ECONOMIA AMAPAENSE SEM TRILHOS: O FIM DA FERROVIA E SEUS REFLEXOS NO PIB

Beatriz dos Santos Neves[1], Jaqueline Homobono[2], João Victhor de Oliveira Lopes[1,2]

[1]*Instituto Federal do Amapá - IFAP, Santana, Brasil (beatrizneves772@gmail.com)*
[2]*Instituto Federal do Amapá - IFAP, Macapá, Brasil*

Resumo: Este estudo analisa os impactos no PIB decorrentes do encerramento da Estrada de Ferro Amapá (EFA), em 2015, no Estado do Amapá e em municípios mineiros dependentes. Com base em dados do IBGE E SEPLAN (2013-2021), observou-se desaceleração e oscilações no PIB municipal, evidenciando a fragilidade de economias extrativistas sem diversificação. A análise destaca a necessidade de políticas públicas para reestruturação econômica com foco sustentável.

Palavras-chave: Economia Extrativista; Estrada de Ferro; PIB do Amapá; Desenvolvimento Regional.

INTRODUÇÃO

O Brasil, historicamente caracterizado por uma economia de base extrativista e agrícola, destaca-se por sua vasta extensão territorial e pela rica biodiversidade florestal. Com uma matriz exportadora predominantemente centrada em commodities, o país apresenta características típicas de economias em desenvolvimento, nas quais a exploração intensiva de recursos naturais busca, sobretudo, atender as demandas industriais de países estrangeiros.

Estudos contemporâneos apontam que não há um determinismo quanto ao sucesso ou fracasso de economias extrativistas, destacando a qualidade das instituições governamentais e a efetividade de suas políticas como fatores decisivos para a sustentabilidade e o desempenho desse modelo (Oliveira, 2011, p. 76).

No caso do Amapá, Estado situado na Região Norte do país, a exploração mineral – especialmente a extração de manganês – desempenhou um papel central na economia local. Ao longo dos 58 anos de operação da Estrada de Ferro Amapá (EFA), (Melo, 2017), o Estado vivenciou um período de significativo desenvolvimento regional e projeção internacional.

Durante o ciclo de funcionamento da EFA, o Amapá passou por transformações significativas em sua estrutura econômica, impulsionado pela exploração intensiva de manganês. Esse período coincidiu com investimentos em infraestrutura urbana, serviços e transportes, resultando no fortalecimento dos indicadores socioeconômicos da região (Oliveira, 2020).

No entanto, o modelo de desenvolvimento baseado na extração de recursos naturais, sem uma articulação produtiva mais ampla, revelou importantes limitações. Como advertiu Hirschman (1977), a ausência de "linkages" entre setores produtivos da economia constitui um entrave significativo ao desenvolvimento sustentável.

A paralisação da ferrovia em 2015 evidenciou a fragilidade de economias fortemente dependentes de atividades extrativas e logística mineral. Como argumenta Drummond (2002), a abundância de recursos naturais, quando mal administrada, tende a resultar em economias locais estagnadas e desprovidas de alternativas produtivas. A realidade de municípios como Serra do Navio, Pedra Branca do Amapari e Santana reflete esse cenário de vulnerabilidade econômica e perda de dinamismo após o encerramento da EFA.

Diante desse contexto, o presente estudo tem como objetivo analisar os impactos econômicos do encerramento da Estrada de Ferro Amapá sobre o Produto Interno Bruto (PIB) do Estado do Amapá e dos municípios diretamente afetados, no período de 2013 e 2021. A análise baseia-se em dados secundários e ululiza uma abordagem estatística descritiva, buscando compreender os efeitos territoriais da desativação da ferrovia e subsidiar estratégias de diversificação econômica.

MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo trata sobre o Estado do Amapá, unidade federativa situada na Região Norte do Brasil, localizada na Amazônia Ocidental. Com uma extensão territorial de aproximadamente 142.814 km², o estado é composto por 16 municípios e possui uma economia

marcada pela presença de atividades extrativistas, grande dependência do setor público e um frágil setor industrial. Um dos elementos estruturantes de sua economia por décadas foi a Estrada de Ferro Amapá (EFA), implantada para escoar minério de ferro das jazidas localizadas no interior até o porto em Santana. A EFA cortava os seguintes municípios: Santana, Macapá, Porto Grande, Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio, exercendo papel logístico e econômico estratégico até sua desativação em 2015.

A pesquisa proposta será realizada como um estudo exploratório-descritivo com abordagem quantitativa. O caráter exploratório justifica-se pela escassez de estudos específicos sobre os impactos econômicos do encerramento da EFA no Produto Interno Bruto (PIB) do estado do Amapá e nos municípios diretamente afetados. O aspecto descritivo permitirá detalhar as transformações na estrutura econômica estadual e municipal durante o período analisado. A abordagem quantitativa será essencial para mensurar objetivamente as variações no PIB e seus componentes setoriais ao longo do tempo.

Para isso, serão utilizados dados secundários provenientes de fontes oficiais, tais como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), por meio do Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA), a Secretaria de Estado do Planejamento (SEPLAN-AP), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o Governo do Estado do Amapá. Complementarmente, a análise será embasada por pesquisa bibliográfica em fontes físicas e digitais, com ênfase em autores que tratam da economia regional amazônica, dos ciclos extrativos e do desenvolvimento econômico do Amapá.

Foram construídas elaboradas planilha de séries de dados que reúne a evolução do PIB das Unidades da Federação, com destaque para o estado do Amapá no período de 2013 a 2021; a segunda compila os dados do PIB dos municípios amapaenses, com especial atenção àqueles atravessados pela EFA. A partir da organização dessas informações, será realizada uma análise estatística da variação percentual anual do PIB, visando identificar o comportamento da economia amapaense diante da descontinuidade da ferrovia, com foco nos efeitos sobre o ritmo de crescimento regional.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise da variação anual do Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios de Santana, Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio, entre 2013 a 2021, apresenta os impactos econômicos decorrentes do encerramento das atividades da Estrada de Ferro Amapá (EFA), em 2015. Estes municípios, historicamente ligados à dinâmica extrativista e à infraestrutura ferroviária, apresentaram comportamentos econômicos variados, caracterizados por oscilações e desaceleração após o fechamento da ferrovia.

Em Santana (AP), município portuário e terminal da EFA, o PIB registrou crescimento moderado nos primeiros anos após 2015, seguido de uma forte retração em 2016, com queda de -9,2% — a maior da série. Apesar da recuperação nos anos subsequentes, os índices de crescimento anual permaneceram relativamente baixos (+8,6% em 2017 e +7,1% em 2021), indicando uma desaceleração estrutural da economia local. Isso sugere que, mesmo com a continuidade da atividade portuária, a desarticulação da logística ferroviária impactou negativamente a circulação de riquezas no município.

Pedra Branca do Amapari, que concentra parte significativa da atividade mineral do Estado, apresentou comportamento econômico ainda mais instável. Em 2014, antes do fechamento da ferrovia, registrou forte queda de -18,52%, seguida por nova retração em 2017 (-5,49%) e crescimento expressivo apenas em 2020 (+39,38%), indicando alta dependência da produção mineral e dos ciclos de preço das commodities. Em 2021, o município voltou a apresentar retração (-2,86%), reforçando o caráter volátil de economias extrativistas pouco diversificadas.

Serra do Navio, antigo polo manganesífero, apresentou trajetória mais estável e crescimento consistente após 2015, com destaque para os anos de 2015 (+12,09%), 2020 (+10,48%) e 2021 (+13,18%). Contudo, os níveis de crescimento permanecem abaixo da média estadual, sugerindo que, apesar da base produtiva reduzida, o município conseguiu manter certa estabilidade, embora sem grande dinamismo econômico.

Esses dados evidenciam as limitações de economias locais baseadas em atividades extrativas, conforme alertado por Hirschman (1977), para quem a ausência de "linkages" entre os setores produtivos impede a formação de encadeamentos internos de valor, resultando em economias vulneráveis. Essa fragilidade se confirma na forte oscilação de Pedra Branca e no recuo de Santana, após a perda da estrutura logística proporcionada pela ferrovia.

Mikessel (1997) e Suslick et al. (2005) destacam que o setor mineral, embora intensivo em capital e gerador de divisas, tende a configurar-se como uma "enclave economy", marcada por baixa integração territorial e limitado efeito multiplicador local. A trajetória recente dos municípios analisados reforça essa lógica, evidenciando que a riqueza gerada pela

mineração não resultou em estruturas econômicas resilientes ou sustentáveis.

Complementando essa análise, Kronenberg (2003) e Mehlum et al. (2006) discutem o chamado "paradoxo da abundância" – ou "maldição dos recursos naturais" segundo o qual, em contextos de baixa qualidade institucional e forte dependência de recursos primários, a abundância de ativos naturais pode, paradoxalmente, comprometer o desenvolvimento econômico sustentável. No caso do Amapá, a retração do PIB de municípios minenadores após o fim da EFA reflete essa dinâmica. A ausência de diversificação produtiva e de políticas públicas capazes de transformar riqueza natural em desenvolvimento estruturado resultou em estagnação e maior vulnerabilidade econômica.

Em síntese, a análise desagregada da variação anual do PIB dos municípios associados à EFA evidencia a fragilidade estrutural de economias locais ancoradas em setores primários e carentes de articulação produtiva. O encerramento da ferrovia não significou apenas uma perda de uma infraestrutura logística estratégica, mas expôs, de forma contundente, os limites do modelo extrativista como vetor de desenvolvimento regional sustentável.

CONCLUSÃO

Este projeto propõe aprofundar o entendimento sobre os ciclos econômicos fundamentados em recursos não renováveis, oferecendo evidências dos impactos causados pela interrupção de atividades extrativistas na dinâmica regional. Além disso, busca desenvolver um modelo analítico aplicável a contextos semelhantes e forneceder subsídios para a formação de políticas públicas voltadas a diversificação produtiva e à resiliência econômica.

A pesquisa corrobora os argumentos teóricos de autores como Hirschman (1977), Drummond (2002) e Kronenberg (2003), ao demonstrar que, sem políticas públicas voltadas à produção encadeamentos produtivos e à diversificação econômica, a abundância de recursos naturais tende a gerar vulnerabilidade estrutural. A desativação da ferrovia não apenas interrompeu um ciclo logístico, mas também revelou os limites do modelo extrativista como base para um desenvolvimento regional duradouro.

Diante disso, os resultados deste estudo reforçam a urgência de estratégias públicas voltadas à reestruturação da base econômica regional, priorizando atividades sustentáveis e integradas, capazes de promover um desenvolvimento de longo prazo. A análise também contribuiu com subsídios para o redesenho da logística territorial, incluindo a reflexão sobre a viabilidade de reativação da Estrada de Ferro do Amapá como instrumento de articulação produtiva e fortalecimento da coesão regional.

AGRADECIMENTOS

Gostaríamos de expressar nossa profunda gratidão a todas as pessoas e instituições que contribuíram para a realização desta pesquisa. Agradecemos, em especial ao Instituto Federal do Amapá (IFAP) pelo suporte técnico e infraestrutura disponibilizada, assim como às instituições oficiais – SEPLAN, IGBE, IPEA e Governo do Estado do Amapá – pelo acesso a dados confiáveis e atualizados, fundamentais para a condução desta análise. Estendemos nosso reconhecimento aos autores e pesquisadores cujas obras serviram de referência essencial ao desenvolvimento do estudo. Por fim, agradecemos às entidades e profissionais que, direta ou indiretamente, apoiaram esta investigação, contribuindo para o aprofundamento do entendimento sobre os impactos econômicos do ciclo extrativista do Amapá.

REFERÊNCIAS

MIKESELL, R. F. Explaining the resource curse, with special reference to mineralexporting countries. Resources Policy, Elsevier, v. 23, p.191-199, 1997.

OLIVEIRA, de José Marcelo. MINERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO LOCAL: BENEFÍCIOS E DESAFIOS AOS MUNICÍPIOS AMAPAENSES, 2011. Belém – PA.273 f.: il.; p. 1-269.

DRUMMOND, José Augusto. Natureza rica, povos pobres? Questões conceituais e analíticas sobre o papel dos recursos naturais na prosperidade contemporânea. Ambiente e sociedade, Campinas n.10, p. 127-149, 2002.

SUSLICK,S.B.;MACHADO, I.F.; FERREIRA, D.F . Recursos minerais e sustentabilidade, [S.l.]: Komedi, 2005, 247 p.

HIRSCHMAN, Albert O. A generalized linkage approach to development, with special reference to staples. Economic Development & Cultural Change. USA: University of Chicago Press, n. 25, p.67 – 98, 1977. Suplemento.

KRONENBERG.T The course of natural resources in the transition economies. Maastricht economic research on innovation and technology (MERIT). Maastricht: University of Maastricht, 2003. p.11-40.

MEHLUM H., MOENE K. E TORVIK. R. Institutions and the resource curse. The Economic Journal, Oxford, Blackwell Publishing.116, jan. p. 1–20, 2006.

MELO, H, N Márcia. TRANSPORTANDO SONHOS: A História da Estrada de Ferro do Amapá (1957-2016). ISCTESUL, Lisboa, p. (1-131), jun, 2017.