

Falta pouco para concluir a ligação Brasil - Bolívia - Pacífico

Marcos Ribeiro Dantas*

O artigo apresenta a situação viária em 1997 para uma possível ligação do Brasil com o Oceano Pacífico através da Bolívia.

Com a recente inauguração do trecho boliviano Patacamaya-Tambo Quemado, a extensão que falta para completar o percurso pavimentado entre o Rio de Janeiro/São Paulo e o porto chileno de Arica, no Oceano Pacífico, diminuiu para apenas 536km. Esta é uma das conclusões dos Estudos de Traçado por nós desenvolvidos e que visam a estabelecer novas vias do Brasil ao Pacífico pela Bolívia, para incrementar nosso comércio exterior.

Esses estudos propõem novas saídas rodoviárias e uma saída mista rodoviária/ferroviária para o Oceano Pacífico, que apresentam sensíveis vantagens em relação aos percursos já conhe-

cidos anteriormente. As novas rotas partem de Cuiabá, MT e Porto Velho, RO; galgam o altiplano boliviano e seguem em direção aos portos de Ilo e Matarani no sul do Peru, e aos de Arica, Iquique e Antofagasta no norte do Chile. É analisada também a rota já conhecida via Campo Grande e Corumbá, MS.

Partindo-se de Cuiabá, com uma nova rota via Porto Esperidião, MT, passando por Aguapeí, poupa-se quilometragem para os veículos vindos do norte pela BR - 174. Posteriormente, uma variante na Bolívia evita um longo percurso na passagem por Concepción. O trecho mencionado de 536km que falta pavimentar nesse corredor situa-se entre Porto Esperidião, MT, e Okinawa, na Bolívia. Com essas medidas,

encurta-se o caminho entre as zonas produtoras de Mato Grosso e Rondônia e portos no Pacífico e amplia-se a zona de influência da rodovia no Brasil.

A partir de Porto Velho, é proposta uma nova subida mais suave dos Andes, que permitirá o tráfego de carretas pesadas requeridas para o transporte competitivo de mercadorias, o que não é possível atualmente.

Por outro lado, é sugerida uma nova rota de transporte intermodal (rodovia x ferrovia) levando-se os produtos brasileiros por rodovias até Oruro, no altiplano boliviano, e daí, por ferrovia existente, até o porto chileno de Antofagasta, que possui boa disponibilidade para exportação.

Com menores extensões, percursos mais suaves e com-

* Engenheiro.

bições bem articuladas dos meios disponíveis, os custos de transporte são menores, o que abaixa o valor dos fretes e torna os produtos que serão transportados por estes corredores mais competitivos.

COMÉRCIO PROMISSOR REPRIMIDO

O Brasil vem incrementando o seu comércio exterior com os países do Oriente, mas necessita cada vez mais de saídas rodoviárias para o Oceano Pacífico, em estradas pavimentadas e confiáveis, de molde a baratear os fretes globais.

Os mercados do Pacífico, em especial os do Japão, China e os dos Tigres Asiáticos (Coreia do Sul, Taiwan, Hong Kong e Singapura), vêm crescendo a taxas que superam as dos mercados tradicionais do Atlântico¹. Sem adequadas saídas para o Pacífico, o Brasil perde valiosas rotas para participar de uma forma mais efetiva desse comércio crescente. Além disso, essas saídas facilitariam também o intercâmbio com a costa oeste dos EUA, bem como impulsionariam o comércio regional na América do Sul.

1. Situação que se espera durável, vencida a atual crise econômica que abala a região.

Os produtos brasileiros oriundos de Mato Grosso, Rondônia, sul do Amazonas e Acre, atualmente exportados via portos do Atlântico, estão com a sua competitividade ameaçada. Além dos longos percursos rodoviários, a má conservação das estradas está causando o encarecimento dos fretes. Por outro lado, as tarifas portuárias em Santos e outros portos do litoral brasileiro são altíssimas, além do congestionamento verificado. Para corrigir esse último problema, foi recentemente aprovado pelo Governo federal um plano de ampliação do porto de Sepetiba, RJ, que é usado neste Estudo como referência para comparação de distâncias.

O percurso rodoviário de Cuiabá, MT, até o porto de Sepetiba é de cerca de 2.020 km, subindo para 3.470km a partir de Porto Velho, RO.

Por outro lado, as rotas regulares de navegação a partir do porto de Sepetiba para o porto de Yokohama no Japão, que é o principal porto de destino, alongam demais os percursos, como a seguir (ver mapa de situação - figura 1).

ROTAS A PARTIR DE PORTO NO ATLÂNTICO

Rota Sepetiba - Canal do Panamá - São Francisco - Yokohama: 22.794km;

Rota Sepetiba-Estreito de Magalhães - Valparaíso - Honolulu - Yokohama: 24.385 km;

Rota Sepetiba - África do Sul - Tigres Asiáticos - Yokohama: 22.200km;

ROTAS A PARTIR DE PORTOS NO PACÍFICO

Rota Matarani - Honolulu - Yokohama: 16.511km;

Rota Antofagasta - Honolulu - Yokohama: 17.124km.

Exportando-se pelos portos do Pacífico, os percursos para Yokohama ficam, portanto, de 5.070 a 7.900km mais curtos, dependendo das rotas e dos portos visitados, tornando os fretes marítimos mais baixos e diminuindo os tempos de viagem dos produtos.

Saídas rodoviárias para os portos do Pacífico, através da Bolívia, permitiriam economizar percurso a partir de zonas produtoras, diminuir os tempos totais de viagem dos produtos, além de promoverem o intercâmbio regional com os países vizinhos, permitindo o tráfego de mercadorias e de passageiros.

Sem uma infra-estrutura adequada que garanta o transporte internacional com nossos vizinhos e sem energia para as agroindústrias e



Figura 1

estabelecerem, os acordos comerciais regionais terão muita dificuldade para prosperar.

PORTOS DO PACÍFICO

Existem cinco opções de portos no Pacífico passíveis de serem utilizados pelos corredores através da Bolívia. A profundidade máxima atual desses portos varia de 10,40m a 12,50m. A seguir, destacamos a capacidade de exportação de cargas de cada um, o movimento em 1992 e a sua disponibilidade. Seleccionamos Matarani e Antofagasta pela sua maior disponibilidade atual.

mal ferroviário ligando esses dois portos chilenos.

Já existem Zonas Francas funcionando nos portos de Ilo (Zofri); Iquique (Zofri) e Arica.

Será necessário o estabelecimento de "Entrepósitos Livres" nos portos seleccionados, para os produtos brasileiros de exportação, que deverão estar isentos de impostos locais.

NOVAS ROTAS BRASIL - BOLÍVIA - PACÍFICO

Estas rotas pela Bolívia deverão receber o *status* de "Rodovia Pan-americana", de molde a assegurar o livre

Porto Esperidião, na BR 174. A partir dessa cidade, segue pelo leito da rodovia MT 265, passando por Aguapeí, até atingir a divisa Brasil/Bolívia, após percorrer 204 km em estrada planejada.

Na Bolívia, segue em direção de San Ignacio que é atingida após um percurso de 94 km, passando por San Diego. A partir desse ponto, foi projetada uma variante com 211 km passando por Castedo, até atingir Los Troncos. A cidade de Concepción é evitada por essa variante, que economiza 130km de percurso, permitindo assim ampliar a zona de influência da rodovia no Brasil. Daí, se-

	PORTOS	CAPACIDADE	MOVIM. EM 1992	DISPONIBILIDADE
PERU:	Ilo	350.000 t	116.000 t	234.000 t
	Matarani	2.500.000 t	625.000 t	1.875.000 t
CHILE:	Arica:	1.000.000 t	966.000 t	34.000 t
	Iquique:	1.500.000 t	798.000 t	702.000 t
	Antofagasta	5.000.000 t	1.767.000 t	3.233.000 t

Par atender à demanda de acostagem de navios de maior porte nos portos do Pacífico, estão em estudos a ampliação e construção de novos terminais nos portos de Ilo, Peru, e Mejillones, Chile, este situado a 65km ao norte de Antofagasta. Já existe um ra-

trânsito de veículos brasileiros.

ROTA CUIABÁ - BOLÍVIA - PACÍFICO

Uma nova rota proposta (ver figura nº 2) parte de Cuiabá e aproveita o trecho de 318km já asfaltado até

gue por 27km em rodovia existente até Okinawa. A partir dessa localidade, já existe rodovia pavimentada na extensão de 639km até Caracollo, passando-se por Montero (que fica a 57km ao norte de Santa Cruz), e Cochabamba. Em Montero

entronca-se com o corredor C, que vem de Campo Grande, Corumbá e Santa Cruz.

A partir de Caracollo, que já fica no altiplano a 3.800m de altitude, no entroncamento deste corredor com a rodovia Oruro-La Paz, existem várias opções para se atingir o Pacífico:

A1) ARICA/IQUIQUE: Seguindo-se para o norte por 88km, há um entroncamento em Patacamaya com uma estrada recentemente pavimentada. Essa nova rodovia dirige-se para Tambo Quemado, na divisa Bolívia/Chile, que é atingida após 193 km. Tambo Quemado é o ponto mais alto desse percurso, a 4.678m. Daí segue uma ligação também pavimentada de 201 km para o porto chileno de Arica. A partir de Arica pode-se prosseguir, pela rodovia Pan-americana, por 255km até Pozo Almonte e, por um ramal de 46km, daí até Iquique, que é um outro porto chileno. Existe também uma rodovia não pavimentada ligando diretamente Oruro e Iquique, passando por Pisiga, na divisa Bolívia/Chile. Em resumo, temos nesta alternativa: Cuiabá-Arica: 1.975km; Cuiabá-Iquique (via Arica): 2.276km:

A2) ILO/MATARANI: Prosseguindo-se de Caracollo

para o norte por 193km, atingimos La Paz em estrada pavimentada. De La Paz, segue-se em rodovia não pavimentada até Desaguadero, na divisa Bolívia/Peru, que é atingida após 115km. Entre Desaguadero e Humalso, está sendo construída uma rodovia nova, pavimentada, num percurso de 203km, em terreno montanhoso. De Humalso a Torata já existe rodovia com 80km e pavimentação em andamento. De Torata a Moquegua, um trecho de 23km, o pavimento já está concluído. A partir de Moquegua temos duas opções de percurso para os portos localizados no sul do Peru: Ilo, que é atingido após 103km, e Matarani, que fica um pouco mais longe, a 167km. Na ligação Moquegua-Matarani ainda faltam asfaltar 33km num caminho mais curto, pela costa, via Mejía, resumindo, temos nesta alternativa: Cuiabá-Ilo: 2.210km; Cuiabá-Matarani: 2.274km:

A3) ANTOFAGASTA: Uma terceira opção de percurso é a de seguir-se para o sul a partir de Caihuasi, que fica a 17km antes de Caracollo, e daí seguir para Oruro em rodovia com 39km e pavimentação em andamento. Em Oruro, as mercadorias

seriam transbordadas para uma ferrovia existente que demanda o porto chileno de Antofagasta, num percurso de 928km de descida dos Andes e rampas aceitáveis (entre 1 e 2%).

O percurso total a partir de Cuiabá é de: Rodovia: 1.515km; Ferrovia: 928km; total: 2.443km. Extensão rodoviária equivalente e, Cuiabá-Antofagasta: 1.992km, assumindo que 1 km de ferrovia equivalente teoricamente a 0,514km de rodovia, em termos de custo de transporte.

Esse corredor transoceânico via Cuiabá possui 3.996km, ou seja, aproximadamente 4.000km de percurso rodoviário entre os portos de Sepetiba, no Atlântico e Arica, no Pacífico.

ROTA PORTO VELHO - BOLÍVIA - PACÍFICO

Esta outra rota proposta tem início em Porto Velho, RO, e segue pela rodovia asfaltada BR 364 por 215km, até o entroncamento com a rodovia BR 425, nas proximidades de Abunã. Deste ponto, inflete para o sul por 124km, até Guajará-Mirim, em estrada também pavimentada. Essa cidade está separada pelo Rio Mamoré, que é cruzado em balsa, de sua

cidade gêmea na Bolívia, Guayaramerin. Vemos assim que a parte brasileira desse corredor já está toda pavimentada.

Na Bolívia, prossegue-se em rodovia encascalhada por 88km até Riberalta, após cruzar o Rio Iata em balsa. De Riberalta inflete para o sul por 410km até Santa Rosa, em rodovia não pavimentada mas em boas condições (encascalhada), onde uma nova travessia do Rio Iata em balsa é necessária.

Nesse percurso, passa-se por El Chorro, onde há um entroncamento com uma estrada que dá acesso a Cobija, cidade vizinha a Brasília, AC.

De Santa Rosa, prossegue-se para Yucumo, num trecho de 206km em boas condições (encascalhado), passando-se por Rurrenabaque. Em Yucumo a rodovia entronca com uma estrada que se dirige para Trinidad, capital de uma promissora região boliviana, o Departamento de Beni. De Yucumo a Sapecho, nas margens do Rio Alto Beni, são 89km em região onde já começam a aparecer os primeiros contrafortes dos Andes. Por esse motivo, é necessário subir e descer uma diferença de nível intermediária

de aproximadamente 1.000m. A partir de Sapecho, devido ao agravamento das condições de relevo, o traçado abandona a rodovia existente, que se dirigem a La Paz passando por Quiquibey, Bella Vista, Caravani e Santa Bárbara. Essa rodovia, que em alguns trechos mais críticos só dá passagem para um veículo e possui rampas ascendentes acima de 6% (máxima admissível), seria utilizada como estrada auxiliar para veículos leves. A nova subida dos Andes, proposta dentro das condições de acomodar semi-reboques de 27 toneladas líquidas de carga, a partir de Sapecho segue margeando o Rio Alto Beni, atravessando-o em Covendo, e depois prossegue pelas margens dos Rios Cotacajes e Ayopoya. Passa a 5km ao norte de Colquiri e vai entroncar com a rodovia Pan-americana La Paz-Oruro em Cruce Ayzakkollo.

A partir de Cruce Ayzakkollo, que já fica no altiplano a 3.80 m de altitude, existem várias opções para se atingir o Pacífico, da mesma forma como no corredor Cuiabá-Pacífico:

B1) ARICA/IQUIQUE: Seguindo-se para o norte por 52km, há um entroncamento em Patacamaya com a estra-

da recentemente pavimentada que se dirige para Tambo Quemado, na divisa Bolívia/Chile, e posteriormente, Arica e Iquique. Em resumo, temos nesta alternativa: Porto Velho-Arica: 1.906km; Porto Velho-Iquique (via Arica) 2.222km.

B2) ILO/MATARANI: Prosseguindo-se de Cruce Ayzakkollo para o norte por 157km, atingimos La Paz em estrada pavimentada. De La Paz, assim como já vimos na alternativa Cuiabá-Pacífico, prossegue-se em rodovia não pavimentada até Desaguero, na divisa Bolívia/Peru e, posteriormente, para os portos peruanos de Ilo e Matarani. Resumindo, temos nesta alternativa: Porto Velho-Ilo: 2.141km; Porto Velho Matarani: 2.205km.

B3) ANTOFOGASTA: Uma terceira opção de percurso é a de seguir-se para o sul a partir de Cruce Ayzakkollo para Oruro em rodovia pavimentada com 79 km, passando-se por Caracollo. Em Oruro, da mesma forma como já vimos na alternativa Cuiabá-Pacífico, as mercadorias seriam transbordadas para uma ferrovia existente que demanda o porto chileno de Antofagasta, num percurso de 928km de descidas dos Andes.

O percurso total a partir de Porto Velho é de: Rodovia: 1.539km, Ferrovia: 928 km, Total 2.467km. Extensão rodoviária equivalente: Porto Velho-Antofagasta: 2.016 km, assumindo que 1km de ferrovia equivalente teoricamente a 0,514km de rodovia, em termos de custo de transporte.

ROTA CAMPO GRANDE - CORUMBÁ - BOLÍVIA - PACÍFICO

Uma terceira rota, já conhecida, é a que parte de Campo Grande, MS, no entroncamento das rodovias BR 060 e BR 262, e prossegue por essa última, com direção oeste, até o acesso a Aquidauana, por 136km. Daí segue margeando o Pantanal Mato-grossense por 69km, até Miranda.

O trecho de Miranda até a travessia do Rio Paraguai tem 148km, atravessando o Pantanal, e demandou vários anos de custosos trabalhos de consolidação do leito estradal. Ainda hoje (abril/97), de acordo com informações do DNER, nos últimos 12km na margem esquerda do Rio Paraguai o trecho ainda está sem pavimento e o tráfego é interrompido entre os meses de março a maio, devido às cheias.

Nessas ocasiões de interrupção, é necessário seguir por uma variante em terra, com extensão total de 112 km, através das rodovias estaduais MS 184/228. A travessia do Rio Paraguai nessa variante é feita, em balsa, em Porto Manga e o percurso fica apenas 6km mais longo.

A travessia do Rio Paraguai pela BR 262 também é feita em balsa, com extensão de 1km, desembarcando-se nas proximidades de Morrinho. A partir desse ponto, a rodovia toma direção norte por 67km, até a base naval de Ladário, na margem direita do mesmo rio. O percurso também é feito através do Pantanal mas com leito já consolidado.

De Ladário até Corumbá são apenas 4km em pista dupla e, daí até a divisa Brasil/Bolívia, mais 6km.

Resumindo: de Campo Grande até a fronteira com a Bolívia são 431km, sendo apenas 12km sem pavimento.

Em território boliviano, a partir da localidade fronteiriça de Puerto Suarez, a rodovia está em precárias condições. Há planos para asphaltá-la, já que integra um corredor de exportação da Bolívia. O percurso entre Puerto Suarez e Santa Cruz

tem 659km, sendo que somente os últimos 45km são pavimentados. A principal cidade atravessada é San José de Chiquitos.

A partir de Santa Cruz, existem rodovias pavimentadas até o Pacífico. O melhor corredor sai de Santa Cruz com rumo norte até Montero, um percurso de 57km. Em Montero entronca-se com o corredor Cuiabá-Bolívia-Pacífico, já descrito anteriormente.

Em resumo: a partir de Puerto Suarez até o Pacífico pela opção mais curta, ou seja, a que demanda o porto de Arica, são 1.797km. A distância total entre Campo Grande e Arica é de 2.228km.

Esse corredor transoceânico via Campo Grande e Corumbá possui 3.071km, ou seja 3.700km de percurso rodoviário entre os portos de Sepetiba, no Atlântico e Arica, no Pacífico.

Existe também em operação uma ferrovia com 1,00 m de bitola (antiga EFNOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil), ligando Bauru, SP, a Campo Grande e Corumbá. A distância por ferrovia entre Bauru e Corumbá é de 1.299km e, entre Campo Grande e Corumbá, de 459 km. Essa ferrovia foi privatizada em 1996 e sua conce-

cionária é a Ferroviária Novo Oeste S/A, com sede em Bauru.

Em Bauru faz conexão com a malha da FEPASA (Ferrovia Paulista S/A), que dá acesso ao porto de Santos, na mesma bitola, através do ramal de Mairinque. Para atingir-se os portos de Sepetiba e Rio de Janeiro, é necessária uma mudança em Bauru ou São Paulo, para trens com bitola de 1,60m.

Entre Corumbá e Santa Cruz encontra-se em operação a ferrovia EFBB (Estrada de Ferro Brasil-Bolívia), com 655km e bitola de 1,00 m, também privatizada recentemente. Segundo informações, não há tráfego mútuo entre essas duas ferrovias que se encontram em Corumbá. É necessário fazer-se o transbordo das mercadorias de um trem para o outro, com passagem pela alfândega.

Corumbá é um importante porto no Rio Paraguai e existe navegação fluvial com bom calado (mais de 2,00m) para comboios de chatas no rumo sul até o Rio de Prata. No rumo norte, em direção a Cáceres, MT, a navegação sofre inúmeras restrições.

Em resumo: de acordo com as várias opções portuárias no Pacífico já examina-

das, temos as seguintes possibilidades de percurso com as respectivas extensões:

C1) ALTERNATIVAS RODOVIÁRIAS:

Campo Grande - Corumbá - Arica: 2.228km.

Campo Grande - Corumbá - Iquique (Via Arica): 2.529km.

Campo Grande - Corumbá - Ilo: 2.463km.

Campo Grande - Corumbá - Matarani: 2.527km.

Campo Grande - Corumbá - Antofagasta: 2.245km (extensão rodoviária equivalente).

OBS.: o percurso rodoviário Campo Grande - Sepetiba é de apenas 1.473km, o que torna as alternativas rodoviárias por esse corredor para o Pacífico atraentes somente para as exportações para os mercados das Américas, já que será mais econômico exportar para o Oriente pelos portos do Atlântico.

Por esse motivo, este corredor torna-se atraente para as exportações bolivianas pelo Atlântico, especialmente utilizando-se as ferrovias existentes.

C2) ALTERNATIVAS MISTAS (Ferrovia + Rodovia):

O trecho rodoviário Campo Grande - Corumbá - Santa Cruz possui 1.090km. Por

outro lado, a extensão de ferrovia para cobrir o mesmo trecho é de 1.114km. O percurso rodoviário equivalente ao ferroviário (em termos de custo) é de $1.114 \times 0,514 = 573$ km.

Assim sendo, pode-se considerar, usando-se a ferrovia em vez da rodovia nesse trecho, teremos uma economia teórica de 517km de percurso, que deverá ser abatida das extensões apontadas no item C1).

CUSTOS

Corredor CUIABÁ - BOLÍVIA - PACÍFICO

Para completar a pavimentação desse corredor até o Pacífico (Porto de Arica), resta construir (implantar e pavimentar) no Brasil um trecho de 204km, entre Porto Espiridião e a fronteira com a Bolívia.

Nesse país vizinho, falta construir um trecho de 305km entre a fronteira e Los Troncos e pavimentar um pequeno trecho adicional de 27km entre Los Troncos e Okinawa. A região atravessada é favorável, sem mata densa e elevações e sem grandes travessias de rios. Uma estimativa preliminar aponta um custo total de US\$ 190 milhões para estas obras.

**Corredor PORTO VE-
LHO - BOLÍVIA - PACÍFI-
CO**

A parte brasileira desse corredor já está praticamente pronta, faltando apenas substituir algumas pontes metálicas que estão dando passagem para um só veículo. Falta, também, construir a ponte internacional sobre o Rio Mamoré, cuja travessia vem sendo feita por balsa.

Na Bolívia, é necessário construir 328km da nova subida dos Andes e pavimentar 793km do trecho Gayaramerin-Sapecho, já implantado. O custo estimado dessas obras na Bolívia é de US\$ 336 milhões.

Para atingir-se os portos peruanos pelos corredores A e B, é necessário ainda concluir as seguintes obras em andamento, cujos custos não estão incluídos nos custos acima:

Na Bolívia: Pavimentação do trecho La Paz-Desaguadero, com 115km;

No Peru: Construção do trecho Desaguadero-Humaloso, com 203km; Pavimentação do trecho Humaloso-Torata, com 80km; Pavimentação do trecho Entr. Cochachara-Meija, com 33km.

**Corredor CAMPO
GRANDE - CORUMBÁ -
PACÍFICO**

A parte brasileira desse corredor já está praticamente pronta, faltando apenas pavimentar 12km na margem esquerda do Rio Paraguai e construir a ponte sobre esse rio, cuja travessia vem sendo feita em balsa. Na Bolívia, falta pavimentar 614 km de rodovia entre Puerto Suarez e Santa Cruz.

Nesses trechos que faltam pavimentar, entretanto, existente ferrovias em operação.

**PRODUÇÃO A SER
TRANSPORTADA**

Entre os produtos a serem exportados dos Estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Amazonas e Acre, podemos citar: produtos agrícolas, com ou sem beneficiamento (soja, arroz, açúcar, cacau, café, frutas etc); produção extrativista vegetal (madeira beneficiada, borracha, castanha, etc.); carne frigorificada (de boi e de frango) e produtos industrializados.

ENERGIA

A proximidade do gás boliviano em Santa Cruz deixa antever uma boa perspectiva para fornecimento de energia

às agroindústrias brasileiras que serão localizadas dentro do seu raio de ação. Com isso, o transporte de mercadorias para o Pacífico seria mais viabilizado pelo aumento do valor agregado dos produtos e conseqüente menor incidência do frete rodoviário, que é cobrado a peso, sobre os mesmos.

Por outro lado, há boas perspectivas de energia hidrelétrica na Bolívia, com potenciais já identificados dos Rios Madeira, na fronteira com o Brasil (3.000 mw) e Beni, nas proximidades de Rurrenabaque (2.000 mw).

**REVERSÃO DE
EXPECTATIVAS**

As saídas para o Pacífico possuem uma característica única, que as diferenciam das demais. Elas são de molde a proporcionar uma reversão de expectativas em toda a região fronteiriça brasileira situada dentro das suas regiões de influência. Em outras palavras, colocam em situação mais privilegiada em termos de desenvolvimento potencial as regiões mais afastadas dos grandes centros colonizados, tendo em vista que quanto mais afastadas, mais próximas estarão dos portos oceânicos no Pacífico.