

O ACORDO MERCOSUL E A UNIÃO EUROPEIA: O AMAPÁ, um possível atalho logístico

RESUMO

Este trabalho buscou analisar as potencialidades e entraves logísticos, que o estado do Amapá, pode estabelecer a partir do acordo entre o Mercosul e EU, ao passo que este mercado que pode englobar um contingente de quase 800 milhões de consumidores e um PIB conjunto de cerca de 20 trilhões de dólares. Neste sentido, este acordo visa eliminar ou amenizar as tarifas e barreiras não tarifárias entre os dois blocos, ao passo que deve facilitar o comércio de bens e serviços, promover a cooperação regulatória, a proteção do meio ambiente e dos direitos humanos, e estimular o desenvolvimento sustentável e a integração regional. Compreende-se que este acordo, pode trazer grandes oportunidades, assim como desafios ainda maiores para os países membros do Mercosul, que terão acesso preferencial a um mercado de alto poder aquisitivo e elevado padrão de qualidade, mas também enfrentarão uma maior concorrência e exigência por parte dos consumidores e produtores europeus. Ressalta-se que para aproveitar os diversos benefícios do acordo, os países do Mercosul precisarão investir em infraestrutura, inovação, educação, competitividade e sustentabilidade. Neste trabalho, almeja-se apresentar uma visão geral das oportunidades regionais do Brasil com o acordo Mercosul-União Europeia, bem como dos obstáculos e condicionantes para a sua efetivação, com base em uma análise institucional e logística. O objetivo é fornecer subsídios para uma avaliação crítica e propositiva desse acordo estratégico para o futuro do Amapá.

Palavras-chaves: Logística; Transporte; Comércio internacional.

1 INTRODUÇÃO

Em face ao potencial sobre o acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia, que foi assinado em 2019, após os impasses de vinte anos de negociações, é pertinente considerar, que tal mecanismo intercontinental possa vir a se tornar um dos mais importantes e abrangentes do mundo. De modo, que pode englobar um mercado de quase 800 milhões de consumidores e um PIB conjunto de cerca de 20 trilhões de dólares. Neste sentido, este acordo visa eliminar ou amenizar as tarifas e barreiras não tarifárias entre os dois blocos, ao passo que deve facilitar o comércio de bens e serviços, promover a cooperação regulatória, a proteção do meio ambiente e dos direitos humanos, e estimular o desenvolvimento sustentável e a integração regional.

Compreende-se que este acordo, pode trazer grandes oportunidades, assim como desafios ainda maiores para os países membros do Mercosul, que terão acesso preferencial a um mercado de alto poder aquisitivo e elevado padrão de qualidade, mas também enfrentarão uma maior concorrência e exigência por parte dos consumidores e produtores europeus. Ressalta-se que para aproveitar os diversos benefícios do acordo, os países do Mercosul precisarão investir em infraestrutura, inovação, educação, competitividade e sustentabilidade.

Desta maneira, ao analisar que o Brasil possui uma dinâmica econômica diversificada, e que desta maneira seja um dos principais protagonistas do acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia, que representa uma oportunidade única para o país ampliar e

¹ Engenheiro de Produção - UEPA, Especialista em operações logísticas – UFPA, Mestre em Desenvolvimento Regional, UNIFAP. Doutorando em desenvolvimento econômico, regional e meio ambiente, PPGE/UFPA. E-mail: damasceno_th@outlook.com.

diversificar as suas relações comerciais, atrair investimentos estrangeiros, aumentar a competitividade e a produtividade, e fortalecer a sua posição geopolítica no mundo.

Este acordo, tem a previsão de eliminar ao em torno de 91% das tarifas impostas pelos europeus aos produtos brasileiros, abrindo novos mercados para setores como o agronegócio, a indústria, os serviços e as pequenas e médias empresas. Além disso, o acordo também contempla aspectos como a facilitação do comércio, a cooperação técnica, a proteção da propriedade intelectual, a defesa da concorrência, a promoção dos direitos trabalhistas e ambientais, e o apoio à integração regional.

Ao ressaltar as possibilidades de integração regional, é que se vislumbra o potencial do Amapá, como um estado que pode se beneficiar do acordo com a União Europeia, tendo em vista a sua localização geográfica privilegiada e a sua vocação para a exploração sustentável dos recursos naturais. Quando se trata do potencial logístico, destaca-se que o Amapá faz fronteira com a Guiana Francesa, que é um território ultramarino da França e, portanto, parte da União Europeia. Essa condição facilita o intercâmbio comercial, cultural e turístico entre o estado brasileiro e o país europeu. Além disso, o Amapá possui acesso ao Oceano Atlântico pelo rio Amazonas, o que favorece o escoamento da produção local para os mercados internacionais. O estado conta com dois portos importantes: o Porto de Santana, que é o principal terminal de cargas do estado, e o Porto de Macapá, que é voltado para o transporte de passageiros e cargas leves.

É interessante frisar que o estado do Amapá possui uma economia baseada na exploração dos recursos naturais, especialmente na mineração, na agricultura e na pesca. O estado possui uma grande biodiversidade e uma extensa área de floresta preservada, que oferece potencial para a produção de produtos orgânicos, biotecnológicos e farmacêuticos. O estado também possui uma cultura diversificada, influenciada pelas etnias indígenas, africanas e europeias. O acordo com a União Europeia pode abrir novas oportunidades para o Amapá exportar produtos com valor agregado e diferenciado para os consumidores europeus, que valorizam a qualidade, a origem e a sustentabilidade dos produtos.

Todavia, é pautado que para aproveitar as oportunidades oferecidas pelo acordo, o Mercosul, o Brasil e neste caso o estado do Amapá, precisam enfrentar uma série de desafios internos e externos, como a implementação de reformas estruturais, a adequação às normas e padrões europeus, a superação das resistências políticas e sociais, e a negociação de eventuais conflitos e divergências com os seus parceiros. Neste trabalho, pretendemos apresentar uma visão geral das oportunidades regionais do Brasil com o acordo Mercosul-União Europeia, bem como dos obstáculos e condicionantes para a sua efetivação, com base em uma análise institucional e logística. O objetivo é fornecer subsídios para uma avaliação crítica e propositiva desse acordo estratégico para o futuro do Amapá.

2 SÍNTESE SOBRE O ACORDO MERCOSUL E UE

O comércio internacional não deve ser visto como uma disputa de ganhadores e perdedores, em que os benefícios de um lado são prejuízos do outro. A abertura do comércio, com diminuição de tarifas e de obstáculos, representa vantagens para todos, pois permite aos países explorarem as suas diferenças produtivas, vendendo os produtos em que são mais eficientes e comprando a um custo menor os bens em que são menos eficientes.

Enfatiza-se que o Mercosul é um dos principais destinos do capital de países europeus em diversos setores como indústrias químicas e automotivas, bancos, alimentação e telecomunicações. Atualmente mais de 60 mil empresas europeias estão presentes no mercado sul-americano. Segundo o Ministério das Relações Exteriores, o acordo possibilitará a integração de cadeias produtivas regionais com cadeias produtivas europeias, possibilitando não apenas uma ampliação de mercados, mas também possibilitando gerar sinergias de capitais

instalados nos dois blocos, beneficiando diretamente multinacionais, principalmente as de capital europeu (BRASIL, 2019).

Assim, o acordo permitirá que os países do Mercosul obtenham bens de produção e bens de consumo a preços menores, gerando economia de recursos, com efeitos positivos por todas as economias e aumento geral da capacidade competitiva. Conforme visualizado na carta conjuntura (IPEA, p. 1, 2019):

No dia 28 de junho de 2019 foi anunciada a conclusão da negociação do acordo entre o Mercado Comum do Sul (Mercosul) e a União Europeia (UE), após um longo processo iniciado há vinte anos. O acordo propriamente dito ainda precisa ser redigido e submetido à aprovação para, finalmente, entrar em vigor. Primeiramente, o acordo comercial anunciado é parte de um Acordo de Associação, que ainda incluirá um pilar político e um de cooperação, já apresentados em 2018. O acordo ainda deverá ser revisto e traduzido em todos os idiomas das partes. Após essas etapas, deverá ser assinado pelos países do Mercosul e pela Comissão Europeia. Em seguida, será encaminhado aos parlamentos do Mercosul e europeu para ratificação. É, portanto, um acordo bastante amplo, com potencial de provocar grandes impactos em todos os países, não apenas no campo econômico mas em diversas outras áreas.

Em síntese, pode-se afirmar que o acordo entre Mercosul e União Europeia, pode representar um marco histórico para as diferentes relações comerciais entre os dois blocos regionais. Ao mesmo tempo, que tende a ser um grandioso desafio para sua implementação e gestão, haja vista as disparidades econômicas dos países.

Pode-se destacar, que este acordo traz vantagens para ambos os lados, como a redução dos direitos aduaneiros, a abertura de novos mercados, a harmonização de normas e a reafirmação do sistema multilateral de comércio. Para o Brasil estas novas regras contribuem para a maior integração da economia brasileira nas cadeias de valor bilaterais, regionais e globais. Estas regras ampliarão o acesso do Brasil a insumos tecnológicos a preços mais competitivos, facilitando o acesso a mais investimentos, especialmente em setores com elevado comércio intrafirma, ou seja, quando uma empresa realiza operações comerciais entre a matriz e suas subsidiárias (BRASIL, 2019).

Todavia, o acordo também implica limitações, como as assimetrias estruturais, os impactos setoriais e os custos de adaptação. Portanto, é importante que os países do Mercosul e da União Europeia estejam preparados para enfrentar essas limitações e maximizar as vantagens do acordo, buscando uma parceria estratégica equilibrada, inclusiva e sustentável.

Em suma entende-se que este acordo, Mercosul-EU, não se limita a apenas um acordo de livre comércio. Ao passo que, abrange vários assuntos econômicos, além dos eixos político e de cooperação. Logo, além do crescimento do comércio de bens entre as duas regiões, pode-se prever aumento dos investimentos externos estimulados pela maior segurança de regras, harmonização regulatória, mecanismos de resolução de conflitos e transparência, do comércio de serviços e maior articulação e aproximação nos campos econômico, político, regulatório, de meio ambiente, de tecnologia, dentre outros (IPEA, 2019). E esta ampla perspectiva, pode ser retransmitida aos contextos regionais, como é caso do Amapá, que pode figurar um interessante elemento dentro da logística de transporte, entre os blocos.

3 A COMPREENSÃO DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

Ao buscar a compreensão da lógica de convergência estabelecida entre as macros potencialidades econômicas (mineração, madeira, energia, celulose, grãos, dentre outros) e os fluxos criados a partir da infraestrutura de transporte, percebe-se que tal dinâmica perpassa

pelo direcionamento do capital por meio de cadeias, polos ou arranjo produtivos locais (APL), ao passo que esta infraestrutura tenha a capacidade de induzir ou melhorar a fluidez de bens e serviços em uma perspectiva pautada nas relações exógenas. Contudo, há de se ter constituídas as condições necessárias à formação de redes de circulação, assim como o fomento das potencialidades econômicas, a logística para o abastecimento, transporte e distribuição de insumos e para escoar a produção, além de atender as demandas sociais como saúde e educação.

Percebe-se que dentre o somatório de forças indutoras demandadas ao desenvolvimento local e regional, destaca-se que a implementação de vias conectoras e de acesso, são cruciais, principalmente, quando se compreende a noção de rede de circulação e mobilidade no território. Ao passo que tem sido necessário estabelecer a natureza dos elos e da formação das interações socioeconômicas, no que tange o entendimento das ações públicas para a formação e integração dos chamados polos de crescimento/desenvolvimento. O sistema de infraestrutura de transporte pode, desta maneira, ser organizado como um interessante meio facilitador para tal articulação do território, assim como dá suporte a diferentes atividades socioeconômicas.

Uma das principais demandas esperada pelas ações do poder público e de forte interesse do setor privado, dentro da gama de planejamento e investimentos para melhoria da fluidez do território, tem sido a implementação de infraestruturas de transportes, de modo que ela possibilita a redução dos custos, aumento de competitividade, entrega de serviços públicos e privados. Espera-se com a consecução desse objetivo estimular o aumento da mobilidade e do potencial de atratividade da área beneficiada com resultados de dinamização econômica, que podem ser medidos pela evolução de indicadores como o PIB, pelo crescimento do emprego, pela atração de novas empresas, pelo aumento da arrecadação tributária, pelo incremento no consumo, pela ampliação do patrimônio e das infraestruturas públicas e privadas, pela valorização da terra, fluidez logística, integração local e regional, melhores tempos de deslocamento, entre outros fatores (ANDRADE; MAIA; LIMA NETO, 2015).

A mensuração destes fatores deve ser traduzida na busca pela ampla compreensão do mundo contemporâneo, onde suas interações trazem à tona a diversificação de ações sinérgicas e de relevância para fenômeno da movimentação do território, ou seja, da circulação de mercadorias, pessoas e/ou informações, cuja origem está no aprofundamento da divisão territorial do trabalho (SOUZA, 2016). Nesta mesma concepção, sobre a demanda, fluidez e circulação pelo emprego de infraestrutura, Santos (2002, p. 64) afirmou que:

Se outrora havia a necessidade de implantar sistemas de objetos que assegurassem a produção e, por conseguinte, seu escoamento para o estrangeiro, hoje os sistemas de engenharia devem garantir primeiro a circulação fluida dos produtos, para possibilitar a produção em escala comercial. É a circulação, em sentido amplo, que viabiliza a criação e a continuidade das áreas de produção.

Para tal análise cabe a compreensão do uso do território, que em outras palavras tem sido definido pela implantação de infraestruturas, denominada por de sistemas de engenharia, e com a inserção de uma dinâmica na economia e na sociedade, ou seja, também a indução de fatores atrativos de migração, de investimentos, somados as normatizações do Estado, são produtores de novos tecidos territoriais. Atenta-se que nos últimos anos novos conjuntos de técnicas como rodovias, ferrovias, portos, comunicação e hidrelétricas, e objetos técnicos como veículos e implementos, e os insumos técnico-científicos como sementes, adubo e consultorias, promovem a eficácia, a divisão e a especialização do trabalho nos lugares, possibilitando a manutenção de um ciclo virtuoso para uns e vicioso para outros (SANTOS, 2002; SOUZA, 2016).

Muito embora, ressalta-se que ao relacionar a capacidade que o estado deve ter para prover propostas de integração com as ações de planejamento, voltadas tanto para o setor de transportes, quanto para o fomento do desenvolvimento regional, se tem percebido os frágeis resultados obtidos nos diferentes contextos regionais, a partir destas ações, é visualizado que nem sempre houve o cuidado para compreender as peculiaridades e as dinâmicas socioeconômicas encontradas no Brasil, e com isso visualiza-se a capacidade de tais ações de terem seus desempenhos suprimidos, principalmente, pela sua própria incapacidade de compreender e planejar, adequadamente, conforme aos distintos mosaicos de realidades de cada região, ou seja, a percepção endógena de estados e regiões.

De modo, que em face as heterogeneidades regionais brasileiras, é imperativo que haja a capacidade de organizar metas e tornar os objetivos claros e executáveis, e com isso dinamizar diferentes contextos socioeconômico, na tentativa de resolver os desequilíbrios existentes. Esta percepção multifacetada que se tem tido, pesa quando se projeta uma resposta, em face às desigualdades locais e regionais, ou seja, observa-se que têm sido concebidas medidas semelhantes para atender grande fatia do território nacional, por consequência, os resultados destoam do planejamento sistemático previsto, tendo em vista os distintos interesses geopolíticos e econômicos no âmbito endógeno.

Por esta perspectiva, ao inserir um olhar pontual à temática, onde se tem a aplicação de infraestrutura de transporte para a indução da melhoria de vida das pessoas, sob os aspectos de mobilidade, integração, logístico, educação, saúde, comunicação, assim como no interesse econômico. Faz-se necessário empreender, por uma compreensão contextualizada e adequada, o que realmente seja o chamado desenvolvimento, além de suas diferentes vertentes, aplicações e percepções para a sociedade. Paralelamente com a mecanização e transformação do tecido espacial, acentuam-se as especializações regionais em produção de matérias-primas para exportação, utilizando dos sistemas de infraestrutura de transporte, como rodovias, aeroportos, ferrovias, portos e dutos, para se conectarem com o mundo, contudo, sem propiciar a integração nacional, regional ou local eficaz.

A realidade regional é dada, muitas vezes, às iniciativas com forte viés nas atividades exógenas, tais como a exportação de produtos primários e commodities, que geralmente possuem baixo valor agregado. Tem sido observado, que tal dinâmica pouco tem contribuído para a formação e/ou a consolidação de cadeias tanto para frente, quanto para trás². Por tais fatores é percebido que a implantação de infraestrutura transporte, tem resultado em muitas tentativas fracassadas ou ainda, em resultados pífios, vistos em diferentes momentos da história do país, onde se teve a iniciativa da implantação dos chamados polos de desenvolvimento, sem pensar nos fatores endógenos, ou seja, com ações planejadas e executadas sem a devida compreensão da realidade local ou regional (solo, cultura, clima, fauna e flora), e desta forma como quociente institucional, são vistos o surgimento de diversos enclaves produtivos, que pouco tem agregado ao contexto socioeconômico de longo prazo.

O projeto de integração no Brasil tem sido elaborado desde o período colonial, haja vista a interessante gama de planos viários sugeridos, principalmente, a partir do século XIX. Muito embora a implementação de fato tenha sido intensificada e ganhado maior volumes de obras em meados da década de 1940. A princípio é observado, por meio dos planos viários nacionais, um forte enfoque viário multimodal, explicado pela extensão continental do Brasil, porém o projeto predominantemente férreo e hidroviário, sucumbiu ao chamado rodoviarismo, que é o fenômeno de protagonismo da matriz viária por rodovias. Este fenômeno foi acelerado com os governos militares, que ganhou maior impulso e tomou as dimensões territoriais em nível das regiões consideradas menos densas, populacional, e menos interligadas por via terrestre.

² Para Hirschman (1961) a introdução dos conceitos de encadeamentos para trás e para frente, permitem a articulação dos elos entre as diversas atividades que integram a estrutura produtiva de determinada economia, conformando suas diversas cadeias produtivas ou cadeias de valor.

Caberia à vontade política de efetivar o discurso de integração territorial aliado aos lemas de segurança, defesa e desenvolvimento nacional e regional, neste sentido, o governo conduziu à implantação de infraestruturas diversas na região amazônica, demonstrando a intenção geopolítica da conjuntura militar de transformar de fato, o Brasil numa potência regional e mundial (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2017).

Neste cenário, imerso em decisões estratégicas de ocupação demográfica e ondas desenvolvimentistas, dentre outras políticas que se consolidavam ou não, sob o viés da ótica geopolítica dos governos militares, se relaciona a capacidade em que o Estado teve de prover propostas e ações de planejamento voltadas tanto para o setor de transportes, quanto para o fomento do desenvolvimento regional, em muitos casos não observando as características endógenas, que intrinsecamente moldavam as dinâmicas dos resultados, em face ao surgimento de passivos ambientais, conflitos agrários, déficits sociais e desigualdade econômica.

O surgimento de contextos desestruturados, passou a demandar por uma maior compreensão desta reorganização dos diferentes territórios. E foi neste ambiente controverso que a teoria dos polos teve certo protagonismo estrutural na política de desenvolvimento regional brasileiro durante o regime militar, ao passo que se fez necessário o emprego de infraestrutura de integração regional e suporte aos ditos polos.

A rigor, parte-se das premissas conceituais que os fatores internos do crescimento são a disponibilidade de recursos naturais e humanos, o mercado interno e a estrutura produtiva. Esses fatores atraem as indústrias, que passam a produzir para os mercados local, nacional e internacional. Esta é a abordagem *da teoria da polarização*, ou polos de crescimento. Nessa ótica, a política regional de desenvolvimento consiste, basicamente, em maximizar as vantagens regionais para as indústrias, criando economias externas passíveis de atrair investimentos externos (SOUZA, 2009). Relaciona-se os fatores estratégicos da geopolítica, bioma, modo de vida, de produção e especialmente o modelo de desenvolvimento que tem sido adotado na região, e desta maneira toma-se por base a tentativa do amplo crescimento da Amazônia, que tem se processado de maneira disforme.

Desta forma é afirmado que os polos poderiam ser estruturados tanto por meio de investimentos em infraestrutura, quanto por meio de variados tipos de incentivos (fiscal, subsídios, dentre outros), que atrairiam as indústrias propulsoras para estes polos induzidos e, conseqüentemente, dariam início ao processo de crescimento econômico, em contrapartida este viés praticamente sintetiza uma visão voltada para as demandas exógenas, ou seja, o polo pensado para atender prioritariamente o mercado externo, e não âmbito local ou regional.

Por esta perspectiva de estruturação dos polos e pelas demandas causais de interesses contraditórios, tanto dos fluxos endógenos, quanto dos exógenos, que se é empregada a dinâmica física de meios viários com conexões estratégicas abrangendo o território. Tal ambiente deveria ser pensado no intuito de propiciar uma configuração dinâmica, com múltiplas possibilidades de fluxos, tal formação é dominada de rede técnica, nesta discussão se teve atenção para as redes de infraestrutura, como sendo uma interessante abordagem na compreensão do sistema formado pelas conexões e interações no fluxo por meio de transporte.

A rede enquanto objeto técnico, deve buscar a integração entre as rodovias, portos, aeroportos, dentre outros elementos viários operacionais, podem permitir fluxos de mercadorias e informações com a qualidade de conectar, solidarizar, e de excluir, se caracterizando, sobretudo enquanto resultante da manifestação das coações técnicas, econômicas, políticas e sociais. Entende-se que no contexto da teoria da polarização, supõe-se que exista uma hierarquia de atividades interdependentes no interior do polo e uma rede espacial de infraestrutura de transporte e de comunicações, facilitando o escoamento espacial dos fluxos de bens, serviços e informações (SOUZA, 2009).

Dado os interesses e ações do poder público sob as influências das grandes empresas, são as redes de transportes que vão dominar a (re) configuração do território, promover níveis

de complexidade e eficácia territorial, podendo ser redes equilibradas, conexas e desenvolvimentistas nas diferentes escalas, como também redes desarmônicas, desequilibradas que polarizam o território, e que concomitantemente incrementa as desigualdades sociopolíticas, culturais e econômicas (BRESSER-PEREIRA, 2004). O contraponto é estabelecido pela fragilidade de ampliar as faces endógenas que envolvem e intervêm nas produções locais e regionais, permitindo aos instrumentos institucionais uma visão diferenciada para que haja a proposição de condições favoráveis e duradouras, com alcance sistêmico e harmônico nas mais variadas formas de produção.

Com base nesta fragilidade visualizada sob o viés endógeno, em favorecimento das atividades do grande capital, que se tem a necessidade estrutural e a difusão de políticas de públicas setoriais que impliquem na fluidez, mobilidade, qualidade de vida e no aumento produtivo local e regional. Uma vez que a conjuntura socioeconômica a margem dos polos, precisa de maior participação dos variados seguimentos públicos, como rodovias, portos, ferrovias, crédito, tributação diferenciada, dentre outros, dada a possibilidade de ventilação estrutural e verticalização de polos produtivos potenciais.

Por esta compreensão, a mobilidade pode ser representada pela comunicação e pela circulação, que agem sempre de forma complementar entre si. Ao passo que a produção do território se dá por estas interações espaciais e conseqüentemente aos desejos do poder público sobre os interesses coletivos, que através das redes (cada vez mais influenciadas pelas atuações de grandes empresas no mercado), torna-se o território os lócus privilegiados, para suas práticas de gestão territorial e campo de poder, dinâmica e disputas de interesses (RAFFESTIN, 1993).

Por isso, entende-se que para atender satisfatoriamente os déficits socioeconômicos da capital e do interior do estado, o poder público deve desempenhar seu papel transformador de maneira integrada, avaliando e mantendo a infraestrutura atual, assim como concebendo novas possibilidades viárias para consolidação de serviços públicos utilização dos recursos naturais, de forma sustentável e bem gerenciada que amplie os fluxos logísticos, haja vista que em diferentes momentos da história regional brasileira a aplicação de políticas públicas foram empregadas de maneira isoladas, ou seja, sem suporte sistêmico e distantes de uma perspectiva endógena, e muitas não alcançaram os resultados esperados, nem para as plataformas governamentais que as propuseram nem para os indivíduos ou classes que as adotaram, assim como foram visto em diferentes momentos da região amazônica.

Ao analisar as principais políticas intervencionistas para a agenda do desenvolvimento regional brasileiro, observa-se uma reprodução centralizada e, quase sempre longe da realidade do contexto amazônico. Tais medidas foram planejadas e executadas com o intuito de estimular a demografia, ampliar as potencialidades econômicas, a expansão das fronteiras internas, ao passo que teve como característica, a baixa expressão endógena. Com tais iniciativas, buscou-se atribuir transformações produtivas e sociais, inserir um ritmo de crescimento contínuo, em face ao discurso de necessidade de integração regional, falta de modernização dos contextos regionais do Centro-oeste e Norte, diminuir os padrões socioeconômicos fragmentados e desiguais de ocupação da região, assim como o emprego de infraestrutura.

As principais transformações na Amazônia, se deram a partir da década de 1940, e somente foram possíveis com a participação do Estado na ocupação e na integração da economia amazônica ao contexto nacional, a partir da ocorrência dos seguintes atos: Investimentos diretos em infraestrutura; Implantação de políticas e instrumentos de fomento como os elementos de atração do capital privado ou estatal à região; Oferta de incentivos notadamente fiscais; Incorporação ao mercado de áreas economicamente ociosas ou subutilizadas, mediante a criação de áreas tuteladas pelo Governo Federal, com subsídios que privilegiaram a apropriação de terras por empresas (PORTO, 2002). Salienta-se que até a década de 1950, a ocupação da Amazônia ainda se restringia principalmente à franja litorânea

e às extensões de terras ribeirinhas nos cursos dos principais rios navegáveis. Os diversos ciclos de exploração econômica, baseados em atividades extrativistas (BECKER, 2004).

A dinâmica observada, sintetiza que o emprego de diferentes programas de implementação de infraestrutura na região Norte, possibilitou o crescimento economicamente de doze vezes no período de 1960 a 1995, impulsionada pela instalação de rodovias e ferrovias, ampliação portuária, construção de hidrelétricas, abertura da fronteira agrícola e pecuária, exploração madeireira e mineral, instalação de plantas industriais, apoio de incentivos fiscais e ampliação do movimento migratório à região (GOMES; VERGOLINO, 1997). De modo que após a década de 1970, a ocupação dos Territórios Federais foi baseada em três aspectos: incentivos governamentais de atração migratória (Polamazônia e Polonoroeste); construção de rodovias ligando a Amazônia às demais regiões brasileiras; e interpretação da Amazônia como a última fronteira agrícola brasileira (PORTO, 2002). Tais fatos, como são mostrados, condicionaram uma maior capacidade de indução de crescimento e desenvolvimento local e regional, de modo a corroborar a conjunção de esforços necessários para a melhoria dos aspectos sociais da população.

A concepção territorial construída entre 1968 e 1974, no Estado brasileiro intervém com a instalação de uma malha técnico-política constituída de todos os tipos de conexões e redes de atuação, tendo como base logística as cidades. Foi instalada tal tipo de malha na Amazônia, com vistas a completar a apropriação física e controlar o território: redes de circulação rodoviária, férrea e hidroviária, de telecomunicações, urbana, dentre outros, subsídios ao fluxo de capital através de incentivos fiscais a créditos a baixos juros, indução de fluxos migratórios para povoamento e formação de um mercado de trabalho regional, inclusive com projetos de colonização, e superposição de territórios federais (BECKER, 2004).

No entanto, tendo em vista os frágeis resultados obtidos nos diferentes contextos regionais do país durante as décadas 1970 e 1980. Ressalta-se que não foi pela ausência de planejamento, para conceber a chamada integração do Brasil, ou pela falta de planos que a questão regional não teria sido corretamente tratada. Pois, como observado, proliferaram planos nos últimos vinte anos (1960 a 1980) nos diferentes contextos regionais do país, não só ao nível do governo federal, mas principalmente ao nível dos governos estaduais e dos órgãos regionais de desenvolvimento, mais que isso se multiplicou as instituições tanto de apoio financeiro quanto de fomento (CANO, 1981).

A Amazônia legal ocupa uma área aproximada de cinco milhões de quilômetros quadrados. Por isso houve o anseio imperativo para o lançamento de vias terrestres de penetração, assim como ferrovias e a conexão estruturação de portos e atracadouros para melhor estabelecer as interações com os rios. Compreende-se que a execução dos projetos de infraestrutura, seria apenas a etapa inicial do processo de integração regional, e que o viés de desenvolvimento socioeconômico e produtivo não estava facultado à inserção de políticas públicas setoriais, de modo abranger toda a região com propostas multifacetadas em polos produtivos.

É nesta ótica regional que é inserida, a princípio, a dinâmica do Amapá enquanto Território Federal - TFA, que após a sua criação, trouxe a necessidade da elaboração de vários planos setoriais promotores de políticas pública essenciais aos interesses da população e a iniciativa privada, mediante as demandas locais e regionais durante as décadas seguintes. A abertura de estradas e a pavimentação asfáltica das rodovias, a estruturação de portos e atracadouros, o investimento em ferrovias, assim como a construção de aeroportos e aeródromos. Esta dinâmica deveria, a priori, induzir a capilaridade necessária para ampliar os fluxos produtivos, econômicos e sociais, assim como o adensamento populacional pelo vasto território, como era demandado pelo discurso de integração e desenvolvimento.

4 AMAPÁ, UM MODELO PENSADO PARA O FLUXO EXÓGENO

Tendo como base o contexto de mudança estruturais ocorridas a partir da década de 1940 na região amazônica, e neste sentido os aspectos geopolíticos e socioeconômicos, que envolvem a criação do Território Federal do Amapá, haja vista a reivindicação local, em face ao abandono relacionado à região fronteira e as condições sociais e econômicas tidas como frágeis, incipientes e negligenciadas pelo Governo do Pará, antes de 1943. A percepção de que o Amapá estava de fato abandonado e que possuía pouca infraestrutura é observada por Costa (2007, p. 18), que discorre a respeito da vida local antes da formalização do Território Federal Amapá:

A ideia de que antes da criação do Território, em 1943, nada existia além da mata, da escuridão, dos rios e de alguns desgraçados que habitavam a esmo, ao livre devir da natureza e, a partir da federalização desta região, teve sua história balizada com a integração ao progresso da Nação. Talvez os homens que aqui viviam não fossem senão fantasmas indignos de ter uma história.

Os registros documentados descrevem sobre as condições socioeconômicas, que apontavam para uma precariedade, no que tange o funcionamento da infraestrutura mais básica. Onde estas deficiências, influenciavam decisivamente para a péssima canalização do saneamento e para as constantes rupturas no abastecimento de alimentos. Caberia, nesta análise, à necessidade de valorização social e econômica, ao passo que o governador Janary Nunes, inicialmente, enfrentou diversos problemas relacionados aos transportes e do abastecimento de suprimentos em geral.

As descrições enfatizam as particularidades do Amapá, onde ele é caracterizado como distanciado da civilização, sendo servido uma vez por mês um navio do Serviço de Navegação e Administração do Porto do Pará (SNAPP), assim como pelas embarcações de um comerciante. Estas deficiências e desafios relacionados ao baixo abastecimento de produtos alimentícios evidenciava o crítico estado de desnutrição de grande parte dos habitantes. Para minimizar os problemas de suprimentos de alimentos, o governo adquiriu uma pequena frota de veleiros (REIS, 1949), para estabelecer o transporte a abastecimento de produtos com frequência.

As dinâmicas vivenciadas com o início de formalização do Território Federal, ainda eram marcadas pelo abandono e pelo baixo investimento na esfera social e de infraestrutura de transporte, fato que dificultava a produção e o escoamento de produtos alimentícios produzidos distante dos centros urbanos. Havia diferentes motivações para estabelecer as dificuldades de circulação de mercadorias, uma vez que o Amapá era um território de diversidades sociais, econômicas e culturais. De modo geral, podemos afirmar que já havia nos anos 1940, alguma produção de excedentes locais que vinculava esta área aos mercados regional, nacional e internacional. No entanto, ainda de modo geral, esta vinculação não provocara a modernização dos fatores de produção e circulação de mercadorias: a definição do lugar e do tempo de trabalho sofria forte influência da natureza (LOBATO, 2014).

Era latente na justificativa e no discurso político, disseminado à época, a necessidade de diminuir a dependência da natureza, focada principalmente no transporte fluvial, tendo em vista a dinâmica do ciclo das marés vivenciado diariamente nos rios da região, fato que tornava imperativo o desejo estabelecido pelo governo de Janary Nunes, sob o viés da infraestrutura de transporte para consolidação de abertura de estradas e rodovias, partindo em direção ao interior, dar-se início ao processo de rodoviarismo no Amapá, conforme ratifica Costa (2007, p.40-155) que expõe o seguinte:

Janary se preocupava com a inexistência de estradas terrestres, fator que proporcionava a febre de atraso e de insalubridade aos homens da terra, e prescrevia que para a cura deste mal só uma outra febre bem mais forte e poderosa para combatê-la: a febre do progresso. Só a força avassaladora do progresso seria capaz de transformar o Amapá. [...] O principal aspecto presente no discurso oficial desta onda civilizadora na região era relativo à construção de estradas de rodagem, sendo esta a marca registrada do progresso a substituir os rios, considerados pelos governantes como símbolos do atraso no papel de principal via de transporte no Amapá. Era como – e sem exagero nenhum, a história amapaense começasse a partir da construção das estradas civilizadoras.

As ações do Governo Central para o TFA em relação a infraestrutura de transporte, deram início a diferentes frentes, uma delas foi em 1951 o início da construção da BR 156, que trouxe uma perspectiva de inserção de projetos rodoviários que culminasse na articulação da Amazônia com mecanismos de infraestrutura, voltados à integração com o restante do país, além de tentar promover o povoamento e o progresso da região, como era desejado e alardeado pelos governantes. Em 29 de julho de 1973 em Porto Grande no Território federal do Amapá, deu-se início a construção da rodovia BR 210, também conhecida como Perimetral Norte, com um projeto de cerca de 2.450 quilômetros de extensão, a qual deveria perpassar as fronteiras setentrionais do Brasil.

Com base nos objetivos econômicos e geopolíticos do padrão multimodal ligados, principalmente, as demandas do mercado externo por produtos primários, o desenho viário do Amapá foi sendo projetado e paulatinamente implantado por meio das rodovias, portos, ferrovia e aeroportos. Portanto, a infraestrutura de transporte no Amapá, ainda nos anos de 1970 e 1980 expandiam a reestruturação do território sob os aspectos local e regional. Desta forma a estruturação do programa de polos planejados para região, tipifica o modelo regional destinado a Amazônia durante o governo militar, conforme corrobora Monteiro (2005, p. 188).

Para agilizar a implantação de projetos exportadores, o Governo Federal criou, em 1974, o Programa de Polos Agropecuários e Agro minerais da Amazônia – Polamazônia. Os planos federais previam a implantação de diversos polos de desenvolvimento na Amazônia brasileira”, com destaque para a produção mineral. Ancoravam-se, portanto, numa visão de desenvolvimento regional que tinha por fundamento a necessidade de concentração espacial de capitais, capazes de produzir desequilíbrios, e, em decorrência destes, impulsionar processos de desenvolvimento por meio do surgimento de uma cadeia de ligações para frente e para trás das atividades produtivas consideradas chave. Alguns dos polos que integravam o Polamazônia eram Carajás, Trombetas e Amapá.

No que concerne ao Amapá, tal organização se mantivesse focada nas relações exógenas com a exportação de minérios e madeira, visualiza-se que a rede de transporte no TFA pouco possibilitou a polarização da mineração ou da indústria madeireira, tão pouco a edificação de estruturas intangíveis que criasse um fluxo de serviços, para além das fronteiras, integrando-se numa estratégia de política externa brasileira que visasse à integração com os outros estado e regiões e/ou com os países do Continente. O ensejo era provocar uma conexão do Brasil com o platô das Guianas que finalizaria o isolamento regional do norte da Amazônia. Se faz necessário considerar, no que diz respeito à implantação, ampliação, manutenção e continuidade da rodovia BR 210, os efeitos indesejáveis nos âmbitos sociais, ambientais ou na incapacidade de conclusão dela, fato que se agrava em decorrência da precária capacidade de atuação governamental na região. No contexto de estruturação da Perimetral Norte no Amapá, foram

incorporados os 102 km já construídos pela empresa de mineração ICOMI, na exploração mineral na localidade de Serra do navio, saindo de Macapá.

Com a criação do estado do Amapá em 1988, diferentes demandas locais foram estabelecidas e outras reorganizadas com o aporte econômico e político, que possibilitaram novas configurações socioeconômicas, que conduziu a reprodução de um sistema socioeconômico diferenciado em alguns municípios por um determinado período. Tal abordagem traz consigo a reflexão a respeito da capacidade institucional de criar meios socioeconômicos por um amplo espaço de tempo, que exercessem a função de facilitar a distribuição de bens e serviços, a ponto de produzir e reproduzir interações entre produtores e consumidores, e de modo geral com resultados positivos para a população do estado, de forma contínua.

As políticas públicas elaboradas para o Território Federal, e posteriormente, ao estado do Amapá, tem proporcionado a tangência necessária para configurar e reconfigurar os aspectos socioespaciais e socioeconômicos mais básicos, que tanto foram questionados antes de 1943, ou seja, o abandono institucional do governo, a falta de infraestrutura, as frágeis relações de abastecimento de alimentos e mantimentos. Assim como, outros fatores, que de certa forma, condicionava um cenário visto como desolador e tido como sinônimo de atraso e sem muitas perspectivas de crescimento e melhoria de vida para os seus habitantes.

Observa-se que as atenções econômicas de integração regional se voltaram para o Norte e especificamente para a conformação a priori da integração intranacional por meio de ações que valorizam as localidades estatais, tornando-as ativas e capazes de interagir com as cidades e estados nacionais assim como os países vizinhos fronteiriços. Somado a outros fatores socioeconômicos vivenciados pelo novo estado, uma das soluções que foi proposta, trata-se da implementação de mecanismos aduaneiros, que viessem induzir o crescimento das atividades econômicas locais.

As transformações abordadas, no contexto de infraestrutura de transporte ao longo da segunda metade do século XX, deram ao estado do Amapá o escopo mínimo, que fosse necessário para buscar dinamizar as potencialidades locais e regionais, muito embora essas transformações, ainda se encontrem em patamares, que exijam muito de investimento do poder público e privado, pois ainda há grandes discontinuidades nos projetos viários, que em sua maioria, foram elaborados para atender as demandas de transporte, mobilidade e logística em face as principais atividades econômicas do estado e seus municípios.

Nesta concepção, onde se tem visto estradas e rodovias com a falta de conservação e manutenção constante, ou que simplesmente ainda não receberam o pavimento asfáltico, se enfrenta as mazelas socioeconômicas de intensos períodos com muita poeira no verão, ou muita lama e prejuízos no inverno. Estes são fatos que engessam e elevam os valores de produtos e serviços, aumentam o tempo de deslocamento, dificultam interações produtivas e sintetizam os déficits dos indicadores municipais, assim como na composição dos indicadores globais do estado.

A análise das ações no campo da infraestrutura, visualizadas após o início dos anos 2000, buscou de certa forma minimizar as discontinuidades rodoviárias do estado Amapá, ao passo que novos municípios foram criados na década de 1990, novas perspectivas regionais e internacionais surgiram, o que poderia derivar a partir da concretude de fluxos estimulantes, por onde as rodovias e estradas passassem, ou seja, alguns municípios, localidades, assentamentos, as reservas extrativistas, aldeias indígenas, dentre outros recortes territoriais.

O propósito concebido nos objetivos de implantação dos eixos rodoviário federal e estadual, no decorrer dos anos 2000, tem buscado mitigar ações não executadas, e remanescentes das décadas de 1970 e 1980. E com isso, estabelecer a expansão de rodovias pavimentadas, que dão acesso aos atuais dezesseis municípios e suas principais localidades e distritos. Soma-se a expansão física rodoviária, o anseio por melhoria na qualidade de vida dos

habitantes do estado, a indução dos potenciais socioeconômicos, o desenvolvimento endógeno e regional, salientando a localização geográfica favorável e o aporte de recursos naturais presentes no estado do Amapá.

A compreensão empreendida por este estudo fez uma análise sistêmica, sobre os diferentes fatos históricos, geopolíticos e econômicos que permeiam as motivações que possam provocar a expansão da malha rodoviária e desta forma possibilitar a indução do desenvolvimento socioeconômico no estado do Amapá. Neste sentido destacou-se o Quadro 1 elaborado por Porto (2003) e atualizado por Amorim (2015), onde são mostrados os fatos com maior relevância no estado Amapá entre os anos de 2003 e 2015. Nesta cronologia também é verificada as principais ocorrências estratégicas para o setor de transportes, com impactos diretos para a infraestrutura.

Destaca-se no ano de 1991 a criação da área de livre comércio de Macapá e Santana, com isso a possibilidade de indução para novos fluxos e interações socioeconômicas, principalmente, voltadas para o comércio. A criação dos municípios de Serra do Navio, Cutias do Araguaí, Itaubal do Pírim, Pedra Branca do Amaparí e Porto Grande em 1992, criaram a dinâmica para pulverização de novos arranjos territoriais, assim como a expansão da pavimentação asfáltica BR 156 até o município de Calçoene e a criação da Região Metropolitana de Macapá (RMM) em 2003, ao passo que o estado pode estabelecer os mecanismos necessários à estruturação de uma rede rumo ao interior.

Ainda no Quadro 1 somam-se aos fatos de grande importância para o estado do Amapá: os ensaios de cooperação entre Brasil e França, as discussões acerca da Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), assim como a inserção do estado no cenário do agronegócio, pavimentação asfáltica da malha rodoviária estadual, a regulamentação do uso da biodiversidade amapaense, a queda do porto de Santana, fator decisivo para o enfraquecimento do setor de mineração, em face da necessidade para as dinâmicas logísticas de exportação.

Quadro 1 - Os principais acontecimentos que contribuíram para a reorganização espacial do Amapá

| | | |
|------|--|--|
| 2003 | <ul style="list-style-type: none"> - Expansão asfáltica da BR-156 até Calçoene; - Criação da Região Metropolitana de Macapá (Macapá, Santana e Mazagão). | <ul style="list-style-type: none"> -Melhor conexão dos municípios do interior com a Capital; - Instituição política da RM, sem levar em conta critérios socioespaciais. |
| 2004 | <ul style="list-style-type: none"> -Assinatura do Acordo-Quadro entre Brasil e França. - Ampliação do espaço de restrição; -Criação de leis estaduais de regulamentação do uso da biodiversidade amapaense; - Criação de ensaios de cooperação com a Guiana Francesa; - Discussões acerca da Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA. | <ul style="list-style-type: none"> -Fronteira como: criação e construção de efeito-cooperação, construção de uma condição fronteira periférica estratégica; construção de interações transfronteiriças; -Configuração da fronteira como recomposta, estratégica e tardia; -Necessidade de criação de novas normas transfronteiriças e novos acordos diplomáticos entre Brasil-França, envolvendo a Guiana Francesa. -Fronteira como: efeito-barreira; exposição de uma condição fronteira periférica; espaço de relações fronteiriças. - Manutenção de normas fronteiriças e de acordo diplomáticos. - Sistema portuário voltado para exportação de commodities; para a escala nacional, configura-se o espaço amapaense como ponto de distribuição comercial fronteiro. Ações de gestão do território implantadas por diplomas legais: o Estado do Amapá na Faixa de fronteira; |

| | | |
|------|---|---|
| 2013 | -Expansão da infraestrutura energética (mediante a construção das UHE de Ferreira Gomes, Cachoeira Caldeirão, no rio Araguari, e Santo Antônio, no rio Jari) para exportação energética; - Inserção do Amapá na rota do agronegócio; - Construção do porto graneleiro em Santana; - Queda do Porto de Santana. | -A queda do porto de Santana influenciou a economia da mineração, pois reduziu drasticamente a exportação; -Há reduzida expansão infraestrutural. Há reduzida manutenção e um mínimo de atualização rodoviária, com destaque à conexão sul, no trecho Macapá - Laranjal do Jari. |
| 2015 | - Intensificação e expansão da economia da soja no cerrado amapaense; | - Melhorar a mobilidade e facilitar a futura produção agrícola (soja) para o mercado externo. |

Fonte: adaptado de Porto (2003); Amorim (2016) Autor (2020).

Apesar de não constar no Quadro 1, outro importante marco é a criação da Zona Franca Verde, no ano 2016, que deveria ser um importante mecanismo institucional, que possui um grande potencial de indução para o fomento das cadeias agroextrativistas e do agronegócio, além de propiciar a possibilidade de se estabelecer as atividades na produção agroindustrial e industrial do estado do Amapá. Foi realizada uma compreensão sobre os fatos acima relacionados, onde coube uma análise centralizada no emprego do discurso em que se insere a construção de estradas e rodovias, como sendo sinônimo de progresso e desenvolvimento, em virtude da possibilidade de criação de novos fluxos produtivos, de integração local, regional e inter-regional. Além da estruturação sistemática de uma rede de circulação voltada a logística e a mobilidade de pessoas, serviços e produtos.

No que tange as ações de integração regional, a partir do planejamento público e privado, a infraestrutura de transporte, tem sido inserida ao atual contexto socioeconômico no estado do Amapá, por meios reflexos geopolíticos e econômicos, conforme visualizado na recente evolução da configuração entre as demais regiões do Brasil e a região Norte. O Quadro 2, são elencadas as principais atividades dos modais de transporte existente no estado do Amapá, compreende-se que há um potencial favorável para atender uma dinâmica logística multimodal, frente à posição geográfica estratégica para o mercado nacional e internacional.

Quadro 2 – A infraestrutura dos modais de transporte do estado Amapá

| | |
|---------------|--|
| Rodoviário | Possui um total de 2919,50 km de rodovias implantadas e mais 4.937 km de rodovias ainda planejadas. Do total de rodovias implantadas apenas 731 km são pavimentados, o equivalente a aproximadamente 25% do total das rodovias implantadas. |
| Hidroviário | Conta com 4 rios com potencial de exploração hidroviária, sendo eles os rios Amazonas, Oiapoque, Jari e Araguari. No entanto, apenas os rios Amazonas e Jari apresentam condições para navegação em uma extensão total de 1.756 km, com relação aos portos o Amapá possuía dois portos para exportação, e diversos atracadouros, ressalta-se quem 2013 o porto de embarque minérios colapsou com excesso de peso, e está inoperante. |
| Ferrovieário | O Amapá conta com apenas uma ferrovia implantada, a Estrada de Ferro do Amapá (EF Amapá) A ferrovia possui um traçado de aproximadamente 194 km em bitola de 1,435 metros e transportou em 2012 6,5 milhões de toneladas de minério de ferro. Encontra-se inoperante, por conta do colapso do porto. |
| Dutoviário | O duto possui uma extensão de 7 km, diâmetro de 10” e capacidade nominal de transporte de aproximadamente 800 mil toneladas anuais entre Vitória do Jari no Amapá com destino para o município de Almeirim no Pará. |
| Aeroportuário | O Amapá conta com apenas um aeroporto localizado em Macapá, que representa o 4º aeroporto mais movimentado da região Norte. O aeroporto possui uma área total de 15,2 milhões de m ² , uma pista de 2.100 metros e um estacionamento para 15 aeronaves. |

Fonte: adaptado de SUDAM (2014) e Autor (2020).

Muito embora o retrospecto deficitário em infraestrutura tenha sido construído desde os primórdios da colonização da região, haja vista a ausência de planos, no século XIX e na metade

do XX, que incluíssem o Amapá com alternativas de modais de transporte, seja para interligação interna, seja para integração regional. Caberia à reconfiguração espacial vista nos últimos oitenta anos, apontar para a compreensão estabelecida na atual situação de transporte, mobilidade e logística, não somente da região Norte, assim como também do Amapá. Esta análise sintetiza que a baixa estruturação regional tem sido uma resposta negativa às diversas iniciativas governamentais e privadas, que ao longo de seu processo de formação falharam ou obtiveram resultados lentos ou insatisfatórios.

Ainda imerso nesta análise institucional, voltada a compreender as demandas e gargalos do estado, salienta-se que outra importante atividade de transporte que complementava a logística, principalmente para o vetor de viário voltado para atender a mineração do estado, era o serviço de transporte ferroviário da estrada de férrea do Amapá (EFA) que foi suspenso em decorrência do colapso do porto de minérios em Santana. O colapso do porto de minérios e a paralisação dos serviços de transporte férreo têm implicado diretamente na construção de diversos problemas, que perpassam em fortes perdas na economia do estado e dos municípios produtores de minérios. Desta maneira, o transporte de minérios que ainda é realizado, foi canalizado para as rodovias BR 210, AP 010, AP 020 e AP 440.

Tais fatos têm trazido impactos tanto na intensidade de tráfego quanto para o pavimento destas rodovias. No que tange a paralisação do serviço de transporte ferroviário, as Fotografias 1 e 2, apontam respectivamente, para o local onde eram executados os serviços de transbordo da área de armazenamento para os navios para, ou seja, o porto de minérios e para o total abandono das composições e equipamentos do ferroviário.

Fotografia 1 – Porto de minério de Santana – AP após o colapso em 2013



Fonte: Arquivo Pessoal (2019).

Salienta-se que único percurso terrestre pavimentado, são as rodovias AP 440, AP 020 e AP 010, que somado ao tráfego urbano implicam em congestionamentos e no intenso desgaste do pavimento. Neste sentido, compreende-se a necessidade de obras de melhoramento nas três rodovias, tais como duplicação, acostamento, faixa para ciclista, sinalização, drenagem, dentre outros, ao passo que se permita uma melhor fluidez na relação rodo-fluvial existente nestes municípios.

Fotografia 2 – Composição de trem abandonada



Fonte: Arquivo Pessoal (2019).

Dado, a sistemática endógena encontrada na região entre o Amapá e as ilhas do Pará, o desafio de integração terrestre é somado a uma interessante e já consolidada dinâmica do modal hidroviário das pequenas embarcações, dos produtos regionais ou de uma economia de subsistência. Este fenômeno tem sido vivenciado rotineiramente como meio principal, alternativo ou substituto, no transporte de cargas e passageiros, com as atividades de cabotagem que tem estado como um viés protagonista nas interações de transporte de passageiros, e principalmente, de cargas, entre as localidades, cidades e capitais, ou seja, desempenhando a configuração em rede de circulação. Contudo, os contrastes entre as dinâmicas exógenas e endógenas podem ser evidenciados, em face ao papel institucional sobre infraestrutura de transporte utilizada para atender as demandas e gargalos, de modo que a Fotografia 3, registra a principal disposição portuária do município de Santana e do estado.

Fotografia 3: área portuária do município de Santana



Fonte: Arquivo Pessoal (2019).

Visualiza-se o fluxo mais intenso de entrada e saída de produtos e serviços no estado do Amapá tem sido canalizado, principalmente, para os portos e atracadouros do município de Santana, e por meio terrestre são distribuídos e redistribuídos para os outros municípios pelas rodovias. Ao passo que a Fotografia 3 sintetiza o leiaute portuário de Santana: No primeiro plano as embarcações menores utilizadas para o transporte de açaí, camarão, farinha, peixes, pessoas, dentre outros produtos, das ilhas próximas do estado Pará; A frágil infraestrutura do porto do Grego utilizado para o transporte de passageiros e alguns produtos menores e de baixo volume, ou seja, utilizado por embarcações de baixo a médio porte; No segundo plano a companhia docas de Santana (CDSA), com um porto organizado e infraestrutura pensada para o comércio exterior, onde se tem um volume expressivo de graneis sólidos (cavaco de eucalipto), no entanto, requer também ser ampliado para atender as novas demandas logísticas, principalmente, da mineração e do agronegócio. É utilizado por embarcações grandes, dado ao volume de produtos operacionalizados.

Dentro desta concepção física e institucional estruturada para as atividades tidas como mais importantes, pouco estruturadas para as menores, tal qual tem sido observada, ainda há uma compreensão visualizada em uma rede de fluxos de bens e serviços, oriundos dos contextos urbano e rural dos três municípios da RMM, assim como os fluxos pulverizados para os treze municípios do estado. A atual dinâmica de transporte, traz consigo impactos socioeconômicos para os dezesseis municípios do estado do Amapá, tal compreensão perpassa a seara histórica e o retrospecto de forte demanda por produtos vindos de fora do estado e sua formação logística de exportação, ao passo que baliza o emprego dos planos de infraestrutura de transporte, e interage com as políticas fomentadoras de melhorias sociais e econômicas.

A fim de que seja realmente possível o desdobramento dos fenômenos de localização e de regionalização, têm-se que a transformação dos fluxos endógenos e exógenos demandam por intervenções consorciadas e continuadas, para que desta maneira haja a associação de crescimento que reproduza novos movimentos econômicos.

Com as rodovias sem a pavimentação asfáltica, soma-se o porto colapsado e a perda diária da ferrovia em diferentes trechos urbanos e rurais, este contexto corrobora a fragilidade da concepção dos chamados polos, assim como a edificação de redes que existem, muito por conta dos fluxos de exportação de produtos primários e a importação de produtos alimentícios e manufaturados, destinados ao consumo interno da população, uma vez que a industrialização no Amapá seja incipiente.

Dadas às necessidades de ampliar o planejamento da gestão logística da infraestrutura de transporte do estado, uma vez que o estado do Amapá não possua conexões terrestres (pontes ou rodovias) com outros estados, o acesso a Guiana Francesa é restrito, a costa leste é limítrofe com a foz do rio Amazonas com o oceano Atlântico, assim como a costa Oeste é composta por florestas densa, por reservas ambientais e indígenas, cabe o entendimento que é de fundamental importância às percepções das características naturais vivenciadas diariamente no contexto natural e socioeconômico, principalmente, a dinâmica dos rios, que intervêm diretamente nas produções locais e regionais, e imprimem uma visão diferenciada, para que haja a proposição de inovações que estabeleçam condições favoráveis ao desenvolvimento do estado do Amapá e desta maneira, propiciar uma interessante dinâmica na concepção regional e internacional.

Neste sentido, pode-se destacar que as relações comerciais entre Amapá e Guiana Francesa também estão sujeitas aos acordos bilaterais e multilaterais firmados entre o Brasil e a França, ou entre o Mercosul e a União Europeia. Um dos principais acordos é o Acordo de Associação Estratégica entre o Brasil e a União Europeia, assinado em 2007, que visa reforçar as relações políticas, econômicas e culturais entre os dois parceiros. Outro acordo relevante é o Acordo de Associação entre o Mercosul e a União Europeia, assinado em 2019, mas ainda não ratificado pelos parlamentos dos países envolvidos, que visa criar uma área de livre comércio

entre os dois blocos, mediante a eliminação ou redução das tarifas aduaneiras para a maioria dos produtos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se concluir que o acordo entre Mercosul e União Europeia, pode significar um momento histórico para as diversas relações comerciais entre os dois blocos regionais. Ao mesmo tempo, que tende a ser um enorme desafio para sua execução e administração, tendo em vista as diferenças econômicas dos países. Pode-se ressaltar, que este acordo traz benefícios para ambos os lados, como a diminuição dos impostos de importação, a ampliação de novos mercados, a padronização de normas e a confirmação do sistema multilateral de comércio. Contudo, o acordo também envolve restrições, como as desigualdades estruturais, os efeitos setoriais e os custos de ajuste.

Portanto, é importante que os países do Mercosul e da União Europeia estejam prontos para superar essas restrições e aproveitar os benefícios do acordo, buscando uma parceria estratégica equitativa, abrangente e sustentável. Ao se referir ao prometido processo de desenvolvimento e integração regional, fortemente evidenciados no período de ditadura militar, ainda se compreende as potencialidades da região, frente às conexões regionais e internacionais, que poderiam ser otimizadas, através de instrumentos como a IIRSA, de tal modo que somariam drasticamente com a fluidez que a região poderia oferecer e canalizar. Deste modo, percebe-se que a não conclusão das BR156 e BR 210, conforme foram projetadas inicialmente, inviabiliza uma convergência natural da estrutura da rede viária que o Brasil demanda, deixando uma lacuna extensa aos acessos e conexões de outras rodovias. Em contraponto, têm-se os impactos ambientais, não abordados neste trabalho, mas que com a implantação da rodovia poderiam ocorrer, neste sentido há a necessidade de inúmeros pontos serem debatidos em uma complexidade frente as demandas econômicas, sociais e ambientais.

Quando se analisa o alcance estratégico da zona franca verde no Amapá, observa-se que este tipo de regime possui um potencial de integração produtiva com os demais países do Mercosul e da União Europeia, aproveitando as oportunidades abertas pelo acordo comercial. A zona franca verde no Amapá pode se especializar na produção de bens e serviços com alto valor agregado e baseados na biodiversidade regional. Neste sentido, entende-se que a zona franca verde no Amapá pode se beneficiar da redução ou eliminação das tarifas aduaneiras para exportar produtos como cosméticos, fitoterápicos, alimentos orgânicos e artesanatos para os mercados europeus. Esses produtos podem atender à demanda dos consumidores europeus por produtos naturais, saudáveis e sustentáveis.

REFERÊNCIAS

AMORIM, J. P. A. **Organização espacial da sub-região de Macapá, na Amazônia setentrional amapaense (1990 – 2015)**. 2016, Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional), Universidade Federal do Amapá Macapá, 2016.

ANDRADE, M. O. MAIA, M. L. A.; LIMA NETO, O. C.C. Impactos de investimentos em infraestruturas rodoviárias sobre o desenvolvimento regional no Brasil - possibilidades e limitações. **Transportes**, v. 23, n. 2, 2015.

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

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Acordo De Associação Mercosul-União Europeia. Brasília, DF: Ministério das Relações Exteriores, 2019i. Disponível em: http://www.itamaraty.gov.br/images/2019/2019_07_03__Resumo_Acordo_Mercosul_U_E.pdf. Acesso em: 08 set. 2019.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Instituições, bom estado e reforma da gestão pública**. In: ARVATE, Paulo, BIDERMAN, Ciro. (org). Economia do setor público no Brasil. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

CANO, W. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil - 1930/1970**. 1981. Tese (Livre docência), Universidade estadual de Campinas. São Paulo, 1981.

COSTA, P. **Na ilharga da Fortaleza, logo ali na Beira, lá tem o regatão: os significados dos regatões na vida do Amapá – 1945 a 1970**. Pontifícia Universidade Católica de São, Paulo São Paulo. 2007.

GOMES, G. M.; VERGOLINO, J. R. **Trinta e cinco anos de crescimento econômico na Amazônia (1960-1995)**. Brasília: IPEA, 1997.

HIRSCHMAN, A.O. **Estratégia do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Carta de Conjuntura**, N °, 44, 3° trimestre de, Brasil, 2019.

LOBATO, S. **Federalização da fronteira: a criação e o primeiro governo do Amapá (1930-1956)**. Macapá. 2014.

MONTEIRO, M. A. Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional. **Estudos Avançados**. 19 (53), 2005.

OLIVEIRA NETO, T. NOGUEIRA, R. J. B. Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário. **Revista de Geopolítica**, Natal, v. 6, nº 2, jul./dez. 2015.

PORTO, J. **Amapá: Transformações espaciais e Institucionais do Amapá: (1943-2000)**. Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP. São Paulo. Campinas, 2002.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REIS, A.C F. **Território do Amapá, Perfil Histórico**. Departamento de imprensa nacional. Brasil, 1949.

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

SOUZA, N. de J.; **Desenvolvimento Regional**. São Paulo. Atlas, 2009.

SOUZA, R. **Infraestruturas de logística e transporte em Mato Grosso: Uma leitura geográfica**. 2016. Dissertação de Mestrado (Programa de pós-graduação em geografia) Universidade Federal de Mato Grosso. Rondonópolis-MT. 2016.

SUDAM, Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. **Identificação dos Microeixos de transporte de cargas dos Estados do Amapá, Amazonas e Pará.** a, Universidade Federal do Oeste do Pará, UFOPA, 2014.