional, o trabalho pretende contribuir na discussão sobre o modelo de integração e o seu impacto na Amazônia, território de 7,5 milhões de quilômetros quadrados. O programa de integração da infraestrutura sul americana tem particular impacto sobre a Amazônia, região conhecida por apresentar grande carência em infraestrutura. O Brasil possui soberania sobre 68% da Bacia Amazônica. Em outros países, a proporção dos respectivos territórios cobertos pela floresta amazônica é bem maior. No Peru, por exemplo, 74% do território é amazônico embora o país só tenha soberania sobre 13% da Bacia; a Bolívia só ocupa 11,2% da Bacia, mas, 75% de seu território é amazônico, e metade do território equatoriano é amazônico.



Na atividade de campo realizada, que não se restringiu ao território brasileiro, foram verificadas diferentes mudanças estruturais ocorrendo tanto no Brasil quanto nos países vizinhos visitados, Bolívia e Peru. Durante a pesquisa, houve especial preocupação pela região MAP, recorte espacial do programa de cooperação e integração internacional da região de Madre Díos. A região trinacional MAP, na Amazônia sul ocidental, é formada pelo departamento de Madre de Díos (Peru), o estado do Acre (Brasil) e o departamento de Pando (Bolívia); possui uma área de aproximadamente 310 mil quilômetros quadrados e uma população de 110 mil habitantes. A região contém uma das maiores áreas de florestas tropicais contínuas conservadas, com menos de 8% de área desmatada; grande riqueza ambiental e forte potencial econômico de exploração dos recursos naturais.

Ainda que a região apresente significativa área conservada e baixa densidade demográfica, Machado (2003) faz crítica às duas concepções válidas para muitos setores que lidam com as políticas públicas dirigidas à Amazônia brasileira - a primeira é conceber o território como espaço vazio; a segunda é conceber a região como sistema fechado pelos limites internacionais do Brasil, ou seja, desvincular a Amazônia brasileira da unidade maior formada pela Bacia Amazônica sul americana. Segundo Machado (2003), nos dias atuais, as conjunções novas, tanto internas quanto internacionais, mostram a inadequação dos conceitos de espaço vazio e sistema fechado.

“Existe não só uma decidida reivindicação por parte das populações amazônicas sul americanas de uma melhor interconexão entre os diversos países pelas redes de circulação de modo a criar e intensificar redes de relações de todo tipo, como os tradicionais esquemas geopolíticos de base nacional (sistema fechado) foram atropelados pela proliferação de estratégias e ações que têm como unidade a Bacia Amazônica sul americana” (MACHADO, 2003, p. 695).

Atualmente é possível observar que na região MAP há um grande movimento de ampliação dos investimentos em infraestrutura com foco na ampliação da circulação de mercadorias entre os grandes mercados extracontinentais e



intracontinentais. No contexto atual, de recente virada do novo milênio e de inserção competitiva na busca pela conquista de um lugar no cenário econômico e político global, o projeto de integração do continente sul americano se corporifica na iniciativa para integração da infraestrutura regional. O trabalho busca exemplificar esse processo de reestruturação espacial através do IIRSA, um plano de integração da infraestrutura regional sul americana. O IIRSA é um ambicioso plano para execução de projetos físicos e mudanças nas regras nacionais, tendo como objetivo final facilitar o comércio regional e global. Ao buscar desenvolver e integrar as infraestruturas de transporte, energia e telecomunicação, o plano pode ser caracterizado como um projeto multisetorial.

Nesse contexto de reestruturação, o espaço geográfico é organizado com base no desenvolvimento de uma infraestrutura física de transportes terrestre, aéreo e fluvial, de oleodutos, gasodutos, hidrovias, portos marítimos e fluviais – as infraestruturas que mais se destacam no plano. Por ser um megaprojeto regional, o IIRSA tem o objetivo de remover “barreiras físicas” que dificultam a circulação de mercadorias e modificar, no contexto atual de maior integração sul americana, as regras estabelecidas pelas diferentes nações que compõem esse quadro regional. É importante ressaltar que o processo de reestruturação espacial ocorre numa região com baixa densidade de população e com grande diversidade biológica e importantes reservas de matérias-primas; acontece num novo patamar de integração, com mercado em grande parte unificado e sob o comando de uma nova dimensão dos capitais envolvidos.



II - Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA)

Por ser uma região que apresenta forte potencial econômico, nos últimos anos, inúmeros projetos de infraestrutura vêm sendo executados em nome da integração latino americana, tais como, construção de hidroelétricas, hidrovias, rodovias (BECKER, 1999; 2002). A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA) corresponde a uma iniciativa dos doze países sul-americanos, que tem por finalidade a promoção do desenvolvimento da infraestrutura de transporte, energia e comunicações. Segundo o Ministério do Planejamento do Brasil, esta iniciativa dos países sul-americanos, além de contemplar mecanismos de coordenação através dos delineamentos estratégicos do trabalho e aprovação dos planos de ação, procura promover o intercâmbio de informações entre os governos envolvidos com vista ao desenvolvimento.

No contexto de maior inserção do continente sul americano na dinâmica competitiva do cenário econômico e político global, o IIRSA se justifica como um programa que possibilitará: 1- o crescimento das exportações, estimulando as atividades voltadas para exportação, estendendo os corredores de escoamento da produção e reduzindo o custo da circulação; 2- a modernização da estrutura econômica e 3- a execução de um plano continental que incorpora o movimento de integração do continente, alargando o espaço econômico nacional e regional.

A preocupação com a acessibilidade está fortemente presente nas políticas de desenvolvimento regional da América do Sul, tornando-se um dos aspectos mais importantes para o crescimento econômico regional. A iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA) foi concebida para criar uma economia continental, forjando vínculos entre todos os países da América do Sul com base na infraestrutura. O movimento é ambicioso e é reconhecido com um plano para a execução de projetos físicos, com mudanças nas legislações nacionais que passam a facilitar o comércio regional e global. Empresas e governos alinharam-se para a integração de mercados, e a infraestrutura constitui a ponte de ligação entre globalização e regionalização.



O conjunto de projetos de infraestrutura foi estruturado a partir de 10 eixos, envolvendo diversos países do continente sul americano:

1. Andino – Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela
2. Peru – Brasil – Bolívia
3. Hidrovia Paraguai – Paraná
4. Capricórnio – Argentina, Brasil, Chile e Paraguai
5. Andino do Sul
6. Escudo das Guianas – Brasil, Guiana, Suriname e Venezuela
7. Amazonas – Brasil, Colômbia, Equador e Peru
8. Interoceânico Central – Bolívia, Brasil, Chile Paraguai e Peru
9. Mercosul – incorpora o Chile
10. Sul – Argentina e Chile

O Brasil, através de recursos do seu programa político estratégico PAC – Programa de Aceleração do Crescimento -, tem forte influência na organização da iniciativa e se posiciona como líder e articulador das estratégias do movimento político e econômico de integração regional. Para Becker (1990), a projeção continental do Brasil em termos de exportação e a sua iniciativa no Programa de Desenvolvimento Integrado Pan Amazônico com os demais países amazônicos podem ser justificadas “por sua posição, que comanda a boca do vale amazônico, por seu dinamismo, e por deter a maior parte da Amazônia sul americana” (BECKER, 1990, p.13).

O objetivo da IIRSA é tornar a Pan Amazônia uma unidade econômica e geopolítica, reforçando a meta de integração sul americana, que é cerne da política externa brasileira (CARVALHO, 2004). A política externa não poderá ser eficaz se não estiver ancorada na política brasileira na América do Sul. A situação geopolítica do Brasil, a conjuntura e a estrutura do sistema mundial



tornam a prioridade sul-americana uma realidade essencial. E a infraestrutura é um componente essencial para viabilizar essa estratégia (BECKER, 2002).

No processo atual de globalização financeira e comercial, as propostas de integração (via eixos logísticos) vêm sendo apresentadas como um novo paradigma de desenvolvimento. Segundo Coelho e Miranda (2000), as redes de infraestrutura, bases de formação de corredores de exportação, não são propostas totalmente recentes, estando presentes em todo discurso de desenvolvimento da década de 1970. Novo é o desafio de combinar transporte intermodal, sistema de suprimento de energia, redes e linhas de comunicação com a formação de “cinturões” de desenvolvimento, numa perspectiva geoeconômica de integração interamericana.

III - O papel e os impactos das estradas amazônicas na Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA)

Os projetos de infraestrutura originam mudanças na dinâmica econômica, social e ambiental da região. A Região MAP tem vivenciado a construção das estradas com conexões aos portos do Oceano Pacífico, entre elas a Rodovia Interoceânica, também conhecida como Estrada do Pacífico, uma estrada binacional ligando o noroeste do Brasil ao litoral sul do Peru, através do estado do Acre (Figura 1). No Brasil, a Estrada do Pacífico é identificada como BR-317, enquanto no Peru é denominada *Carretera Interoceánica*. A construção tem uma distância aproximada de 1.800 km.

Figura 1 – Trecho da Estrada do Pacífico, Brasiléia/Brasil.

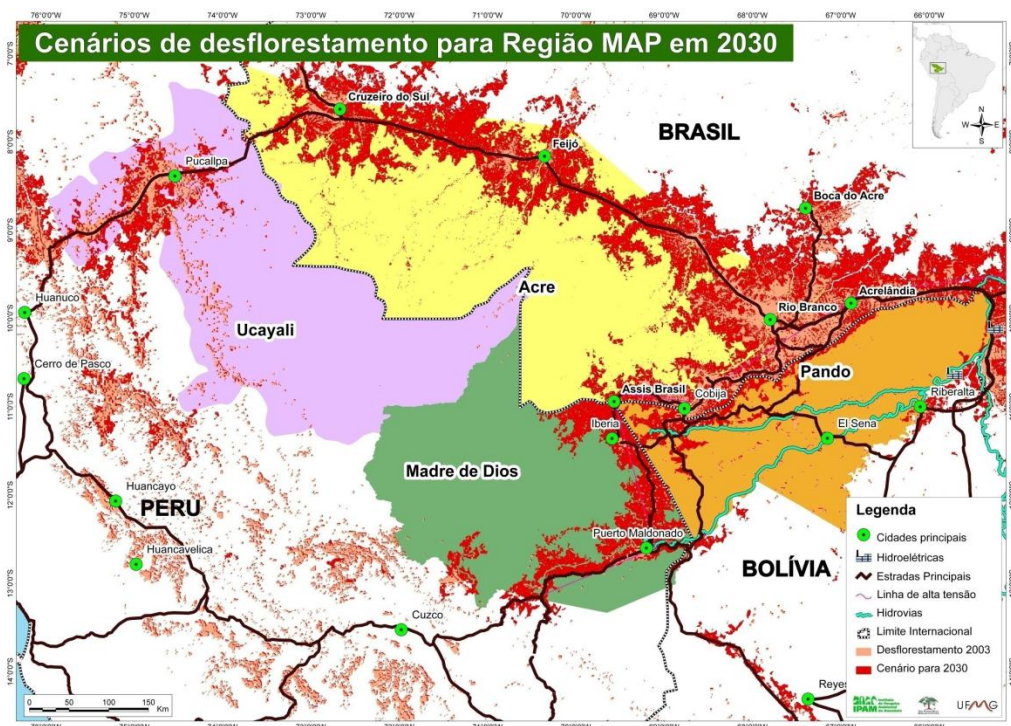


Fonte: Machado, pesquisa de campo, setembro de 2012.

Segundo o IPAM - Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia, uma organização científica e não governamental atuante na região, a pavimentação das estradas na Amazônia traz inúmeros benefícios à população, como o barateamento de produtos, acesso à educação e saúde para comunidades isoladas. Porém, ao mesmo tempo, as estradas atraem diversas atividades econômicas, que, quando não são incluídas em políticas governamentais que

visem o desenvolvimento sustentável da região, originam fatores negativos que se sobrepõem aos positivos. Estudos de pesquisadores do MAP apontam que um dos impactos mais visíveis com a implementação das rodovias é o avanço desordenado do desmatamento sobre áreas naturais (Figuras 2 e 3).

Figura 2 – Cenário de desflorestamento da região MAP em 2030



Fonte: IPAM - Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia

Figura 3 – Transporte de madeira na BR-317, Ibéria/Peru.



Fonte: Machado, pesquisa de campo, setembro de 2012.

Ao pautar seus estudos no desenvolvimento sustentável da Amazônia, no crescimento econômico, na justiça social e na proteção da integridade dos ecossistemas da região, o IPAM defende o debate prévio das consequências ambientais de obras de infraestrutura na região, a fim de evitar a repetição de erros do passado. Desde 1998, expedições às rodovias BR-163, Transamazônica e Transoceânica, por exemplo, buscam formulações de estratégias para lidar com o asfaltamento planejado de grandes rodovias. Segundo os membros do IPAM, os resultados desses estudos têm sido apresentados diretamente aos tomadores de decisão em diferentes esferas governamentais.

A região Amazônia possui riquezas naturais ainda pouco exploradas e as estradas pavimentadas originaram um maior avanço na exploração dos recursos naturais na região MAP. Assim, nos últimos anos, surgem diferentes estudos sobre esses impactos. O Mini MAP Estradas, por exemplo, tenta realizar intercâmbios, socializar informações, realizar estudos elaborar acordos e planos de mitigação de impactos negativos da pavimentação e melhoria de



estradas na região. Atualmente, o Mini MAP estradas vem realizando estudos sobre o potencial econômico das principais atividades econômicas da região mediante elaboração de modelos econômicos.

Na Bolívia, em Santa Cruz de la Sierra, o grupo de pesquisa realizou entrevistas com diferentes pesquisadores e setores do Estado. Nas entrevistas, as mudanças ocorridas com as obras das estradas foram muitas vezes ressaltadas. Alguns afirmaram que o avanço da fronteira agrícola, com a floresta convertida para outros usos, e os grandes projetos, tais como estradas, gasodutos, usinas hidrelétricas estão afetando diretamente os meios de subsistência dos povos indígenas das terras baixas. Na Bolívia, os povos indígenas estão diretamente associados às florestas. Territórios indígenas nas terras baixas, em muitos casos, coincidem com as áreas protegidas (parques naturais, reservas florestais). É neste contexto que surgem os conflitos do Estado com os povos indígenas que vivem atualmente em Mojeños, Tsim Yuracaré e Isiboro Secure (TIPNIS). Esta última área sofre ameaça com a construção de estradas que cortam o parque. A estrada não só pode significar a destruição do parque com seus respectivos impactos ambientais, mas também provocar uma rápida conversão de florestas para outros usos e mudar o modo de vida dos tradicionais povos indígenas das terras baixas bolivianas.

Em Ibéria, zona da província peruana Tahuamanu, estudiosos do MAP revelam que, nos últimos anos, foram intensificados os megaprojetos na América Sul (Figura 4). Os empreendimentos têm como finalidade aumentar o nível de integração através da melhoria de infraestrutura regional sul americana (IIRSA). Através do IIRSA, a estrada interoceânica foi pavimentada e melhor conectada. Com a melhoria da infraestrutura, a exploração madeireira tornou-se mais intensiva e o transporte de mercadorias mais rápido. Antes da abertura da nova estrada, o trajeto entre Cuzco e Puerto Maldonado era realizado entre 3 a 5 dias, hoje é feito em 10 horas.

Figura 4 – Área central de Ibéria/Peru, cidade atravessada pela Estrada do Pacífico.



Fonte: Machado, pesquisa de campo, setembro de 2012.

As principais críticas apontadas quanto à construção da estrada passam por impactos sociais e ambientais. Por exemplo, a crítica de que a exploração florestal tanto legal quanto ilegal é incentivada com a abertura e melhoria da estrada, sempre destrutiva ao ambiente natural e aos territórios de grupos indígenas. Outro aspecto negativo é a migração de agricultores para o trabalho da construção civil e da estrada, não havendo retorno para o trabalho agrícola após o fim de execução da obra. Quanto aos aspectos positivos, os estudiosos afirmam que esses giram em torno da esfera econômica, por exemplo, a melhoria da circulação de mercadorias e a intensidade do transporte do complexo de produção da soja, produto oriundo, principalmente, da produção agropecuária brasileira.

O plano, ao seguir a lógica da natureza como barreira a ser vencida e como recurso a ser explorado, considera apenas que a melhoria da infraestrutura de estradas torna o transporte e o comércio mais fluído, tendo como consequência a redução de custos. Mas, para além das questões econômicas, é importante considerar que o plano de integração da infraestrutura implica em mudanças



profundas na organização espacial, na legislação dos estados e nas relações sociais. Para Camacho e Molina (2005), as mudanças na América do Sul estão dirigidas exclusivamente para facilitar a extração dos recursos naturais e melhorar o trânsito entre a periferia e o centro industrial. Sendo assim, é possível afirmar que o essa estrutura espacial caracteriza-se por estabelecer no sistema espacial uma relação de autoridade – dependência exercida pelos espaços centrais. Becker (1972) afirma que o centro captura os recursos naturais e humanos da periferia, ao mesmo tempo em que difunde os impulsos do desenvolvimento.

Zibechi (2006) ressalta que é evidente que esse tipo de “desenvolvimento” irá gerar mais pobreza e maiores desigualdades, aumentando a concentração da riqueza nas escalas local e global e apresentando profundos impactos ambientais. As consequências são ainda mais negativas quando se considera que o plano está sendo implementado em silêncio, sem a participação efetiva da sociedade civil e dos movimentos sociais.

Outro impacto ressaltado é a chegada de imigrantes haitianos na região de Madre Díos, localidades que, segundo os entrevistados, não possuem infraestrutura para receber os novos imigrantes. Na maior parte das cidades visitadas foi possível encontrar grupos de imigrantes do Haiti, encontrados tanto no Brasil quanto no Peru. Como Iñapari e Ibéria são cidades que fazem parte da fronteira Peru-Brasil, foi possível observar a presença de imigrantes em ambas as cidades. Em matéria publicada no jornal O Globo, edição de 05 de janeiro de 2012, a pequena cidade brasileira de Brasiléia, localizada na fronteira do Brasil com a Bolívia e o Peru, estava ocupada por imigrantes haitianos que, através das suas falas sobre as dificuldades enfrentadas durante a viagem, demonstravam haver uma cadeia de tráfico de pessoas que inicia no Haiti, passa pelo Equador e chega ao Brasil.

O último trajeto realizado no Peru foi o de Ibéria-Puerto Maldonado. O percurso também foi feito pela Estrada do Pacífico, que, assim como nos percursos anteriores, encontra-se em boas condições de pavimentação. O trajeto passa por pequenas vilas rurais de produção de castanha e pecuária (Figura 5). A



atividade extensiva de pecuária e a extração madeireira são as ações predominantes na paisagem (Figura 6).

Figura 5 – Comunidades rurais nas margens da *Carretera Interoceánica*.



Fonte: Machado, pesquisa de campo, setembro de 2012.

Figura 6 – Pecuária, extração de madeira e queimada são práticas que marcam a paisagem entre Ibéria e Puerto Maldonado/Peru.



Fonte: Machado, pesquisa de campo, setembro de 2012.



Puerto Maldonado é uma das principais cidades da rota de comercialização dos produtos que escoam pela Estrada do Pacífico (Figura 7). A concretização da obra de uma ponte intercontinental que atravessa o rio peruano Madre de Díos é um dos elementos da integração interoceânica, uma vez que dinamiza a logística de travessia das mercadorias. Puerto Maldonado é uma das principais e mais dinâmicas cidades da Amazônia Peruana. Nos últimos anos ocorreu um significativo crescimento da população e aumento da intensidade de fluxos de migrantes para a cidade, que possui comércio e serviços amplos.

Figuras 7 – Ponte Intercontinental de Puerto Maldonado/Peru.



Fonte: Machado, pesquisa de campo, setembro de 2012.



IV – Considerações finais

Conforme foi demonstrado nos parágrafos anteriores, o processo de integração é uma questão complexa e exige reflexão. Não se deve, e não se pode efetuar a integração no modelo de ocupação amazônica anterior, baseado exclusivamente na extensão de rodovias, indução da migração e subsídios ao capital, como demonstrado nos diversos trabalhos de Becker sobre o desenvolvimento da Amazônia (BECKER, 1990; 2002; 2004).

Para Becker (2002), se o capital natural é básico para a competitividade regional, há que utilizá-lo de modo conservacionista. A autora afirma que não será possível promover a integração sem internalizar seus benefícios para as populações locais, sob risco de afetar negativamente a governabilidade e a soberania.

Através das impressões e reflexões suscitadas durante o trabalho de campo e da elaboração do presente artigo é possível concluir que a complexa questão da integração física dos países sul americanos não deve tomar os mesmos rumos do modelo de ocupação amazônica dos anos de 1970, que foi baseado na extensão de rodovias, promovendo maior circulação de migrantes e de capital. A integração regional só será concretizada com verdadeiros benefícios para população local.



V - Referências bibliográficas

BECKER, Bertha K. Crescimento Econômico e Estrutura Espacial do Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 34, n. 4, p. 73-109, 1972.

_____. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990.

_____. Os Eixos de Integração e Desenvolvimento e a Amazônia. In: Becker, K.B.; Egler, C.; Corrêa, R.L. e Lopes, M.J. (Org.). *Revista Território* nº 6. Rio de Janeiro: Relume Dumara, 1999, p. 29-42.

_____. Amazônia: Mudanças Estruturais e Tendências na Passagem do Milênio. In: Mendes, A. D. (Org.). *A Amazônia e o seu Banco*. 1º ed. Manaus: Valer, 2002, v. 1, p. 71-94.

_____. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro, Garamond, 2004.

CAMACHO, Gabriel Herbas e MOLINA, Silvia. IIRSA y la integración regional. In: *OSAL (Observatório Social de América Latina)*. Buenos Aires: Clacso, n. 17, 2005.

CARVALHO, G. *A Integração Sul-Americana e o Brasil: O Protagonismo Brasileiro na IIRSA*. Belém: Fase, 2004.

COELHO, Maria Célia e MIRANDA, Elis de Araújo. “Agricultura, recurso florestal e desenvolvimento sustentável na Amazônia Brasileira”. In: CASTRO, Iná et al (Orgs.). *Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

IIRSA. *Iniciativa para implantação da infraestrutura regional da América do Sul*. Brasília: Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos, MPOG, 2002.



MACHADO, Lia Osório. Urbanização e Mercado de Trabalho na Amazônia Brasileira. In: *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, Ano XIII, nº 1, 1999, p. 109-138.

_____. Região, cidades e redes ilegais. Geografias alternativas na Amazônia sul americana. In: Gonçalves, M. F.; Brandão, C.A.; Galvão, A.C. (Org.). *Regiões e Cidades, cidades nas regiões. O desafio urbano-regional*. 1º ed. São Paulo: Editora UNESP, 2003, v. 1, p. 695-707.

ZIBECHI, Raúl IIRSA: la integración a la medida de los Mercados In: *Programa de las Américas Informe Especial*, 2006.