

# Pesquisadores da UFMG alertam para possível inviabilidade de rotas de integração propostas pelo governo brasileiro

 [ufmg.br/comunicacao/assessoria-de-imprensa/releases/pesquisa-e-inovacao/pesquisadores-da-ufmg-alertam-para-possivel-inviabilidade-de-rotas-de-integracao-propostas-pelo-governo-brasileiro](https://ufmg.br/comunicacao/assessoria-de-imprensa/releases/pesquisa-e-inovacao/pesquisadores-da-ufmg-alertam-para-possivel-inviabilidade-de-rotas-de-integracao-propostas-pelo-governo-brasileiro)

## Projeto que visa ligar centros produtivos do país a portos do Pacífico poderia ser vulnerável a mudanças sazonais e causar danos socioambientais

Por: Assessoria de Imprensa UFMG

Em documento publicado na última quarta-feira, 15 de outubro, pesquisadores do Centro de Sensoriamento Remoto (CSR) e do Centro Institucional de Tecnologia e Inovação Modelagem Ambiental (CT-Modelagem) da UFMG fazem um alerta para a possível inviabilidade de duas das *Rotas de Integração Sul-Americanas* propostas pelo governo brasileiro.

As rotas em questão são a Amazônica, que aproveitaria o potencial hidrográfico e rodoviário da região amazônica para criar conexões diretas com os países andinos, e a Quadrante Rondon, planejada para integrar a produção do Centro-Oeste aos portos peruanos por meio de corredores rodoviários e ferroviários.

O projeto *Rotas de Integração Sul-Americanas* visa ligar centros produtivos do país a portos do Pacífico, expandir a infraestrutura logística e as conexões com a América do Sul e a partir dela, além de melhorar a posição do Brasil nas cadeias de comércio internacional. A iniciativa prevê tanto o uso da malha de transporte existente quanto o desenvolvimento de novas redes de rodovias, ferrovias e hidrovias. O que os especialistas alertam, contudo, é que faltam estudos de viabilidade compreensivos que integrem aspectos geográficos, econômicos e socioambientais.

Segundo eles, as características topográficas das estradas andinas não comportam os veículos comumente usados para o transporte de grãos no Brasil, que são grandes e pesados, o que tornaria o tráfego arriscado para todos os usuários das estradas. Caso optassem por fazer o transbordo para veículos menores na fronteira, a eficiência do transporte seria reduzida e poderia não ser economicamente vantajosa. As diferentes regulamentações sobre cargas e transportadores entre os diferentes países poderiam atrasar e aumentar os custos do processo, e a falta de infraestrutura para realizar o transbordo necessitaria de grandes investimentos e obras em regiões de terrenos desfavoráveis.

As questões climáticas também poderiam impactar o processo, elevando o risco, tempo e custos das viagens. Nevascas, chuvas fortes e deslizamentos, especialmente nos Andes, além da carência de orçamento para manutenção das rotas, são fatores que podem levar não só ao atraso, como também à perda de carregamentos valiosos por perecimento ou acidentes. Na rota Amazônica, especificamente, a sazonalidade dos rios faz com que a navegabilidade fluvial nem sempre seja possível, afetando a previsibilidade logística e podendo levar ao crescimento de custos das operações.

Em se tratando dessa rota, também, os pesquisadores apontam que a produção existente nos estados do Amazonas e Acre, que seriam os maiores beneficiados pela rota Amazônica, não justificaria, sozinha, os investimentos necessários para o estabelecimento do corredor até o Pacífico.

Fora isso, nas duas rotas, ainda existem o risco do crescimento do desmatamento e a ameaça à integridade dos povos indígenas e comunidades tradicionais das regiões. Experiências passadas de projetos de infraestrutura na Amazônia e nas regiões andinas mostram que novas rotas de transporte frequentemente desencadeiam ocupações desordenadas de terras, extração ilegal de madeira e tensões sociais que ameaçam os meios de subsistência e a integridade cultural locais e minam a governança regional e a coesão social.

Os pesquisadores acreditam que, enquanto a expectativa de que essas rotas elevem o Brasil a uma posição-chave no comércio com a Ásia é em grande parte especulativa, os projetos se mostram vulneráveis a mudanças sazonais e potencialmente danosos de um ponto de vista socioambiental. Portanto, seriam necessários estudos mais rigorosos e aprofundados sobre o custo-benefício dos empreendimentos.

O documento completo está publicado no [site do CSR-UFMG](#).

## Fonte

---

Assessoria de Comunicação do Centro de Sensoriamento Remoto

comunicacao.csr@gmail.com

<https://csr.ufmg.br/>



Porto de Santarém (PA). *Foto: Arquivo CSR*