

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

CARLOS ROBERTO STAINÉ PRADO FILHO

**NOVOS PROJETOS DE INFRA-ESTRUTURA E ANTIGOS CAMINHOS DA
TERRITORIALIZAÇÃO DO ESPAÇO NA AMÉRICA DO SUL: INICIATIVA
DE INTEGRAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA
(IIRSA) E O CASO DA VIA INTER-OCEÂNICA SUL.**

**Marília – SP
Fevereiro de 2013**

CARLOS ROBERTO STAINE PRADO FILHO

**NOVOS PROJETOS DE INFRA-ESTRUTURA E ANTIGOS CAMINHOS DA
TERRITORIALIZAÇÃO DO ESPAÇO NA AMÉRICA DO SUL: INICIATIVA
DE INTEGRAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA
(IIRSA) E O CASO DA VIA INTER-OCEÂNICA SUL.**

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual Paulista – UNESP, campus de Marília-SP para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Cordeiro Pires.

Pesquisa Financiada pela CAPES.

Banca Examinadora:

Orientador: Prof. Dr. Marcos Cordeiro Pires (UNESP-FFC)

Examinador 1: Prof. Dr. Francisco Luiz Corsi (UNESP-FFC)

Examinador 2: Prof. Dr. Wilson do Nascimento Barbosa (USP-FFLCH)

**Marília-SP
Fevereiro de 2013**

*Los caminos, los caminos
No se hicieron solos
Cuando el hombre, cuando el hombre,
Dejó de arrastrarse*

*Los caminos, los caminos
Fueron a encontrarse
Cuando el hombre, cuando el hombre,
Ya no estuvo solo*

*Los caminos, los caminos
Que encontramos hechos
Son desechos, son desechos
De viejos vecinos.*

*No crucemos, no crucemos
Por esos caminos
Porque sólo, porque sólo
Son caminos muertos.*

Pablo Milanés

AGRADECIMENTOS

Às forças da Criação e suas emanações positivas;

À instituição de ensino UNESP - Marília e ao ambiente propiciado pelos anos de vida acadêmica e pelas pessoas que por ali conheci;

A CAPES pelo auxílio financeiro valioso para a realização da pesquisa;

Ao meu orientador e bom pastor, Marcos Cordeiro Pires, pela oportunidade que me deu, pela fé depositadas na minha pessoa e pela sabedoria e franqueza nas horas de passar conhecimento;

Ao professor, Francisco Luiz Corsi, que acompanhou e contribuiu para o trabalho participando desde a entrevista e seminários de pesquisa até as bancas de qualificação e defesa do mestrado;

À professora Rosângela de Lima Vieira, pelas aulas e maneira sensível com que soube me chamar para junto da vida acadêmica e contribuir para o trabalho.

Ao professor Wilson do Nascimento Barbosa, gente da melhor qualidade, que aceitou o convite para formar a banca de defesa, participando de forma definitiva da minha formação acadêmica.

À família argentina, Jorge, Paula, Mica, Lola e Agie que de portas abertas me receberam em sua casa, pela receptividade a um estrangeiro e intercambio internacional.

À irmandade dos meus companheiros de luta, Aurélio, Eduardo, Henrique, Leonardo, Léozito, Rodolfo, Vitor e Yuri pela convivência e firmeza na filosofia do guerreiro.

À minha família, a meu pai e minha mãe pelo amor, confiança e exemplo de vida que nunca me deixaram faltar, e meu irmão pela amizade e cumplicidade.

À minha companheira, Aline, interlocutora do meu coração, que de corpo e alma está comigo e nas minhas escolhas, pelo tudo de bom que tem me passado e pela luz apaixonada no meu caminho.

SUMÁRIO

RESUMO	VI
ABSTRACT	VII
LISTA DE TABELAS	VIII
LISTA DE GRÁFICOS.....	IX
LISTA DE FIGURAS	X
LISTA DE SIGLAS	XI
INTRODUÇÃO.....	13
1.1 – Registros históricos da Nova Ordem Internacional.....	26
1.1.1 – O poder econômico nas relações internacionais.....	27
1.1.2 – Hegemonia norte-americana.....	35
1.1.3 – Globalização e Regionalização.....	40
1.2 – A produção de espaço capitalista na era da globalização.....	52
1.2.1 – Geografia da acumulação e ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’.	54
1.2.2 – Infra-estrutura de transporte.	56
1.2.3 – O ‘Spatial Fix’	63
1.2.4 – Capital Fixo e a relação Estado e Mercado Mundial.....	73
2 – APRESENTANDO A PROPOSTA DA IIRSA.....	82
2.1 – O Contexto de Surgimento da IIRSA.....	82
2.2 – A atuação de Instituições Financeiras na IIRSA.....	91
2.3 – IIRSA e Regionalismo Aberto.	99
2.4 – Características de formação da IIRSA: Estrutura Institucional, PSIs e EIDs.	105
2.5 - O Brasil e o BNDES.	118
3 – ‘CORRIDA AO PACÍFICO’ E O CASO DA VIA INTER-OCEÂNICA SUL. ...	125
3.1 – Comércio China e América Latina.....	127
3.2 – Localização, antecedentes, discursos oficiais e cooperação bilateral em torno da Via.	142
3.2.1 – Alertas e reflexão sobre possíveis negatividades em torno da infra- estrutura logística envolvendo a Via.	172
3.2.2 – Interesses econômicos e possíveis desenvolvimentos regionais em torno da Via.....	188
DIÁRIO DE EXPEDIÇÃO (breves relatos)	206
CONSIDERAÇÕES FINAIS	210
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	214

RESUMO

O presente trabalho de pesquisa tem por objetivo problematizar as relações envolvidas nos projetos de infra-estrutura e no planejamento territorial estratégico constituído pela Iniciativa de Integração de Infra-estrutura Regional Sul-americana (IIRSA). Pretende-se, assim, compreender o caráter de novos fatores inseridos na territorialização e integração regional do espaço da América do Sul. Para tanto, partimos de uma contextualização do sistema internacional contemporâneo orientada pela sugestão de uma abordagem espacial do capitalismo e do fenômeno da globalização. Através disto, propõe-se analisar a proposta de integração física dos territórios das nações sul-americanas, seus atores e seus interesses, especialmente àqueles envolvendo o Brasil e a chamada 'corrida ao Pacífico'. Além disso, visando exemplificar as considerações acerca deste último tema, realiza-se um estudo de caso sobre a Via Inter-oceânica Sul, projeto âncora da agenda prioritária da IIRSA, recentemente concluído.

Palavras - chave: IIRSA, Integração Regional, Infra-estrutura, Via Inter-oceânica Sul.

ABSTRACT

This work of research's scope is to problematize the relations involved in the projects of infrastructure and in the strategic territorial planning that configure the Initiative for Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA). It aims to comprehend the character of new factors in the territorialization and regional integration of the space of South America. For such means, we start from a contextualization of the contemporary international system, oriented by the suggestion of a spatial approach of capitalism and the phenomenon of globalization. Through this, it is analyzed the proposition of physical integration of the territories of south american's nations, its actors and interests, especially those one's involving Brasil and the so called 'run to the Pacific'. In addition, aiming to exemplify the considerations about this last theme, it is made a specific study on the Southern Interoceanic Highway, key project of the priority agenda of IIRSA, recently concluded.

Key words: IIRSA, Regional Integration, Infra-estrustructure, Southern Pacific Highway.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Detalhe por trechos do projeto	126
Tabela 2 - Índice de Competitividade Global na Infra-estrutura - Brasil (2012)	161
Tabela 3 - Índice de Competitividade Global na Infra-estrutura - Peru (2012)	161
Tabela 4 - Problemas sócio-ambientais diretos e indiretos em potencial decorrentes da construção da Via Inter-oceânica Sul	186

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução do Investimento estimado da AIC 2004-2010 (em milhões de US\$).....	116
Gráfico 2 - Taxa de Crescimento Médio Anual do Comércio com a China (%) 1990-2010	131
Gráfico 3 - Intercâmbio comercial entre Peru e Brasil 2006-2011.....	156
Gráfico 4 - Infra-estrutura de transporte, eletricidade e Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) na América Latina e Caribe e na OCDE 2012 (Índice de competitividade global)	160
Gráfico 5 - Importação chinesa de soja segundo a origem.....	166
Gráfico 6 - Comercialização de bens minerais por UF 2008 e 2009 (em R\$)	177
Gráfico 7 - Distribuição do PIB da macrorregião sul do Peru (%).....	190

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Evolução das Exportações Mundiais 1950 - 2008.....	42
Figura 2 - Evolução histórica dos acordos de regionalização	42
Figura 3 - América do Sul: Principais Agregados Fiscais 2000-2010	89
Figura 4 - América do Sul: Taxas anuais de crescimento do PIB	90
Figura 5 - Cronograma horário típico de uma viagem de caminhão de São Paulo até Santiago (Distância em Km/Tempo em Horas).....	110
Figura 6 - Mapa com os 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento	111
Figura 7 - Mapa com os projetos da AIC 2005-2010.....	115
Figura 8 - Projetos da IIRSA incluídos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).....	121
Figura 9 - Mapa com as rotas priorizadas pela IIRSA/AIC 2005-2010	124
Figura 10 - Localização e área de influência do Eixo Peru-Brasil-Bolívia.....	143
Figura 11 - Alternativas de rotas de escoamento comercial para o Japão.....	146
Figura 12 - Trechos peruanos da Via Inter-Oceância Sul	150
Figura 13 - Mapa físico da região abarcada pelos trechos da Via Inter-oceânica Sul..	151
Figura 14 - Rodovias e Terras Indígenas na Amazônia Brasileira (TIs).....	180
Figura 15 - Crescimento da pobreza e do PIB da macrorregião sul do Peru 2006-2008 (%)	193
Figura 16 - Eixos de transporte terrestre Norte-Sul na macrorregião sul do Peru.....	194

LISTA DE SIGLAS

AFIN - <i>Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional</i> (Peru)	CEPAL – Comissão Econômica para América Latina e Caribe
AIC - Agenda de Implantação Consensual	CEPEA - Centro de Pesquisas Avançadas em Economia Aplicada
ALADI - Associação Latino-Americana de Integração	CN - Coordenação Nacional
ALALC - Associação Latino-Americana de Livre Comércio	COASUL – Cooperativa Agroindustrial
ALCA - Área de Livre Comercio das Américas	CONAM - Conselho Nacional do Meio Ambiente
ALCSA - Área de Livre Comércio Sul-Americana	COSIPLAN - Conselho de Infra-Estrutura e Planejamento
APEC – Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico	DIPLAM – Diretoria de Planejamento e de Desenvolvimento da Mineração
BANDES – Banco de Desenvolvimento Econômico e Social (Venezuela)	DNIT - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento	DNPM - Departamento Nacional de Produção Mineral
BIRD – Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento	EIAs – Estudos de Impacto Ambiental
BM – Banco Mundial	EID – Eixos de Integração e Desenvolvimento
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social do Brasil	EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
CAF - Corporação Andina de Fomento	ENIDs - Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento
CAN - Comunidade Andina de Nações	FINEM - Financiamento a Empreendimentos
CAPEBRAS – Câmara de Comércio Peru-Brasil	FMI – Fundo Monetário Internacional
CARICOM – Comunidade do Caribe	FONPLATA - Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata
CCED - China Commodities Exchange Center	FTA – Acordo de Livre Comércio (<i>Free Trade Agreement</i>)
CCT - Comitê de Coordenação Técnica	GATT – Acordo Geral de Tarifas e Comércio
CDE - Comitê de Direção Executiva	

GCI - Índice de Competitividade Global (<i>Global Competitiveness Index</i>)	PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
GTEs - Grupos Técnicos Executivos	PPP – <i>Plan Puebla Panamá</i>
IBAMA - Instituto de Recursos Naturais e Meio Ambiente	PPPs – Parcerias Público-Privadas
IBASE - Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas.	PROEX - Programa de Financiamento às Exportações
ICONE - Instituto de Estudos do Comércio e Negociações Internacionais	PROINFRA - Fundo de Promoção de Projetos de Infra-Estrutura Sustentável
INRENA - Instituto Nacional de Recursos Naturais (Peru)	PSIs - Processos Setoriais de Integração
ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias	RIMA - Relatórios de Impacto Ambiental
IED – Investimento Externo Direto	RPC – República Popular da China
IIRSA – Iniciativa de Integração de Infra-Estrutura Sul-Americana	SELA - Sistema Econômico Latino-Americano
IFIs – Instituições Financeiras Internacionais	SEPLAN - Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico
IFRs – Instituições Financeiras Regionais	SERNAMP - Serviço Nacional de Áreas Naturais Protegidas pelo Estado
INESC - Instituto de Estudos Socioeconômicos do Brasil	SNMPE - <i>Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía</i> (Peru)
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul	SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus
MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Brasil)	SUNAT - Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria
OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico	TIs – Terras Indígenas
OMC – Organização Mundial de Comércio	UCs – Unidades de Conserção
OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte	UNASUL – União de Nações Sul-Americanas
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento	UNCTAD - Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
PCC - Partido Comunista Chinês	
PEA - População Economicamente Ativa	
PIB – Produto Interno Bruto	

INTRODUÇÃO

Entre as faculdades específicas do ser humano está a capacidade de transformar o espaço em que vivemos. Desde a pré-história, na medida em que o homem foi adquirindo o conhecimento e desenvolvendo novas técnicas necessárias fez-se do espaço seu domínio, seu território. O estudo sobre a transformação do espaço pelo homem implica reconhecer que há uma gama de fatores que se relacionam entre si como forças profundas que persistem ao longo do tempo e que, por sua vez, condicionam a própria humanidade, nos fazendo pertencer àquilo que nos pertence. (SANTOS, 1988)

As paisagens geográficas fazem parte ao mesmo tempo de um movimento e resultado destas forças que se resumem ao que é fruto da ação do homem e às forças da natureza, que pré-existe e resiste ao homem. Na América do Sul, o espaço regional apresenta um mosaico com porções extremamente ‘humanizadas’, territorializadas e dominadas, que dividem o subcontinente com outras porções espaciais onde, devido a características histórico-geográficas ímpares, a natureza ainda preserva sua forma original e se impõe sobre o domínio do homem.

A produção ou territorialização de um espaço acontece de forma gradual através de bases estruturais denominadas infra-estruturas, que permitem ao homem dar função específica ao espaço. O espaço ganha novas formas, conforme é balizado por instalações como estradas, linhas férreas, dutos e portos, formando canais e circuitos multimodais que se concretizam através de fluxos de bens, pessoas e informação. Sob os auspícios do modo de produção capitalista este processo ganha contornos ainda mais específicos, que apesar de maneira assimétrica, com o fenômeno da globalização se espalham pelos cantos do mundo.

A acumulação de capital passa a assumir cada vez mais lugar prioritário entre as faculdades do ser humano. O homem, na busca por acumular, tanto se adapta aos condicionantes da natureza, como busca adaptá-los aos seus desejos e necessidades, apropriando-se do espaço em razão de interesses econômicos e fatores políticos, culturais e sociais. A evolução das técnicas proporciona a apropriação progressiva além de uma unicidade de direção na territorialização do espaço, fortemente seduzida pela atração do capital. (SANTOS; SILVEIRA, 2010)

A realidade regional é cada dia mais presente nas relações internacionais e um território vivo nas políticas nacionais e, de forma especial, no Brasil, que cada vez mais

desponta como líder regional na América do Sul. Isto certamente chega até nós, porém, tal fato é contrastante com a pouca informação e crítica que as autoridades responsáveis passam à população e que são comunicadas pelos meios de informação.

Aparece então, a Iniciativa para a Integração de Infra-estrutura Regional Sul-americana (IIRSA), lançada em 2000, na I Reunião de Chefes de Estado da América do Sul, em Brasília, é apresentada como um processo integracionista em andamento que abrange em potencial todo espaço do continente sul-americano. Trata-se de um projeto regional tão audacioso quanto o seu propósito final de integrar fisicamente o espaço sul-americano, que reúne sob sua sigla uma agenda atualizada com um total de 524 projetos de infra-estrutura, nos setores de transporte, energia e telecomunicações, somando, segundo cálculos também atualizados, uma inversão estimada de mais de 96 bilhões de dólares.

Para compreender a IIRSA é preciso levar em consideração tanto a magnitude do projeto quanto a grandeza da região sul-americana. Um olhar atento ao continente sul-americano revela um mapa provido de uma geografia rica em espaços preservados e de difícil territorialização humana. A presença geográfica de relevos como a Cordilheira dos Andes que se estende praticamente de norte a sul na região, colocando-se como entreposto à conexão terrestre entre o leste e o oeste do continente é emblemática das dificuldades naturais com as quais é necessário lidar. Gigantescas florestas e regiões caudalosas, como a Amazônia e o Pantanal, serviram durante muito tempo para separar e definir territórios e assentamentos humanos ao longo do espaço sul-americano. Neste sentido, a perspectiva presente na proposta IIRSA considera esta geografia específica e algumas de suas conseqüências para a região, como a formação de “ilhas” territoriais, como um obstáculo histórico a ser superado, tanto para a integração regional como para o desenvolvimento das unidades nacionais, colocando assim a integração física de infra-estrutura em primeiro plano.

De acordo com a linguagem presente na proposta de planejamento territorial estratégico, o projeto da IIRSA visa o investimento de esforços regionais centrados na edificação de “pontes” eficientes para a superação dos barreiras geográficas e promover uma crescente interação do espaço sul-americano através de infra-estruturas interconectadas, especialmente na área logística. Estas “pontes” seriam corredores logísticos construídos através de obras de infra-estrutura orientadas regionalmente pelos denominados Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) que representariam, sob a perspectiva da proposta, os caminhos mais bem avaliados para a integração territorial da

região. Os EIDs compreendem grandes parcelas multinacionais do espaço regional sul-americano, nos quais reúnem-se oportunidades de negócios intra-regionais e globais que podem gerar um incremento nos fluxos de investimento e intercâmbio comercial na região. Trata-se da concepção chave da IIRSA e talvez da orientação mais reveladora e importante da proposta, uma vez que fornece ao planejamento territorial novos limites e uma perspectiva regional inovadora.

Os projetos contemplados pela iniciativa concentram-se em três setores principais de infra-estrutura; transporte, energia e comunicação. As obras referentes a estes setores têm como escopo consolidar estes EIDs, a partir da construção de canais multimodais¹ de transporte e conexão entre os territórios envolvidos. Incluem-se na IIRSA a construção ou aperfeiçoamento de obras como rodovias, hidroelétricas, postos de fronteira, pontes, gasodutos, portos, hidrovias, ferrovias, túneis, além de outros.

O custo da carência destas infra-estruturas de base na América do Sul, somados aos aspectos geográficos da região são recorrentemente um dos assuntos mais denunciados pela baixa competitividade dos produtos sul-americanos e pela não evolução dos processos integracionistas na região algo que fornece à proposta da IIRSA um caráter prioritário. No caso dos transportes, por exemplo, percebe-se claramente que ele condiciona a própria possibilidade de se comercializar na medida em que uma infra-estrutura de transporte ineficiente aumenta o custo dos produtos da região sul-americana e diminui sua competitividade, aproximando os mercados nacionais de outras regiões. Assim, os altos custos e a ineficácia do sistema de transportes intra-regional são fatores de discriminação nos intercâmbios comerciais em favor de terceiros países e em prejuízo das relações entre os vizinhos regionais. Neste sentido, a iniciativa angaria relativo consenso entre os diversos setores públicos e privados das unidades nacionais e seus governos como uma base para o aprofundamento da integração regional, para uma inserção internacional de maior autonomia e por uma participação mais competitiva no mercado global. No geral, faz-se alusão a infra-estrutura como uma plataforma para o desenvolvimento regional sul-americano, uma plataforma que auxilie a América do Sul a dar um salto maior no seu desenvolvimento.

Os aspectos gerais da proposta da IIRSA revelam quantitativamente e qualitativamente um projeto extremamente abrangente e multifacetado em muitos

¹ Por canais multimodais entende-se a construção de infra-estruturas que conformam vias de conexões físicas que compreendem os variados meios de transporte, sejam eles, aéreos, terrestres, ou fluviais, para facilitar o fluxo de bens, serviços, informações, energia e pessoas.

sentidos. Além disto, soma-se à complexidade da análise, o fato de ser um processo que no decorrer de sua primeira década de existência mostrou-se em constante reformulação², especialmente, no que concerne ao número da carteira de projetos e aos cálculos de financiamento dos custos e prazos de execução das obras. Se por um lado, a complexidade e abrangência das obras reunidas pela IIRSA, anunciam uma análise trabalhosa, por outro, permite o agrupamento de um montante de obras e investimentos destinados à integração regional física, que facilita a compreensão do tema como um todo e de sua importância para a América do Sul. Não obstante, como um todo a proposta presente na IIRSA revela sensibilidade à situação regional e aos novos contornos do sistema internacional.

O presente estudo objetiva problematizar esta iniciativa inserida no pensamento acadêmico das relações internacionais, situando sua proposta de integração regional física no contexto internacional atual. Para tanto, transitamos por variados campos do conhecimento reunidos sob uma perspectiva que se destina a contribuir para uma análise das relações internacionais contemporâneas. O espaço e as transformações que nele ocorrem relacionadas aos vetores do capitalismo e da globalização são o pano de fundo desta abordagem.

No capítulo de abertura explicitamos nossa proposta de abordagem espacial e seu valor científico. Primeiro, a partir de uma contextualização dos contornos da nova ordem mundial, procura-se relacionar os registros históricos das relações internacionais imperantes no atual sistema internacional. Segundo, apoiado em grande parte no pensamento de geógrafos renomados como David Harvey, Milton Santos e Claude Raffestin, propõe-se uma abordagem espacial dos vetores do modo de produção capitalista e do fenômeno da globalização e seus efeitos voltados especialmente no processo de territorialização. No geral, o intuito desta parte é apresentar uma base inicial de compreensão e fornecer um aporte teórico-metodológico³ e histórico-geográfico para melhor situar a proposta de territorialização da América do Sul apregoada pela IIRSA como uma proposta sensível ao contexto internacional.

² Segundo o relatório: “*IIRSA 10 años después: sus logros e desafíos*”, o aumento na carteira de projetos até 2010 foi de 56% no que se refere ao número de obras e de cerca de 157% no que se refere ao montante de investimento em termos nominais. (IIRSA, 2011)

³ Este aporte teórico-metodológico se orienta pelo valor de noções e idéias presentes no tipo de abordagem sugerido por Raffestin (1993), definido como uma problemática relacional, e pelo tipo de perspectiva que segundo Harvey está presente na teoria de localização de Marx, onde as “dinâmicas são o centro das coisas”. (HARVEY, 2007)

No segundo capítulo, definimos em linhas gerais o contexto de surgimento da proposta da IIRSA como um processo sul-americano de integração regional e suas principais características de formação. Destacamos dentre outras, em especial as particularidades e motivações primordiais da atuação do Brasil no andamento do processo de implantação de infra-estruturas de transporte na região, em particular seu interesse geoeconômico peremptório de aperfeiçoar suas saídas para o Oceano Pacífico, visando os mercados asiáticos, especialmente a China.

Por fim, visando comprovar esta hipótese de uma corrida brasileira ao Pacífico através da IIRSA, escolhemos um estudo de caso baseado na investigação do projeto em torno da Via Inter-oceânica Sul, mais especificamente em seus trechos recentemente pavimentados no lado peruano, sobre os quais realizamos uma expedição de reconhecimento pessoal. A nosso ver, e a partir do levantamento de dados que realizamos nesta parte do trabalho, este projeto é emblemático dos interesses priorizados pelo Brasil no âmbito da IIRSA e revela o caráter global de seu planejamento territorial estratégico, apregoado como integração regional na América do Sul. O caráter integracionista apregoado pela iniciativa possibilita, por exemplo, que o Brasil impulse e financie projetos de infra-estrutura nos territórios de seus vizinhos sul-americanos no intuito de contemplar interesses globais e em menor medida regionais.

Deste modo, procuramos vincular de maneira satisfatória as três partes do nosso trabalho, a ponto de chegar às considerações finais.

1- POR UMA PERSPECTIVA ESPACIAL.

A época presente será talvez sobretudo a época do espaço. Estamos na época da simultaneidade: estamos na época da justaposição, época do perto e do longe, do lado a lado, do disperso. Estamos num momento, acredito, quando nossas experiências de mundo são menos como aquelas de uma longa vida desenvolvida através do tempo do que como aquelas desenvolvidas através de uma rede que conecta pontos e intersecções com seus próprios enredos.

Michel Foucault

Este capítulo de abertura do trabalho consiste em um aporte contextual e teórico do atual sistema das relações internacionais direcionado ao desenvolvimento de uma perspectiva espacial dos vetores da globalização. Assim, temos em vista situar o nosso objeto específico de estudo, a Iniciativa de Integração de Infra-estrutura da América do Sul (IIRSA), dentro da atual fase do sistema capitalista e da globalização, procurando relacionar a iniciativa de integração física na América do Sul com o contexto atual das relações internacionais, fazendo uso de um aporte teórico útil para tal tarefa. Para tanto, primeiramente procuraremos contextualizar a globalização como fenômeno cujas “variáveis características instalam-se em toda parte e a tudo influenciam, direta ou indiretamente.” (SANTOS, 2000, p.34), procurando, dentro do debate das relações internacionais, identificar os vetores do atual período no qual se insere o sistema internacional e a denominada nova ordem mundial. Na seqüência, partiremos para uma abordagem espacial teórica deste contexto e da atual fase do sistema capitalista internacional através do auxílio da teoria de ‘*spatial fix*’ desenvolvida por David Harvey a partir de idéias presentes no pensamento de Karl Marx.

A partir disto, nosso objetivo geral neste capítulo de abertura é trazer para o centro do debate das relações internacionais o espaço e as transformações imprimidas na configuração deste, para que possamos desenvolver uma perspectiva espacial acerca do atual cenário internacional e dos vetores que incidem diretamente na territorialização⁴ do espaço pelo homem. Na busca por um melhor termo para desenvolver nossa

⁴ Em suma, aqui entendemos que o termo ‘territorialização’ designa o processo pelo qual o espaço é transformado pela ação do homem em território, ou como afirma Raffestin (1993), “É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço. O território, nessa perspectiva, é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder. O espaço é a ‘prisão original’, o território é a prisão que os homens constroem para si. (Raffestin, 1993, p.143-144)

perspectiva espacial e fazer referência a uma das noções que acreditamos estar entre as mais perceptíveis acerca do fenômeno da globalização e de seus efeitos na reorganização do sistema internacional, empregamos o termo ‘internacionalização’, em referência especial ao movimento de crescente abrangência geográfica e aprofundamento do sistema capitalista e de atividades econômicas transnacionais pelo mundo que, na atualidade, servem intensamente à reprodução globalizada da lógica de acumulação de capital presente no seno do capitalismo.

Assim, para enriquecer a proposta de abordagem espacial dos movimentos impulsionados pela globalização, destacamos aqui o uso da expressão ‘internacionalização do capitalismo’, usado em referência ao movimento presente no contexto atual do sistema internacional de expansão e englobamento das relações internacionais pela lógica capitalista. A globalização é vista como um período que reúne sob os auspícios de um único sistema capitalista, embora em níveis e formas distintos, todas as unidades nacionais do sistema internacional, é a mundialização do capitalismo. É neste sentido que nos é bastante valiosa a compreensão do geógrafo Milton Santos (2000), ícone do pensamento acadêmico brasileiro quando afirma que “A globalização é, de certa forma, o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista.” (SANTOS, 2000, p.23).

Sob o signo da globalização, internacionalização do mundo capitalista significa também assumir o processo de universalização do modo capitalista, marcado por movimentos transnacionais, especialmente no que diz respeito às atividades econômicas. Neste mundo capitalista, uma das mais evidentes dimensões da globalização, e talvez a noção mais popularizada pelos meios informacionais, é a intensificação e aceleração de atividades econômicas transnacionais que atravessam as fronteiras nacionais. Esta noção é bastante elucidativa para a compreensão dos efeitos que processos atribuídos à globalização têm sobre o espaço.

Neste sentido, podemos também falar de ‘mundialização do capital’, conforme Chesnais (1996), como a expressão “que corresponde mais exatamente à substância do termo inglês globalização, que traduz a capacidade estratégica de todo grande grupo oligopolista, [...] de adotar, por conta própria, um enfoque e conduta “globais”.” (CHESNAIS, 1996, p.17). Segundo o autor, “a mundialização deve ser pensada como uma fase específica do processo de internacionalização do capital e de sua valorização, à escala do conjunto das regiões do mundo onde há recursos ou mercados, e só a elas.” (CHESNAIS, 1996, p.32).

Desta forma, através da perspectiva espacial que procuramos doravante desenvolver, a globalização afirma-se como novo ordenamento das relações internacionais e caracteriza a atual fase do sistema capitalista. Com o fim da bipolaridade da Guerra Fria e a conseqüente ausência de uma oposição ao sistema capitalista, como antes fora o sistema socialista sustentado pela União Soviética, a acumulação de capital, processo fundamental para a sobrevivência do capitalismo, ganha novos espaços para se reproduzir alcançando abrangência global e assim, as fronteiras do mundo capitalista se expandem, se aprofundam e se internacionalizam.

É este o processo, em grande parte, analisado sob uma perspectiva geográfica por David Harvey (2007) através da teoria conhecida como ‘solução espacial’, que procuraremos explanar posteriormente. De antemão, é válido destacar que a teoria se resume à idéia de que as crises cíclicas de super-acumulação, inerentes ao processo de acumulação de capital e às contradições internas do capitalismo, são temporariamente resolvidas pelo movimento de “aniquilação do espaço pelo tempo”. Segundo Harvey (2007), “O capitalismo, conclui Marx, com notável perspicácia, se caracteriza necessariamente por um esforço perpétuo de superar todos os obstáculos espaciais e “aniquilar o espaço mediante ao tempo”. (MARX, 1973, p.539 *apud* HARVEY, 2007, p.348).

De acordo com a análise de Harvey (2007), a ‘solução espacial’ ocorre pelo encurtamento temporal das distâncias mediante a implantação de capital fixo no espaço para aperfeiçoar a circulação de capital e pela incorporação de novos espaços ao capitalismo, ou mesmo reajuste de outros já incorporados para servirem à reprodução da lógica de acumulação do capital. Segundo o autor,

o capitalismo pode ganhar fôlego, espaço de respiro, para sua própria sobrevivência acudindo à “solução espacial”, em especial quando se combina com deslocamentos temporais [...].É como se, a tentativa de aniquilar o espaço pelo tempo, fizesse com que o capitalismo comprasse tempo para si mesmo a partir do espaço que conquista e reajusta para atender à sua lógica de acumulação. (HARVEY, 2007, p.359)

Para melhor situar e compreendermos as raízes de nosso objeto específico de estudo, a IIRSA, procuraremos nos inserir no debate mais geral sobre a globalização e sobre a atual fase do sistema capitalista através do diálogo com análises como esta citada acima, que propõe uma abordagem espacial, enfocada, entre outros aspectos, na ‘territorialização’ ou ‘produção’ do espaço pelo homem. Neste sentido, encontramos em Giovanni Arrighi (2009) um interlocutor reconhecido do aspecto da globalização e do capitalismo que queremos aqui tratar, quando exalta o pensamento de outros autores

como geógrafo francês Henri Lefévre, do qual utilizaremos algumas contribuições no decorrer de nossa argumentação, confirmando a importância do desenvolvimento da abordagem que propomos. Nas palavras de Arrighi (2009):

Uma das características mais essenciais (e teoricamente negligenciadas) do capitalismo histórico é a 'produção de espaço'. Esse processo não foi só essencial para a sobrevivência do capitalismo em conjunturas especialmente difíceis, como defendeu Henri Lefévre, como também foi condição fundamental para a formação e o aumento do alcance global do capitalismo como sistema social histórico. (ARRIGHI, p.224)

Deste modo, dialogamos com outros autores⁵ que igualmente a Arrighi (2009) percebem a abordagem espacial como insuficientemente reconhecida em seu valor para a compreensão dos ordenamentos do sistema internacional de hoje. Desta forma, para entender as raízes da proposta contida na IIRSA e seus possíveis desdobramentos, bem como sua relação com o atual sistema internacional, o que queremos ressaltar é a importância de uma análise contextual do sistema internacional focada na ação do homem sobre o meio – que, atualmente, é em grande parte intermediada pela atuação do Estado⁶. Assim sendo, visamos ressaltar os contornos do que podemos denominar de nosso ‘momento histórico-espacial’, em contraponto à noção de uma análise, maiormente difundida no meio acadêmico das Relações Internacionais, que atribui à compreensão das particularidades da globalização como fenômeno social, através de um foco temporal, mais exclusivamente voltado para o ‘momento histórico-temporal’ e para as transformações trazidas pela inovação tecnológica na relação do homem com o tempo. É neste sentido que concordamos com as palavras de Michael Niemann (1998), quando cita que;

a relação entre globalização e as transformações espaciais de nosso período são pouco reconhecidas no debate das relações internacionais ao invés o debate é tipicamente situado em um contexto temporal onde mudanças no sistema global são atribuídas a mudanças histórico-temporais, mais que mudanças espaciais. (NIEMANN, p. 112).

Em consonância com esta perspectiva, o geógrafo Edward Soja (1986), ressalta o pensamento do filósofo Michel Foucault (1986) como uma possível compreensão das origens do desequilíbrio entre perspectivas centradas no tratamento da relação homem-

⁵ Autores como Raffestin (1993), Harvey (2007;2006a;2006b), Santos e Silveira (2010), Niemann (1998), Soja (1986), entre outros.

⁶ Conforme o suporte teórico de David Harvey (2007) que iremos assumir ao longo de nossa argumentação, “O capital pode buscar formas de domínio diretas [...], mas lhe resulta mais apropriado buscar controles indiretos através do poder mediador do Estado e suas instituições associadas.” (HARVEY, 2007, p.95)

tempo e perspectivas que partem de um olhar sobre as transformações engendradas pelo homem no espaço. Este desequilíbrio, segundo Soja (1986) que não permite “ver a espacialidade com a mesma profundidade apurada da visão trazida pelo foco na duração” (SOJA, 1998, p.11) seria responsável pela evidência de um discurso hegemônico⁷ do tempo sobre o espaço quando se trata de elaborar uma análise contextual e corresponde a noção que, segundo o autor, entre outras, pode ser encontrada na percepção do filósofo Michel Foucault (1986) de que “Espaço é tratado como morto, o fixo, o não dialético, o imóvel. Tempo, ao contrário era riqueza, fecundidade, vida, dialética.” (FOUCAULT, 1980, p.70 *apud* SOJA, 1986, p.11). Segundo o autor, uma das explicações disto está no núcleo da teoria crítica social, que vincula o reconhecimento de que o mundo pode ser modificado pela ação humana, com “o valor crítico e potencialmente emancipatório da imaginação histórica, de pessoas ‘fazendo história’ mais do que simplesmente a aceitando, que tem feito isto tão compulsivamente atraente.” (SOJA, 1986, p.12).

Contudo, procuramos direcionar nossa análise contextual para uma abordagem espacial acreditando no valor da idéia de que a história dos homens e suas ações passam pelo tempo, e o tempo conforme passa acaba até por diluir esta história, enquanto no espaço, esta história fica registrada, a não ser que reconstruída pelo próprio homem. A nosso ver este é um debate pouco desenvolvido e uma perspectiva muito rica para a compreensão em torno das dimensões envolvidas pela integração regional física proposta pela IIRSA, assim como para o debate atual em torno das relações internacionais e a globalização como mundialização do capitalismo. De acordo com Soja (1986), “Hoje, no entanto, pode ser que o espaço mais que o tempo, que esconde consequências de nós (que tem mais a revelar), o “fazer geografia”, mais que o fazer história que fornece a revelação tática e teórica do mundo.” (SOJA, 1986, p.12)

Partir de uma abordagem da relação humana com o espaço nos auxilia no objetivo geral de nossa dissertação de fazer ciência, investigar o passado, revelar o presente e, conforme estiver ao nosso alcance apontar tendências e contradições. Assim, sob tal perspectiva espacial, o intuito é apresentar os contornos atuais e incitar os

⁷ Segundo Soja (1986), “Tal hegemonia tem sido a do historicismo de consciência teórica que tende a ocultar uma comparável sensibilidade crítica à espacialidade da vida social, uma consciência prática teórica que vislumbra o mundo vivo sendo criativamente localizado não somente no fazer da história mas também na construção de geografias humanas, a produção social e a incansável formação e reformação de paisagens geográficas: o ser social ativamente alocado no espaço e tempo em uma contextualização explicitamente histórica e geográfica.” (SOJA, 1986, p.10)

possíveis desdobramentos que a territorialização do espaço da região sul-americana apreendida pela IIRSA pode vir a realizar.

Vale ressaltar que para tanto, neste mesmo sentido, de acordo com Santos e Silveira (2010), o objeto de análise é assim não somente o espaço em si, mas principalmente o uso que se faz do espaço, ou seja, a categoria de análise é o território utilizado. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.247). Neste sentido, em concordância com a afirmação de que “O espaço humano, aliás, revela claramente, e ao mesmo tempo, o passado, o presente e o futuro. Passado e presente nele se dão as mãos...” (SANTOS, 1988, p.9), nos colocamos em vínculo com uma perspectiva que procura dar voz ao espaço, fazê-lo falar, acreditando que assim se pode igualmente desenvolver uma teoria social crítica e contar uma parte da história humana⁸.

Colocar o espaço como objeto privilegiado de nossa perspectiva é bastante válido pois, além do fato de que o território revela ações passadas e presentes, no espaço humano, “o futuro para que se possa realizar, aproveita as condições pré-existentes.” (SANTOS, 1988, p.10), sendo as configurações territoriais “um conjunto dos sistemas naturais, herdados por uma determinada sociedade, e dos sistemas de engenharia, isto é, objetos técnicos e culturais historicamente estabelecidos.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.247). A evolução do espaço se submete à “escravidão” das circunstâncias precedentes. (idem). Neste sentido, o espaço ganha vida, se apresentando à ação do homem como agente e paciente, simultaneamente. Nas palavras de Milton Santos (1988),

O espaço não é um pano de fundo impassível e neutro. Assim, este não é apenas um reflexo da sociedade nem um lato social apenas, mas um condicionante condicionado, tal como as demais estruturas sociais. O espaço e uma estrutura social dotada de um dinamismo próprio e revestida de uma certa autonomia, na medida em que sua evolução se faz segundo leis que lhe são próprias. Existe uma dialética entre forma e conteúdo, que é responsável pela própria evolução do espaço. (SANTOS, 1988, p.10)

Desta maneira, notamos que o território, conforme afirma Claude Raffestin (1993), enquanto “espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que por conseqüência, revela relações marcadas pelo poder.” (RAFFESTIN, 1993,

⁸ Em Santos (1988), ao tratar do espaço como categoria filosófica o geógrafo cita a seguinte consideração de Ernst Cassirer que nos auxilia a desvelar a intimidade convergente entre história do espaço e história do homem; “não há uma só criação do espírito humano que não esteja, de alguma forma, relacionada com o mundo do espaço e que não busque, de alguma maneira, sentir-se à vontade dentro dele. Tentar conhecer este mundo e dar o primeiro passo no sentido da objetivação, através da apreensão e da determinação do ser.” (CASSIRER, 1957, vol. 3, p. 150 *apud* SANTOS, p.8)

p.144), igualmente ao tempo, se revela vivo, dinâmico, dialético, pois se encontra em constante transformação e adaptação às orientações do sistema internacional e aos desígnios do homem. Podemos inclusive afirmar que, de certa forma, o espaço e a geografia condicionam a própria história da humanidade, pois determina os caminhos percorridos pelo homem. Segundo Euclides da Cunha (1975), pensador brasileiro que durante muito tempo fora encarregado pelo Estado de conhecer o território e as fronteiras nacionais do Brasil, “A Geografia prefigura a História”. (CUNHA, 1975, p.149). Neste mesmo sentido, Santos (1988) também procura, de certa forma, dar vida a relação espaço-homem, ao afirmar que este deve se considerado como um conjunto indissociável “do qual participam, de um lado, um certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais e, de outro lado, a vida que os anima ou aquilo que lhes dá vida. Isto é a sociedade em movimento.” (SANTOS, 1988, p.11)

Assim sendo, procuramos defender e explanar a valorização de um debate sobre o momento histórico atual através de uma perspectiva espacial, concordando com idéias que apontam para justificar a relevância desta visão para o entendimento do sistema internacional. Através de nosso ponto de vista, pensar sobre a globalização nos desperta imagens de uma visão panorâmica de um planeta Terra repleto de redes e fluxos crescentemente globais, de energia, informação e matéria, que cortam e recortam o espaço. Neste sentido, Niemann (1998) afirma “o debate em torno da globalização é em suas raízes um debate espacial.” (NIEMANN, 1998, p. 112). Ao mesmo tempo, estes fluxos que representam os movimentos engendrados pela globalização convivem com relevos naturais, que ora facilitam e ora dificultam o contato, constituindo-se em fronteiras naturais, com as quais se somam as fronteiras artificiais construídas pelos homens de acordo com os interesses de épocas anteriores, como o são as fronteiras que delimitam o Estado-nação e o território nacional.

Portanto, a abordagem espacial da globalização é reveladora da atual fase do sistema capitalista e das relações internacionais. Como procuraremos demonstrar através do seguimento de nossa abordagem, mesmo quando se trata da incessante busca do homem por melhor aproveitar seu tempo e acelerar os mais variados tipos de intercâmbios, muito devido à noção comumente usada no âmbito dos negócios de que ‘tempo é dinheiro’, este aperfeiçoamento se dá a partir de transformações sobre o espaço. Neste sentido, a expressão usada por Marx e trabalhada por Harvey (2007), de ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’ sintetiza muito bem o que queremos expor através de nossa perspectiva espacial de análise, pois evidencia a relação entre o espaço,

o homem e o tempo, dentro do sistema capitalista. Segundo o autor, conforme pode ser observado ao longo do pensamento desenvolvido por Marx, o processo de ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’ aparece como “necessidade histórica para o capital”, e com isto surge o imperativo de criar configurações de espaço ‘eficientes’ para o capitalismo, com respeito à circulação, produção, intercâmbio e consumo, ou seja, “A acumulação requer, então, que se crie uma paisagem física condizente à organização da produção em todos seus aspectos.” (HARVEY, 2007, p.94).

Assim sendo, fica claro o valor de partir de um ponto de vista focado no espaço e nas transformações empreendidas pelo homem sobre este, mesmo que sejam a favor de sua relação com o tempo. A partir da noção compreendida por esta expressão, na relação triangular homem-espaço-tempo, é o espaço que se encontra duplamente subordinado ao tempo e aos objetivos do homem, e por isso sofre as maiores alterações. O espaço é ajustado e reajustado pelo trabalho humano tanto para melhorar a relação do homem com o próprio espaço como para aperfeiçoar a relação do homem com o tempo e, segundo a teoria de ‘solução espacial’ este processo também diz respeito às contradições internas do capitalismo. De acordo com Harvey (2007), “As contradições internas do capitalismo se expressam mediante a remodelação e recriação contínua de paisagens físicas.” (HARVEY, 2007, p.354). Deste modo, a análise do espaço e de seu uso pelo homem através do tempo pode apresentar grandes revelações e ajudar a situar nosso debate.

Além disso, segundo Harvey (2007),

Contemplando em abstrato, o espaço também possui propriedades mais complexas e particulares que o tempo. É possível inverter o caminho e avançar em múltiplas direções no espaço, enquanto que o tempo simplesmente passa e é irreversível. A métrica do espaço também é mais difícil de homogeneizar. O tempo ou o custo de movimento pelo espaço não necessariamente se encaixam, e ambos proporcionam métricas distintas à simples distância física. Comparados a isto, o cronometro e o calendário são assombrosamente simplórias. O espaço geográfico é sempre o âmbito do concreto e do particular. (HARVEY, 2007, p.348)

Neste sentido, valorizamos o espaço como ponto de partida de nossa análise contextual e teórica porque entendemos que o homem pode vir a cada vez mais dominar, humanizar, apoderar-se e territorializar conforme seus interesses a superfície terrestre na qual habita, mas não o pode fazer da mesma forma com o tempo, que diz respeito a movimentos e forças outras que não podem ser dominadas como tal.

Partamos para a contextualização.

1.1 – Registros históricos da Nova Ordem Internacional.

Segundo um dos mais reconhecidos teóricos das Relações Internacionais, Hedley Bull (2002), que se dedicou especialmente à questão da Ordem Mundial, afirmar que um conjunto de unidades apresenta uma ordem é, em sentido geral “...afirmar que elas estão relacionadas entre si de acordo com uma certa estrutura; que a sua relação não é fruto puramente do acaso, mas contém algum princípio discernível.”. Neste sentido, segundo o autor a denominada ordem internacional representa “um padrão de atividade que sustenta os objetivos elementares ou primários da sociedade dos estados...” e, ainda, que tal ordem configura-se assim, como “... parte do registro histórico das relações internacionais”. (BULL, 2002, p.7;13;31).

Com o fim da Guerra Fria, uma série de incertezas quanto ao modo como o sistema internacional iria se redefinir e equilibrar seu ordenamento e quais seriam as novas regras que regulamentariam as relações internacionais conformavam o ‘nevoeiro global’, conforme a expressão usada pelo historiador britânico Eric Hobsbawn (1995), para expressar a percepção de que no mundo os cidadãos “sabiam com certeza que uma era da história tinha acabado. Eles sabiam pouco mais do que isso”. (HOBSBAWN, 1995, p.558-559).

Apesar disto alguns dos novos aspectos que configurariam a nova ordem internacional já eram possíveis de se reconhecer, pois diziam respeito aos efeitos imediatos da implosão da União Soviética e fim da bipolaridade típica do sistema internacional da Guerra Fria. Dentre estes, destacam-se três aspectos que estão intimamente vinculados entre si e que conformariam a nova realidade mundial: (1) a hegemonia norte-americana, os Estados Unidos, como única superpotência e protagonista do sistema internacional; (2) a globalização como principal fenômeno influenciador das relações internacionais; (3) a maior importância das organizações internacionais, assim como das iniciativas de cooperação entre os países, entre elas os processos de integração regional. (MARIANO, 2007)

Assim sendo, nesta parte do trabalho procuramos fazer uma contextualização desta nova ordem mundial. Trataremos em específico da hegemonia dos Estados Unidos e suas particularidades dentro deste contexto e sua relação com o fenômeno da globalização. Também trataremos em conjunto da globalização e regionalização, especificando cada um destes processos e a relação que se configura entre eles.

Além disso, devemos destacar um dos aspectos registrados historicamente ainda durante a Guerra Fria, que também faz parte e ajuda a compreender o ordenamento atual das relações internacionais: a transferência da esfera militar para esfera econômica como tema central da arena de negociação internacional. Aliás, este aspecto é peça-chave para a compreensão das particularidades que deram início a ordem mundial bipolar da Guerra Fria no pós-1945, separando-a do ordenamento anterior do sistema internacional e que prossegue hoje em dia registrado historicamente nas relações internacionais.

1.1.1 – O poder econômico nas relações internacionais.

A ascensão dos temas econômicos como centrais nas relações internacionais ocorreu gradualmente em detrimento da esfera bélico-militar reinante em período anterior caracterizado pela Primeira e pela Segunda Guerra Mundial e, em grande parte, impulsionado pela corrida por inovação tecnológica, seja armamentista ou não, que caracterizou a Guerra Fria e exigiu dos então líderes dos blocos socialistas e capitalistas uma preocupação maior com os temas econômicos. É importante notar também que tal arrefecimento do campo militar ocorreu não por motivos de enfraquecimento do desenvolvimento bélico-militar, mas sim, pelo contrário, por um desenvolvimento tão intenso que resultou na denominada Destruição Mútua Assegurada, ou seja, na impossibilidade de vitória em um confronto militar direto entre o arsenal das nações líderes dos blocos rivais na Guerra Fria, Estados Unidos e União Soviética.

No século XX, os grandes esforços da racionalidade humana aplicados ao desenvolvimento da guerra levaram ao advento da bomba atômica. A possibilidade de aniquilação da humanidade, devido ao intenso desenvolvimento de armas de destruição em massa que marcou a corrida por superioridade militar da Guerra Fria entre bloco capitalista e bloco socialista, chega a tal patamar de poder destrutivo que o conflito bélico torna-se inviável para ambos os lados e para a humanidade em si. Neste sentido, a filósofa Hannah Arendt (1998), que presenciou pessoalmente os tempos de guerra, chegou a retratar o período como um momento obscuro para a humanidade, quando paradoxalmente a racionalidade humana aplicada constantemente a lógica da guerra levava o homem ao auge de sua irracionalidade, colocando em risco toda a própria humanidade. (ARENDRT *apud* HELD, 1991).

O advento da bomba atômica, somado ao de outras armas de destruição em massa, como as armas bioquímicas, evoluíram para um cenário onde a capacidade bélica dos blocos antagônicos e a velocidade com que o confronto poderia acontecer, ultrapassavam a capacidade de defesa de ambos os pólos da Guerra Fria. Assim sendo, a Guerra Fria fora assim denominada devido à ausência de conflitos generalizados e diretos entre as duas superpotências, Estados Unidos e União Soviética, que almejavam hegemonia no sistema internacional. Apesar da ocorrência de conflitos e da clara influencia ideológica e participações efetivas e indiretas das duas superpotências em muitos destes conflitos armados, estes foram sempre localizados ou locais. A tensão característica das hostilidades entre ambas foram assim, contidas pela possibilidade de dupla derrota em um confronto direto e generalizado. Neste sentido de acordo com as palavras e expressões usadas por David Held (1991),

O 'equilíbrio nuclear' ou 'empate atômico' entre as superpotências criou uma situação paradoxal a que se tem denominado 'indisponibilidade da força'; trata-se de uma situação em que se abrem novos espaços para a afirmação de potências e povos não-nucleares, a partir da constatação de que a opção nuclear dificilmente se oferecia às como opção factível e de que o custo de uma intervenção militar convencional faz desse tipo de intervenção uma colossal aposta política, militar e econômica. (HELD, 1991, p.163)

Anteriormente, com o término da Segunda Guerra Mundial, o embate internacional passou a ser definido pelo eixo Leste *versus* Oeste, configurando o sistema internacional sob a lógica bipolar⁹ representada pelo antagonismo de caráter ideológico, contrapondo bloco socialista e bloco capitalista, respectivamente. Este antagonismo resultou numa reviravolta das relações entre os outrora aliados e vencedores da Segunda Guerra Mundial e justificou o desenvolvimento de um cenário internacional bipolarizado, caracterizado pela imposição ideológica e, em um primeiro momento, constringido pela ameaça de uso da inegavelmente superior força militar possuída por ambas as superpotências líderes dos blocos, Estados Unidos e União Soviética, assim como pela manutenção de uma corrida armamentista entre elas.

⁹ Mais pontualmente, durante a Conferência de Potsdam, Alemanha, em julho de 1945, pouco antes do encerramento do conflito, quando Inglaterra, Estados Unidos e União Soviética reuniram-se pela última vez como aliados. Com uma aliança mostrando sinais de desgaste, Clement Attlee (recém empossado no lugar de Winston Churchill), Harry Truman (vice-presidente que recém empossara após o falecimento de Roosevelt em abril daquele ano) e Joseph Stalin decidiram nessa última conferência a formatação do cenário internacional no sistema pós-guerra, evidenciado pela divisão da Alemanha, e especialmente de sua capital Berlim, em zonas de ocupação capitalista e socialista. Nesta reunião os líderes aliados entraram em comum acordo sobre usar a bomba atômica para derrotar o Japão. No dia 26 de julho, durante a conferência, foi transmitida para o Japão, a Declaração de Potsdam, que ameaçava destruir aquele país caso não se rendesse aos aliados. Dias 6 e 9 de agosto, menos de duas semanas depois, as cidades japonesas Hiroshima e Nagasaki, foram bombardeadas.

A tensão gerada por esta configuração bipolar e pela possibilidade de guerra nuclear atingiu seu primeiro auge com aquela que se convencionou chamar de Crise dos Mísseis em Cuba, em outubro de 1962, quando a possibilidade de deflagração do confronto nuclear direto tornou-se uma ameaça mais factível, devido à instalação de mísseis nucleares soviéticos¹⁰ naquele país, símbolo isolado da resistência socialista no hemisfério ocidental, localizado a apenas 150 quilômetros de distância da costa atlântica dos Estados Unidos.

Uma vez negociada esta crise e superado o auge da tensão, somado a maior clareza com que os altos dirigentes passaram a tomar consciência da irracionalidade do confronto bélico-atômico, pelo reconhecimento mútuo de que a situação seria insolúvel e letal para a humanidade, a Guerra Fria entrou em um período de afrouxamento das hostilidades, que ficou conhecido entre os círculos diplomáticos como *détente*, termo em francês que significa distensão. (HOBSBAWN, 1995, p.239)

No decorrer dos anos seguintes da década de 1960, entendimentos que culminaram no ‘Tratado de não Proliferação de Armas Nucleares’, de 1968, representavam sinais desta tentativa de distensão entre os dois pólos, que se deu a partir do reconhecimento da inviabilidade do confronto militar direto. Assim, em comparação a este primeiro período, a bipolaridade rígida e a ameaça de conflito bélico entre a União Soviética e os Estados Unidos, fortemente indicado pela corrida armamentista entre os dois pólos, passou a dar lugar a um sistema de relativa ‘coexistência pacífica’, conforme expressão cunhada pelo historiador britânico Eric Hobsbawn. (HOBSBAWN, 1995)

Não obstante, um dos desdobramentos deste período foi relativo declínio hegemônico das duas superpotências, uma vez que a primazia deste poder se assentava justamente nos méritos militares e na superior capacidade bélica dos mesmos. Além da necessidade de transferência para uma nova lógica de embate, os pólos de poder eram desgastados pela crescente dificuldade de manutenção de suas zonas de influência e pela própria distensão, que diminuía, relativamente, a necessidade de aceitação inquestionável das políticas apregoadas pelos líderes dos dois blocos.

Esta nova tendência durante a Guerra Fria teve como um de seus resultados o início da gradual transferência do embate por demonstração de superioridade para uma

¹⁰ A instalação de mísseis soviéticos em Cuba, em 1962, segundo autoridades soviéticas fora uma resposta a instalação no ano anterior, de mísseis do bloco capitalista na Turquia, localizada em meio à países que constituíam a União Soviética.

lógica, maiormente, pautada na inovação tecnológica, que trouxe consigo a valorização da economia como tema central e estratégico para a ação do Estado. Entre outras questões, a economia devia ser forte o bastante para provar a superioridade administrativa do sistema e gerar e distribuir investimentos. Para desenvolver novas técnicas e financiar as pesquisas científicas que promoveriam a inovação tecnológica deste período era necessário ter uma economia capaz de manter investimentos contínuos e assumir riscos financeiros. A isto, somava-se a necessidade de manter e aprofundar a influência nas áreas de dominação, além de atrair novas áreas para dentro dos respectivos blocos do sistema internacional.

Neste meio tempo, como se para provar o contrário da irracionalidade de até então, planteada pela corrida armamentista e pelo desenvolvimento de tecnologia bélico-militares, a disputa entre Estados Unidos e União Soviética parte para a deflagração daquela que ficou conhecida como a ‘corrida espacial’ da Guerra Fria, em referência aos crescentes investimentos em desenvolvimento tecnológico com a finalidade de levar o homem ao espaço extra-terrestre. Assim, a corrida por superioridade na Guerra Fria vincula-se com a disputa por maior inovação tecnológica para a realização das missões de levar o homem ao espaço. Dentre tais iniciativas, eram elevados tanto os riscos de fracasso como os gastos econômicos.

Esta empreitada assumida por ambas as superpotências teve desdobramentos que ajudam a explicar o resultado final da Guerra Fria e a implosão da União Soviética, que não pôde acompanhar economicamente os gastos empreendidos neste sentido pelos Estados Unidos. Assim, durante a Guerra Fria e por razões típicas da disputa por superioridade deste período, principalmente devido à inviabilidade e irracionalidade do conflito entre as duas potências com o poder de aniquilação conferido pelo grande arsenal de armas de destruição em massa, o conflito é obrigado a se deslocar para outras arenas e o poder ganha novas feições com traços que dizem respeito a temas relacionados às questões econômicas.

Dessa forma, no decorrer dos anos seguintes, a partir da década de 1960, a disputa de poder na busca por hegemonia durante a Guerra Fria, representada pela constante ameaça de confronto militar, devido ao reconhecimento mútuo de que este caminho evoluiria para uma situação insolúvel e que poderia ser letal para a humanidade, deu origem ao gradual deslocamento da tensão existente entre Estados Unidos e União Soviética, da esfera puramente militar, para o campo tecnológico, que

demandava dos países um tratamento do poder voltado para as questões econômicas. (HOBSBAWN, 1995).

Assim, os Estados assumem estas novas formas de condução política interna e externamente, atrelando questões de segurança e de bem-estar social à questão econômica. Nas palavras de Peter Evans (2004),

Guerrear e manter a ordem interna são papéis clássicos, assumidos tanto pelos Estados antigos quanto pelos modernos. Mas, atualmente, um terceiro papel está atraindo crescentemente a luz dos refletores. Na medida em que a sobrevivência política e a paz interna dependem cada vez mais da economia, os Estados se tornaram responsáveis pela transformação econômica. Sempre houve uma conexão entre o sucesso econômico e poderio militar, pois o fracasso econômico resulta, eventualmente, em declínio geopolítico. O desempenho econômico é, em si mesmo, uma fonte de legitimidade, além de ser um meio de cumprir os objetivos clássicos de garantir a sobrevivência militar e a ordem interna. (EVANS *apud* NUMAIR, 2009, p.27)

Atualmente, o poder econômico encontra lugar cativo no centro das relações internacionais, é um registro histórico proveniente do abandono do conflito militar como primeira opção para a resolução de conflitos e demonstração de poder na arena internacional. Como resultado da necessidade de se fazer a guerra por outros meios¹¹ o poder econômico assume uma maior importância, em grande parte, explicada também pelo fato de que enquanto em tempos de guerras, incluídas nestas as duas Guerras Mundiais e a Guerra Fria os inimigos eram retratados como oponentes que podiam ser vencidos pelo suficiente esforço nacional, atualmente, as forças do fenômeno da globalização e do denominado mercado global, que representam a atualidade nas relações internacionais, são assumidas como inevitáveis, forças naturais com as quais se deve adaptar¹² ou cair na marginalização internacional.

Os fatores econômicos tornaram-se elementos explicativos importantes das relações internacionais, uma vez que sua capacidade de incidir nas formulações estratégicas é crescente. A questão do desempenho econômico é hoje central nas

¹¹ O general prussiano Carl Von Clausewitz, é reconhecido nos estudos de relações internacionais por sua famosa frase: “a política é a guerra por outros meios”. Aqui, procuramos nos servir desta noção para afirmar que os conflitos hoje em dia continuam a acontecer por estes outros meios, principalmente, através de políticas orientadas para e pela disputa por poder econômico.

¹² Segundo Chesnais (1994), em sub-capítulo intitulado pelo autor como: “Adaptar-se”, mas ao que?: “Tanto mais que, no tocante ao “progresso técnico”, a globalização é quase invariavelmente apresentada como um processo benéfico e necessário. Os relatórios oficiais (da OCDE) admitem que a globalização decerto tem alguns inconvenientes, acompanhados de vantagens que têm dificuldade em definir. Mesmo assim, é preciso que a sociedade *se adapte* (esta é a palavra chave, que hoje vale como palavra-de-ordem) às novas exigências e obrigações e sobretudo que descarte qualquer idéia de procurar orientar, dominar, controlar, canalizar esse novo processo. Com efeito, a globalização é a expressão das “forças de mercado,...”(CHESNAIS, 1994, p.25, grifo do autor)

relações internacionais e, em decorrência disso, os países lançaram-se numa corrida em busca de melhor eficiência nesse âmbito. Segundo Nye Jr. (2012),

Uma economia robusta e crescente proporciona a base para todos os instrumentos de poder. Além disso, ferramentas econômicas como sanções e ajuda serão fundamentais neste século porque são com frequência os instrumentos mais eficientes no que se refere a custos relativos. (NYE Jr., 2012, p.113).

No período atual caracterizado pelo fenômeno da globalização e pela incessante busca por novas tecnologias muito se diz sobre a conformação de um espaço de participação na arena internacional de novos atores não-estatais, como “a emergência de um sistema de corporações transnacionais que não devem lealdade a país algum nem se sentem em casa em nenhum deles.” (ARRIGH; SILVER, 2001, p.16). Neste sentido, como uma das características que vêm se registrando como um sinal do contexto internacional atual encontra-se “a tese da perda geral de poder dos Estados diante das forças econômicas supranacionais que ganhou uso corrente, sob o nome de ‘globalização’”. (ARRIGH; SILVER, 2001, p.16)

Estes novos atores imprimem sua importância nas negociações internacionais e nas suas relações com os Estados, na medida em que, além de serem os donos das novas tecnologias, são também livres para decidirem sobre a localização e distribuição de seus investimentos, de certa forma, manipulando a divisão internacional do trabalho. É desta forma que esta nova e emergente ‘sociedade anônima multinacional’, conforme os termos usados por Harvey (2007), se diferencia das antigas empresas privadas, justamente pelo modo transnacional de suas atividades econômicas através do qual se dissemina e se apodera do espaço. Nas palavras do autor,

A sociedade anônima multinacional, com sua capacidade para mover capital e tecnologia rapidamente de um lugar a outro, de aproveitar diferentes recursos, mercados de trabalho e de consumo, e oportunidades de benefício, e ao mesmo tempo para organizar sua própria divisão do trabalho, deriva boa parte de seu poder da capacidade de controlar o espaço e usar as diferenças geográficas de uma maneira que não estava ao alcance da empresa familiar. (HARVEY, 2007, p.346)

Deste modo, concordamos com a noção presente no pensamento de Nye Jr. (2012) de que como poder de Estado o poder econômico possui limites claros em devido à grande parcela de participação de atores não-estatais na projeção deste tipo de poder no sistema internacional. Nas palavras do autor,

Mas é um equívoco declarar que o século XXI será a era da geoeconomia. A difusão do poder para atores não estatais, incluindo corporações transnacionais, estabelece os limites para as estratégias do Estado que usam os instrumentos econômicos. Os estados com frequência vão achar o poder

econômico difícil de utilizar, tanto porque os atores do mercado são difíceis de controlar quanto porque as condições do mercado são variáveis. (NYE Jr., 2012, p.113).

Neste sentido, do mesmo modo que é um erro fazer generalizações sobre a dominância do poder econômico sobre o poder militar na atual ordem mundial, é igualmente equivocado ignorar as extensões dos instrumentos da política econômica. (NYE Jr., 2012, p.113).

Doravante, proveniente do gradual, mas não completo deslocamento da esfera de poder militar para a esfera de poder econômico na arena internacional, as questões de bem-estar social, e segurança interna e externa, passa igualmente a considerar a economia como ocupação central para o fortalecimento da inserção internacional dos Estados no sistema internacional e defesa de seus interesses. Podemos dizer que o desempenho econômico foi fator chave para compreender o desfecho da Guerra Fria e conseqüente implosão da União Soviética, que por mais que se igualasse em termos de poder bélico-militares com os Estados Unidos, não manteve a mesma proximidade quanto ao poder econômico e, assim, não logrou equiparar seus investimentos econômicos e financeiros para manter-se na corrida por superioridade tecnológica.

Tendo em vista nossa proposta de abordagem espacial, a relação entre a nova importância do poder econômico e a organização do território explicitada por Raffestin (1993) é digna de destaque. Para o autor, a “territorialidade está em crise e, por conseqüência, a tessitura que a sustenta também. A territorialidade está em crise porque há uma crise profunda nas relações. [...] as críticas se apóiam em parte, ou até mesmo, na constatação de que as malhas territoriais são inadequadas para a ação econômica.” (RAFFESTIN, 1993, p.175)

Este sintoma de crise pode ser traduzido no momento atual pela tendência de um poder econômico fortalecido frente às demais esferas do poder, notadamente, o próprio poder político dos Estados. Isto se deve a uma lógica cada vez mais acelerada nos tempos de globalização onde, “para muitos propósitos, notadamente econômicos, o globo é agora a unidade operacional básica [...], sobretudo devido à inimaginável aceleração das comunicações e dos transportes”. (HOBSBAWN, 1995, p.24)

Neste sentido, a crise se revela através da constatação de que há certo conflito entre a organização política baseada códigos de informação e planejamento territorial fundamentados sobre pressupostos caros ao advento do Estado moderno, como a soberania de seu território nacional, que por sua vez, entra em contradição com os

desejos transnacionais do poder econômico. Assim, sob uma perspectiva espacial, toma forma uma crise de identidade entre poder econômico e poder político, que Raffestin (1993) define como um movimento pelo qual o poder político não necessariamente é substituído, “mas age como se o tivesse sido, imitando o poder econômico.” (RAFFESTIN, 1993, p.176):

Dois palhaços se olham através da moldura vazia de um grande espelho. Um é exatamente a réplica do outro pelo tamanho, pela roupa e pela maquiagem. O primeiro está bêbado e o segundo o imita com cuidado todos os seus gestos [...] O primeiro palhaço é o Capital na embriaguez e na cegueira de seu crescimento; o palhaço imitador e lúcido é o Estado (GUILLAUME *apud* RAFFESTIN, 1993, p.176)

Deste modo, esta metáfora serve para revelar uma das raízes da crise, que o autor define como o mimetismo, ou o desaparecimento superficial da diferenciação nos territórios entre a organização política e a organização econômica. O Estado em seu jogo com o poder econômico estaria passando a cada vez mais perder sua identidade territorial, aceitando a favor da economia a obliteração de seus quadros territoriais. Enquanto para o Estado e poder político, as divisões políticas como províncias, municípios e regiões têm a função de auxiliar na administração e controle do território, para o mercado e poder econômico, quanto menos descontinuidades melhor para a livre satisfação e difusão de seus interesses. Em suma, nas palavras do autor, a contradição se revela no território da seguinte maneira:

O poder econômico postula uma informação estruturante de curta duração: tessitura instável contra tessitura estável. [...] A tessitura é o trunfo fundamental na relação que se instaura em vários níveis entre organizações econômicas e organizações políticas. As primeiras têm um interesse evidente em anular os obstáculos, para tornar o espaço territorial isotrópico tanto quanto possível, de maneira a investir com facilidade ao sabor das modificações técnico-econômicas. Quanto menos disjunções oferece o território, mais ele se prestará a mudanças rápidas. Já as organizações políticas, sobretudo as que se inspiram no princípio de centralização, tem interesse em recortar, subdividir para melhor assentar seu controle; favorecem um espaço territorial anisotrópico, de maneira a evitar a possível ocorrência dos fenômenos de difusão. Eis a grande diferença: num caso trata-se de favorecer a difusão, no outro trata-se de impedi-la, eventualmente. (RAFFESTIN, 1993, p.176)

Para darmos seqüência a nossa contextualização, a citação de Hélio Jaguaribe (2002) nos permite destacar o novo papel central assumido pelo poder econômico dentro da nova ordem mundial, conforme auxilia a fazer uma ligação resumida entre o peso atual do poder econômico e tecnológico, globalização e hegemonia dos Estados Unidos, nossos temas subseqüentes. Neste sentido, de acordo com o autor,

O processo de globalização não é projetado por nenhum país ou grupo econômico. Resulta, simplesmente, do progresso tecnológico e de sua universalização. Ocorre, apenas, que os EUA se tornaram, em fins do século XX, a mais competitiva economia do mundo. Essa circunstância, significativamente reforçada pelo predomínio mundial dos EUA, conduz o processo de globalização a se constituir, na prática, num processo de americanização do mundo. (JAGUARIBE, 2002, p.4)

1.1.2 – Hegemonia norte-americana.

Com o desmembramento do bloco socialista da União Soviética, em 1991, e conseqüentemente, fim da ordem mundial bipolar característica do cenário internacional durante a Guerra Fria, os Estados Unidos da América se tornaram a única superpotência mundial e passaram da condição de líder do bloco capitalista para a posição de líder mundial. Inaugurava-se assim, pontualmente, a denominada Nova Ordem Mundial, em oposição à ordem pós-1945 inaugurada pela bipolaridade típica da Guerra Fria representada pelo antagonismo entre bloco capitalista e bloco socialista.

Uma das primeiras conseqüências decorrente desse novo quadro colocou os Estados Unidos como protagonista capaz de liderar e difundir uma nova ordem de caráter mundial. A respeito desta liderança, alguns autores, como Arrighi e Silver (2001), empregam o termo ‘hegemonia’ para definir o poder conquistado pelos Estados Unidos em relação às demais unidades do sistema internacional pós- Guerra Fria. Empregado a partir do referencial estabelecido por Antonio Gramsci, o conceito de ‘hegemonia’ serve para identificar a capacidade de um grupo, durante um determinado período, de imprimir suas decisões sobre os demais e afirmar-se como portador geral dos interesses dentro de determinada organização (ARRIGHI; SILVER, 2001, p.35). Nas palavras de Gramsci (1971), do qual os autores citados derivaram o conceito de hegemonia, trata-se da

supremacia de um grupo social [que] manifesta-se de duas maneiras: como ‘dominação’ e como ‘liderança moral e intelectual’. Um grupo social domina grupos antagônicos, que ele tende a ‘liquidar’ ou subjugar, talvez até pela força armada; ele lidera grupos aparentados ou aliados. (GRAMSCI, 1971, p.57-58 *apud* ARRIGHI; SILVER, 2001, p.35)

A respeito do uso do conceito de hegemonia, em geral, Harvey (2004) cita que o próprio uso que Gramsci fez do conceito da margem a múltiplas interpretações. Segundo o autor, dentro do pensamento gramsciano,

O termo se refere por vezes somente ao poder político exercido mediante a liderança e o consentimento dos governados, em oposição ao poder político exercido na forma de domínio via coerção. Em outras ocasiões, parece referir-se a combinação específica de coerção e consentimento inerentes ao exercício do poder político. (HARVEY, 2004, p.38)

Entre os autores que transferem o conceito para o sistema internacional é válido ressaltar também a visão de Immanuel Wallerstein (1984), que trata do conceito de hegemonia como a presença de um Estado cujo poder é preponderante frente aos demais países, ou seja, conforme a expressão usada pelo autor é um poder ‘primeiro entre seus pares’. Segundo o autor,

A hegemonia no sistema inter-estatal refere-se à situação em que a rivalidade permanente entre as chamadas ‘grandes potências’ é tão desequilibrada, que uma potência é realmente *primus inter pares*, ou seja, uma potência pode impor suas regras e desejos [...] nas arenas econômicas, política, militar, diplomática e até cultural. (WALLERSTEIN, 1984, p.38 *apud* ARRIGHI; SILVER, 2001, p.33)

Quando transferida para o contexto internacional, segundo Arrighi e Silver (2001), em virtude da forma como é realizada, a liderança pode designar dois fenômenos distintos. Por um lado, é empregado para designar o fato de que, em virtude de suas conquistas, “... o Estado dominante se torna o ‘modelo’ a ser imitado por outros e, com isso, os atrai para sua própria via de desenvolvimento. Isso pode aumentar o prestígio e, por conseguinte, o poder da nação dominante.”. Porém, ao que se segue como um dos possíveis desdobramentos desta liderança assumida como modelo a ser seguido, os autores alertam para o fato de que, na medida em que obtém algum grau de sucesso, essa emulação tende contrabalançar e promover um maior nivelamento e, portanto, a aumentar a competitividade dos demais e, assim, acaba por diminuir ao invés de aumentar o poder relativo da nação hegemônica, “... fazendo surgir concorrentes e reduzindo o ‘caráter especial’ que ela tem.” (ARRIGHI; SILVER, 2001, 36).

Por outro lado, enquanto definidora das hegemonias mundiais, a liderança designa o fato de um Estado dominante conduzir o sistema de Estados numa direção desejada e, ao fazê-lo, a liderança tomada nesse sentido aumenta o poder do Estado dominante e “é largamente percebida como buscando um interesse geral.” (ARRIGHI; SILVER, 2001, 36). Para os autores, é essa a característica a ser adotada como definidora das hegemonias mundiais. Por exemplo, em um âmbito nacional o aumento do poder de uma nação colocado como o interesse geral de um povo pode levar à criação de um consenso e a construção de um projeto nacional. Transferido para o

contexto internacional, a construção de um projeto que anuncie um aumento do poder coletivo (ou pelo menos dê tal impressão) e promova um ordenamento internacional que favoreça o sistema internacional como um todo pode ser apregoado como interesse geral das nações, como por exemplo, para evitar a guerra nas relações internacionais, permitir o livre trânsito de pessoas e bens pelo mundo e defender o direito à propriedade privada¹³.

Não obstante, de acordo com Harvey (2004),

[...] ser de fato hegemônico num sentido global envolve o uso da liderança para criar um jogo de soma não-zero em que todas as partes se beneficiam, seja em termos de ganhos mútuos advindos de suas próprias interações (como trocas comerciais) ou do aumento de seu poder coletivo diante da natureza, mediante por exemplo, a criação e transferência de novas tecnologias, formas organizacionais e arcabouços infra-estruturais (como redes de comunicação e estruturas de direito internacional).” (HARVEY, 2004, p.39)

Em consonância, Arrighi e Silver (2001), destacam que no âmbito internacional o incremento do poder coletivo constitui a única base sólida de sustentação de hegemonia. (ARRIGHI; SILVER, 2001). Por sua vez, Harvey (2004) acentua que “O poder hegemônico é derivado de um equilíbrio sempre instável entre coerção e consenso e se exprime por meio dele.” (HARVEY, 2003, p. 40)

Doravante, neste cenário internacional da nova ordem mundial, com o desmembramento da União Soviética e fim da oposição sistêmica socialista, o prestígio desfrutado pelo modelo norte-americano era inegável¹⁴, porém, de acordo com o sociólogo Hélio Jaguaribe (2002) aspectos diversos de origens internas e externas tem inibido os Estados Unidos de exercer uma completa hegemonia mundial. A partir desta circunstância, o resultado do fim da bipolaridade marcante da ordem mundial da Guerra

¹³ Estes são exemplos de interesses defendidos pelo poder hegemônico que atualmente são veiculados como interesse geral do sistema internacional. Segundo Stefan Halper (2010), “Uma das tarefas da era pós-Guerra Fria é a construção de um sistema melhor para o livre fluxo de bens e para a cooperação multilateral. As antigas tendências geopolíticas aparentemente foram substituídas por uma nova era geoeconômica e por uma gradual convergência ao redor do rótulo norte-americano.” (HALPER, 2010 ,p.68). A ONU instituição organizativa voltada para a manutenção da ordem mundial, em sua Declaração de Direitos Humanos proclama os direitos à propriedade como valor universal. Segundo Harvey (2004), durante a Guerra Fria, sob a proteção do poder dos Estados Unidos, “Os proprietários privados de todo o mundo puderam unir-se, apoiar-se mutuamente e se abrigar por trás desse poder ao se verem diante da perspectiva do socialismo internacional.” (HARVEY, 2004, p.41)

¹⁴ Fator pontual que esclarece a gradual construção da hegemonia norte-americana e do prestígio conquistado pelas políticas dos Estados Unidos como modelos a serem seguidos pelo sistema internacional é a elaboração daquele que foi chamado de ‘Consenso de Washington’, em 1989, proposta de orientação econômica assumida pela grande maioria dos países capitalistas, pouco antes do fim do bloco socialista da União Soviética.

Fria é uma condição que o norte-americano Samuel Huntington (1999)¹⁵ denominou de “unimultipolaridade” que seria uma “...unipolaridade parcialmente contida por uma remanescente multipolaridade.” (JAGUARIBE, 2002, p.3)

Em suma, Jaguaribe (2002) atribui aos aspectos inibidores de procedência interna, características próprias da cultura ocidental e das instituições norte-americanas, de caráter democrático, impregnadas de valores “pouco compatíveis com um imperialismo desinibido” (JAGUARIBE, 2002, p.3). O autor acrescenta a isto o fato de que o povo e o Estado norte-americano não estaria disposto a arcar com os sacrifícios pessoais ou financeiros que a construção e sustentação de um império mundial demandariam. Por parte dos aspectos inibidores de caráter externo estão as múltiplas resistências internacionais que se opõem a livre imposição da hegemonia norte-americana nas relações internacionais. Fazem parte destas as potências menores que, apesar de não serem antagônicas à hegemonia norte-americana, reúnem forças e promovem uma resistência efetiva, algumas mais ostensivas que outras. Além disso, o autor cita as organizações internacionais como o “sistema das Nações Unidas, institucionalmente comprometido com uma ordenação legal e multilateral do mundo.” (JAGUARIBE, 2002, p.3)

Assim sendo, a nova ordem mundial caracterizada pelo protagonismo internacional dos Estados Unidos é responsável pela constituição de um cenário distinto de outrora, onde o “imperialismo norte-americano”, dentro das condições precedentemente indicadas, diferencia-se de seus predecessores históricos, como o Império Romano ou como fora o imperialismo colonial britânico. Nas palavras de Jaguaribe (2002),

O novo “império” é um campo, em sentido análogo ao que empregamos quando falamos de campo magnético ou campo gravitacional. Trata-se da área em que os EUA, mediante poderosos condicionamentos, financeiros, econômicos, tecnológicos, culturais e, quando necessário, militares, compelem dirigentes de inúmeros países a seguirem uma orientação conveniente para os interesses americanos. Estes interesses podem ser reduzidos a dois básicos: preservação da condição de única superpotência e abertura de todos os mercados ao livre ingresso de empresas, bens e serviços americanos. (JAGUARIBE, 2002, p.4)

Nesta tarefa de defesa de seus interesses ao redor do mundo, uma das habilidades notáveis desenvolvidas pelos Estados Unidos enquanto poder hegemônico é a possibilidade de tratamento da economia mundial como uma extensão de sua

¹⁵ Em Samuel Huntington. *The Lonely Superpower*. Foreign Affairs. vol.78, n.2, março-abril de 1999.

economia doméstica. Isto acontece em grande parte através da gradual consolidação da moeda norte-americana como moeda de reserva corrente global. Neste sentido, de acordo com Nye Jr. (2012), “Quando uma moeda é amplamente retida como meio de troca e armazenamento de valor, torna-se conhecida como uma moeda de reserva mundial, e isso pode conduzir a um grau de poder.” (NYE JR., 2012, p.87). Conforme afirma David Harvey (2008) a partir do fim dos acordos de Bretton-Woods, em 1973, e conseqüente fim de “um sistema de câmbio fixo escorado na convertibilidade do dólar americano em ouro a um preço fixo”, isto passou a acontecer com maior intensidade e assim, os dólares dos Estados Unidos passaram a inundar o mundo¹⁶. (HARVEY, 2008, p.20-22). Assim, o papel do dólar norte-americano como moeda de reserva mundial e referência no valor de troca ajudam a afirmar a hegemonia dos Estados Unidos. Segundo Nye Jr. (2012), “Um país cuja moeda representa uma porção significativa das reservas do mundo pode obter poder econômico dessa posição, tanto em condições mais fáceis de ajustamento quanto na capacidade para influenciar outros que estão em necessidade.” (NYE JR., 2012, p.87).

A respeito da nova ordem mundial a relação entre hegemonia norte-americana e globalização revela um movimento de fenômenos estreitamente vinculados no sistema internacional que, de certa forma, se impulsionam mutuamente, ou seja, globalização e hegemonia norte-americana andam juntas. Apesar de o processo de globalização não ser projetado exclusivamente por nenhum país, mas reproduzido pelo sistema internacional como um todo, estamos de acordo com a afirmação de que o protagonismo desfrutado pelos Estados Unidos no sistema internacional é beneficiado pelo atual processo de globalização. Neste sentido estamos de comum acordo com a afirmação de Jaguaribe (2002) de que os Estados Unidos, enquanto a mais competitiva economia do mundo, “conduz o processo de globalização a se constituir, na prática, num processo de americanização do mundo.” (JAGUARIBE, p.4)

Assim sendo, por sua vez, esta noção de globalização como projeção mundial da influência dos Estados Unidos sobre o mundo corrobora com a anteriormente citada primazia do poder econômico nas relações internacionais e com a idéia de que a

¹⁶ Em suma, Harvey (2008) explica a transição da seguinte forma, no pós-1945, “Internacionalmente, uma nova ordem mundial foi construída com os acordos de Bretton Woods e varias instituições como a ONU, o Banco Mundial, o FMI [...], foram estabelecida para ajudar a estabilizar as relações internacionais. O livre comércio de bens foi incentivado sob um sistema de cambio fixo escorado na convertibilidade do dólar norte-americano em ouro a um preço fixo. O câmbio fixo era incompatível com os livres fluxos de capital que tinham de ser controlados, mas os Estados Unidos tinham de permitir o livre fluxo do dólar para além de suas fronteiras para que o dólar funcionasse como a moeda de reserva global” (HARVEY, 2008, p.20)

globalização como fenômeno está por toda a nova ordem mundial. Segundo Arrighi e Silver (2001), sobre a globalização, “Aliás, vários aspectos do triunfo do americanismo que seguiu a derrocada da URSS, e que é aparentemente global, são largamente percebidos, eles próprios, como sinais da globalização¹⁷.” (ARRIGHI; SILVER, 2001, p.17).

Ademais, junto da hegemonia norte-americana, com o fim da resistência sistêmica empreendida pela União Soviética, o sistema capitalista e sua lógica prima de acumulação de capital ganham renovado impulso e conquistam o mundo. Neste sentido, a não oposição à mundialização do capitalismo é uma particularidade da nova ordem internacional e ponto chave para compreender muitas das várias dimensões impulsionadas pelo processo da globalização. Assim sendo, concordamos com as palavras de Harvey (2004), quando afirma que

a Guerra Fria proporcionou aos Estados Unidos uma gloriosa oportunidade. O país dedicou ele mesmo à acumulação ilimitada do capital, estava preparado para acumular o poder político e militar capaz de defender e promover esse processo em todo o globo, em oposição à ameaça comunista. (HARVEY, 2004, p. 41).

1.1.3 – Globalização e Regionalização.

No contexto atual, globalização e regionalização aparecem como fenômenos sem os quais os discursos em torno do debate das Relações Internacionais não acontecem por completo. Globalização e regionalização têm sido inseridas dentro do debate como processos e tendências característicos do sistema internacional, pois fazem referência aos movimentos de caráter multilateral que dão formas às novas reorganizações trazidas pela nova ordem mundial.

O gradual fim da constrição do sistema internacional sob a geometria bipolar de poder da ordem mundial da Guerra Fria liberou as relações internacionais da lógica imposta pelo eixo Leste *versus* Oeste e abriu caminhos para que os movimentos de globalização e regionalização, sob os auspícios do capitalismo sistêmico, se generalizassem de ponta a ponta no globo. Não só a lógica bipolar, mas também, o

¹⁷ De acordo com Arrighi e Silver (2001), “Os sinais mais amplamente reconhecidos são a hegemonia global da cultura popular norte americana e a importância crescente de órgãos de governo mundiais desproporcionalmente influenciados pelos Estados Unidos e por seus aliados mais próximos, como o Conselho de Segurança da ONU, a OTAN, o G-7, o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e a Organização Mundial do Comércio (OMC).” (ARRIGHI; SILVER, 2001, p.17-18)

substrato ideológico de fundo geopolítico típico da Guerra Fria, suscitava maiores desconfianças entre as nações, o que levava os países a recorrentemente afirmar o valor de suas soberanias de Estado, favorecendo o distanciamento em detrimento da aproximação regional. De acordo com Fawcett (2000),

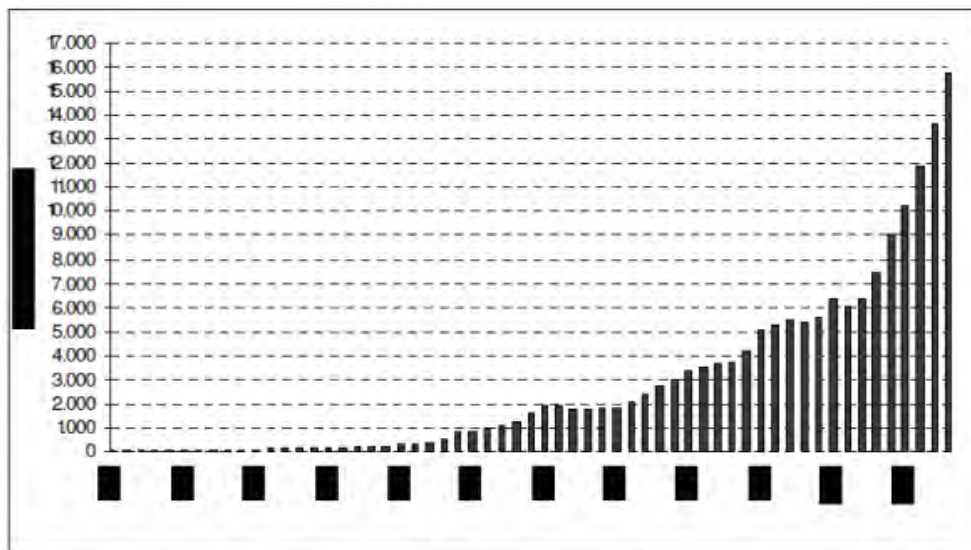
Durante o período da Guerra Fria, então, regionalismo permanecia na agenda internacional, mas seus escopos eram limitados, parcialmente como uma consequência da natureza bipolar do sistema internacional sob a qual todos arranjos regionais eram subordinados, mas também por causa da extrema tenacidade com a qual os Estados apregoavam suas respectivas soberanias, não só na maioria dos temas da alta política, como também nos temas da baixa política. (FAWCETT, 2000, p.16)

Assim, o novo regionalismo¹⁸ e a formação de ‘blocos regionais’, principalmente de caráter comercial, pode ser vista como um movimento de aproximação entre vizinhos, antes confinados pela imposição ideológica que dividia o sistema internacional em bloco socialista do Leste e bloco capitalista do Oeste.

A reunião de países em ‘blocos regionais’ passa a ter lugar no sistema internacional, quando, a partir da década de 1980, nota-se um rápido crescimento do comércio mundial que conforme Chesnais (1996), “baseou-se, em grande parte, na intensificação dos intercâmbios regionais, particularmente na Europa e no Sudeste Asiático.” (CHESNAIS, 1996, p.230). A Figura 1, extraído do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio do Brasil ilustra o aumento do comércio mundial e a aceleração de seu crescimento a partir da década de 80. Já a Figura 2, mostra a relação entre este aumento e os acordos de integração regional.

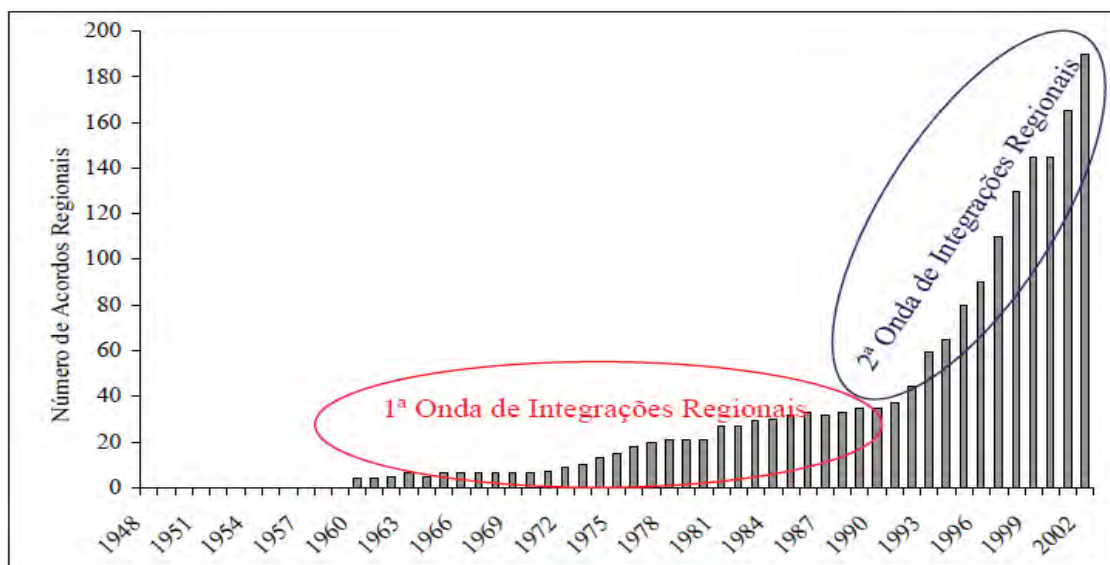
¹⁸ Aqui, o termo ‘novo regionalismo’ é empregado para especificar que estamos tratando da regionalização impulsionada a partir do gradual fim da ordem mundial bipolar da Guerra Fria, na década de 1980, diferenciando este regionalismo de versões anteriores como aquelas que segundo Louise Fawcett (2000), floresceram na década de 1960, mas tiveram uma vida curta. (FAWCETT, 2000, p.1)

Figura 1 - Evolução das Exportações Mundiais 1950 - 2008



Fonte: Baseado em dados do MDIC – SECEX/DEPLA.

Figura 2 - Evolução histórica dos acordos de regionalização



Fonte: Baseado em dados da OMC, extraído de SENHORAS (2009).

O reinício do movimento de regionalização comercial impulsionado neste período despertou perplexidade para alguns analistas que apostavam na globalização como tendência unívoca do fim da ordem bipolar. De acordo com Chesnais (1996), a partir de certo ponto de vista, globalização e regionalização foram vistos por alguns como movimentos conflituosos. Conforme relata o autor,

O vigor dos intercâmbios intra-regionais, superior ao dos fluxos entre os pólos principais, é sem dúvida o fenômeno que mais atraiu a atenção dos comentaristas e que mais lhes pareceu ‘contraditório’ com uma ‘verdadeira’ mundialização. A formação de conjuntos ou blocos regionais (a chamada regionalização, embora o fenômeno se refira a totalidades continentais) foi apontada, por certos autores, como importante ameaça a tudo que o GATT deveria representar. (CHESNAIS, 1996, 230)

O colapso da antiga ordem bipolar é a mais óbvia explicação pontual não só para a globalização, mas também para a regionalização e, de fato, para todas as formas de cooperação internacional, inclusive dos processos de integração regional. Somados ao triunfo do capitalismo, os movimentos impulsionados pela globalização, explicitam o processo de mundialização do capitalismo e a formação do mercado capitalista global e o movimento de regionalização compartilha destas mudanças. Nos termos usados por Fawcett (2000), de modo geral, este movimento faz parte da descentralização do sistema internacional que se seguiu no pós- Guerra Fria e que “tem fortalecido o argumento a favor do regionalismo.” (FAWCETT, 2000, p.20). Em outras palavras, a remoção de antigos padrões de ‘cobertura’ pelo grande poder de influência das superpotências tem encorajado a multipolaridade e contribuiu para um sistema internacional no qual a expectativa é que os arranjos regionais assumam maior importância. Segundo Fawcett (2000), a antiga controvérsia sobre os méritos relativos entre o novo regionalismo e o ‘globalismo’ tem se tornado cada vez mais obsoleta, confirmando uma história recente rica em exemplos de cooperação global-regional. (FAWCETT, 2000, p.16).

Deste ponto de vista, com o qual concordamos, globalização e regionalização são processos internacionais impulsionados pelas mesmas mudanças na ordem sistêmica. A co-relação entre ambos está implícita nas próprias tentativas de conceituação do fenômeno da globalização, tanto na escala das relações internacionais, na qual é compreendido como fenômeno envolvente e de influência generalizada sobre as relações entre os Estados, como também na escala das relações sociais, onde é percebido como fenômeno multidimensional. Em respeito a ambas as escalas é elucidativo a perspectiva de autores como Manuel Castells (1993), que fazem referência a uma mudança na maneira pela qual as relações, em geral, são reordenadas espacialmente e temporalmente através do fenômeno da ‘globalização multidimensional’, acelerando, realocando e reorganizando as interações sociais e interestatais “em tempo real e em uma escala planetária.” (CASTELLS, 1993, p.21 *apud* NIEMANN, 1998, p.115).

Assim sendo, se faz referência à “atual globalização tecnológica, que atingiu dimensões efetivamente planetárias” e às tendências de um contexto que aumentam a capacidade de alcance espacial da ação e organização dos homens, como resultado “do progresso tecnológico e sua universalização”, especialmente, nas áreas de comunicação informacional¹⁹ e transporte. (JAGUARIBE, 2002, p.4). Somado a isto, a globalização suscitada pela universalização sintetiza o processo pelo qual se constitui o novo tempo do mundo diminuindo a distância temporal de circulação no espaço, gerando uma crescente aceleração na interdependência entre países e indivíduos, sejam estes vizinhos ou “terceiros distantes”.

Sob uma perspectiva espacial, a citada inovação na área de transporte é exemplar da relação não conflituosa entre os processos de regionalização e globalização. A mesma universalização do progresso tecnológico que caracteriza o atual fenômeno da globalização no sistema internacional facilita a circulação e a transposição de barreiras geográficas, favorecendo a aproximação nas relações regionais e os processos de integração física, como proposto pela IIRSA. O processo de ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’ é logicamente potencializado pelo progresso tecnológico e universalização das técnicas trazidas pela globalização. É isto que afirma Harvey (2007) nas suas seguintes palavras;

as revoluções tecnológicas que liberam a produção e o consumo das restrições espaciais, junto com a melhora na capacidade de superar as barreiras espaciais e de aniquilar o espaço mediante o tempo, fazem com que os limites de uma região se tornem altamente porosos e instáveis. A especialização territorial e os vínculos inter-regionais aumentam com a crescente facilidade de integração espacial. (HARVEY, 2007, p.350).

Assim sendo, quando transpostos para o espaço os movimentos de regionalização e globalização são processos de íntima correlação. Se, por um lado, a globalização como universalização do progresso tecnológico facilita a integração regional física através da superação de barreiras espaciais e encurtamento do tempo de circulação de um ponto a outro, por outro lado, a construção de interconexões físicas

¹⁹ Vale ressaltar o exemplo claro desta tendência através do reconhecimento da ampla difusão de redes sociais, como *Facebook*, *LinkedIn*, *Skype*, *Orkut*, encontradas em sítios virtuais que funcionam como novas ferramentas de comunicação e organização social, transferência simultânea de informação. Ainda, devem-se destacar os sítios virtuais como ‘*Google*’ e ‘*Wikipédia*’ assumidas como novas enciclopédias virtuais de consulta rápida. Estas ferramentas, mesmo que inconscientemente, despertam uma nova percepção que afeta direta e indiretamente a relação do homem com o tempo na circulação de informação, exemplificada pela inovação existente entre o correio postal (cartas) e o correio eletrônico (e-mail). A percepção de Raffestin (1993) sobre este tema merece destaque, quando diz que “Enquanto a informação, até o século XIX, andava mais ou menos no ritmo dos homens e dos bens, desde então as distâncias em matéria de comunicação foram praticamente abolidas, na medida em que a transferência da informação de um ponto para outro do mundo pode ser quase imediata.” (RAFFESTIN, 1993, p.201).

que ligam determinado espaço com o resto do mundo, através de vias de transporte (rodovias, ferrovias, hidrovias, etc...) que chegam aos portos de além-mar (ou aeroportos), que acabam por transformar um espaço em ‘globalizado’, suscitam um movimento que passa pela crescente regionalização deste espaço.

Doravante, torna-se mais complexo e, na maior parte das vezes improvável, individualizar satisfatoriamente dentre as políticas de integração regional física através de infra-estrutura, como é o caso da IIRSA, os interesses regionais dos interesses globais, pois a extensão de um leva ao encontro do outro, além de serem os interesses globais recorrentemente fonte das motivações para a integração regional do espaço.

Não obstante, acrescenta-se que no caso particular da regionalização engendrada pela integração física é ainda mais latente e clara a relação de convergência entre os movimentos de globalização e regionalização no espaço. A globalização do espaço, ou simplesmente, a integração com portos extra-regionais rumo às rotas globais, passa obrigatoriamente por uma crescente regionalização do espaço, através da interconexão regional de infra-estruturas²⁰. Em outras palavras, para que a produção de um território chegue aos mais variados pontos do mundo, de uma forma ou de outra, se ela não necessariamente deve transitar primeiro por caminhos regionais, é fato que com frequência isto diminui os custos de transporte e o tempo de viagem.

Cabe no momento destacar a visão sintética de Held e McGrew (2011), que apesar de afirmarem que não existe uma definição única e universalmente aceita para a globalização, afirmam que seus efeitos têm sido identificados, segundo estes autores,

quando os atos dos agentes sociais de um lugar podem ter conseqüências significativas para “terceiros distantes”; como compreensão espaço temporal (numa referencia ao modo como a comunicação instantânea vem desgastando as limitações da distância e do tempo na organização e na interação social); como interdependência acelerada entendida como a intensificação do entrelaçamento entre economias e sociedades nacionais, de tal modo que os acontecimentos de um país têm impacto direto em outros; como um mundo em processo de encolhimento (erosão das fronteiras e das barreiras

²⁰ Isto se confirma no caso do Brasil, por exemplo, onde para que a produção alcance com menor custo de transporte os portos do mercado asiático é necessário, em um primeiro momento, transitar pelas vias terrestres de países vizinhos regionais para chegar ao Oceano Pacífico, ao invés de ter que dar uma enorme volta pelo Oceano Atlântico para cruzar o Canal do Panamá e aí sim chegar ao Pacífico rumo a Ásia. É este o caso que analisaremos em um momento final desta dissertação, ao tratar dos interesses que envolvem a ‘Via Inter-oceânica Sul’, uma das poucas obras concluídas da IIRSA, a maior delas, que consiste em uma rodovia que liga Brasil e Peru. Trata-se também de um dos projetos ‘chave’ do planejamento territorial da IIRSA, que conclui um corredor logístico inserido no Eixo Peru-Brasil-Bolívia e interconectado com o Eixo Inter-oceânico Central, que conecta o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico, transitando por territórios de Brasil, Bolívia e Peru, recortando transversalmente a América do Sul, de Sudeste a Noroeste.

geográficas a atividade socioeconômica); e, entre outros conceitos, como integração global, reordenação das relações de poder inter-regionais, consciência da situação global e intensificação da interligação inter-regional.” (HELD; McGREW, 2011, p. 11)

Ademais, entre as abordagens que tratam das transformações sintetizadas pelo termo “globalização” é também comum partir de uma análise sobre os novos ritmos e mudanças quantitativas e qualitativas a nível global dos fluxos materiais, de pessoas e bens, de produção e circulação que, conseqüentemente, representam a formação de um mercado global. Trata-se, em geral daquelas mudanças que, apesar de ocorrerem de maneira assimétrica ao redor do mundo, se fazem perceber mais claramente como parte do fenômeno em questão que também pode ser entendido como um acercamento do mundo. Neste sentido, apregoa-se como uma tendência atual o acesso facilitado a insumos primários (*commodities*) e às especiarias de todo os cantos do mundo que formam a “promessa de uma cultura global de consumo com acesso ilimitado a bens e serviços de todo o globo.” (NIEMANN, 1998, p.110, tradução livre). Neste sentido, vale destacar um trecho selecionado da obra conjunta de Marx e Engels (1952), ‘O Manifesto do Partido Comunista’, e definido como uma “descrição estimulante da globalização” por Harvey (2006b, p.198);

A necessidade de um mercado em permanente expansão acossa a burguesia sobre toda a superfície do globo. Ela deve estabelecer em todo lugar, estabelecer conexões por toda parte. Por meio da exploração do mercado mundial, a burguesia deu um caráter cosmopolita à produção e ao consumo em cada país.

Na fase atual ou “era burguesa”, segundo os termos usados por Marx (1973), a criação do mercado mundial supõe “a exploração da Terra em todas as direções” para descobrir as “novas qualidades úteis das coisas” e a promoção do “intercâmbio universal dos produtos de todos os climas e territórios longínquos”. (Marx, 1973, p.409 *apud* Harvey, 2007, p.97).

Este seria o grande valor da formação do mercado global, que segundo Niemann (1998), é também o verdadeiro engodo²¹ da nova ordem mundial e da promoção de maior permeabilidade nas fronteiras dos territórios nacionais. Nas palavras do autor,

²¹ Neste sentido, destaca-se um trecho bastante elucidativo do como pode ser visto esta capacidade de atração da sociedade capitalista e do mercado mundial que aparece na obra de Marx e Engels (1952) ‘O Manifesto do Partido Comunista’ selecionado em Harvey (2006b, p.199); “A burguesia atrai para a civilização até as mais bárbaras das nações; os baixos preços das suas mercadorias são a artilharia pesada que demole todas as muralhas chinesas, que fazem capitular a aversão obstinada dos bárbaros em relação

O enfraquecimento do papel das fronteiras nacionais como barreiras de segurança econômica que servem para proteger um padrão específico de vida tem sido acompanhado pela promessa de que o fluxo irrestrito de recursos traria duas coisas, empregos e commodities mais baratas. (NIEMANN, 1998, p.112).

Não obstante, entre as transformações que o advento e fortalecimento de um mercado global acarretam é exemplar a importância de seus efeitos para a comercialização de recursos estratégicos como as *commodities*²² que, vale destacar, forma largamente a base das exportações²³ dos países da América do Sul.

O comércio de *commodities* sempre esteve presente entre os maiores fluxos do sistema internacional, porém, historicamente, atendeu a decisões de produção e distribuição as quais eram feitas prioritariamente direcionadas aos mercados nacionais, por se tratarem de compor a base alimentar de um povo e da produção industrial e, assim, serem estratégicos para um país. Hoje tais decisões, assim como os valores de mercado e a própria possibilidade de comércio, passam a sentir o peso centralizador da atuação do mercado mundial²⁴. Isto se faz presente na própria caracterização do que hoje em dia é considerado como uma *commodity* pelo mercado. Segundo o Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior do Brasil (MDIC),

As *commodities* são negociadas em bolsas, portanto, seus preços são definidos pelo mercado internacional, sendo suscetíveis a oscilações nas cotações de mercado em virtude de perdas e ganhos nos fluxos financeiros no mundo. São negociadas no mercado físico para exportação ou no mercado interno e nos mercados derivativos das bolsas de valores e contratos futuros.²⁵

aos estrangeiros. Força todos os países a introduzir em seu meio o que ela chama de civilização, isto é, para que eles também se tornem burgueses. Em suma, cria o mundo à sua própria imagem.”

²² *Commodities* são insumos primários tidos como mercadorias de caráter estratégico por formarem a base mundial da produção industrial (como os minérios, alumínio, cobre, ferro, entre outros) e alimentar (como os grãos, soja, trigo, milho, entre outros). Segundo o Banco Mundial, “Definem-se como produtos comercializados a granel, sem marca, com pouco processamento, cujas qualidades e características podem ser especificadas objetivamente e que são fornecidas sem diferenciação qualitativa em certo mercado. Assim, segundo esse conceito, as commodities são recursos naturais, (minerais petróleo e gás) ou bens produzidos diretamente pela exploração de recursos naturais (como na agricultura).” Fonte: www.siteresources.worldbank.org

²³ Segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento do Brasil, por exemplo, em 2010, mais da metade, cerca de 51% das exportações brasileiras para o mercado mundial foram de *commodities*. Fonte: www.agricultura.gov.br

²⁴ Destacamos aqui a agricultura da soja como exemplo emblemático da globalização do comércio de commodities. Importante commodity do mercado brasileiro e mundial que, segundo Santos Filho (1989) é “a bolsa de Chicago que em grande parte assinala os caminhos da produção de soja” (M. Santos Filho, 1989, PP. 172). O peso da demanda desta commodity para as decisões internas, especialmente no que diz respeito ao investimento em infra-estruturas para o escoamento da produção, será aprofundado no último capítulo através do estudo do caso da rodovia denominada de Via Inter-oceânica Sul.

²⁵ Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil; <<<http://www.mdic.gov.br>>>

Entre as mais variadas conseqüências que a globalização - especialmente a força do mercado global-, pode ter para uma nação, logicamente existem os efeitos negativos devido, geralmente, ao jogo de soma zero e à assimetria de poder nas relações internacionais que, com a aceleração da interdependência, podem se intensificar. De acordo com Nye Jr. (2012), “Quando os estados se tornam conectados pelas forças do mercado, procuram estruturar sua interdependência tanto para conseguir ganhos conjuntos quanto para criar assimetrias que proporcionem uma parcela maior do ganho e do poder para outros propósitos.” (NYE Jr., 2012, p.83)

Sob este ponto de vista, os processos de regionalização e globalização podem ser sobrepostos, sendo os processos de integração regional, generalizadamente, apregoados como uma plataforma para o fortalecimento das unidades nacionais frente ao peso do mercado global e aos impactos da globalização e da interdependência. Isto se evidencia igualmente na medida em que, conforme Fawcett (2000), “a regionalização tem sido sustentada, em parte, pela oposição dos Estados àqueles que são percebidos como sendo as conseqüências prejudiciais da globalização”. (FAWCETT, 2000, p.20).

Porém, é válido ressaltar que ainda se trata da regionalização como uma adaptação e não uma oposição propriamente dita à globalização. Neste sentido, a regionalização, e mais especificamente os processo de integração regional, colocam-se como uma alternativa, principalmente, para os países em desenvolvimento frente ao maior poder dos países desenvolvidos e aos desafios da globalização.

Com o fim da dicotomia no sistema internacional, bipartido em esferas de influência, para os países em desenvolvimento, da mesma maneira que se sentiam mais livres para interagir globalmente e, assim, podiam optar por novos alinhamentos, estes países estavam igualmente suscetíveis para serem isolados e marginalizados pela concentração econômica e centralização das decisões internacionais entre os países desenvolvidos que formavam o centro da política mundial. Para muitos dos países em desenvolvimento, o regionalismo é o caminho para evitar ou até superar a marginalização e promover uma inserção internacional de maior autonomia no sistema internacional. Neste sentido, de acordo com Fawcett (2000),

Países em desenvolvimento perderam seu valor de barganha como unidades em um sistema internacional onde os Estados Unidos e a União Soviética outrora os cortejavam pelos seus favores. Nem ajuda, nem trocas, nem segurança são asseguradas na ordem mundial pós- Guerra Fria. [...] Eles devem demonstrar a capacidade para liberalizar suas economias e sistemas políticos ou talvez encarar aquilo que eles receiam ser uma relegação permanente a periferia da política mundial. Promover cooperação regional aparece então como uma escolha política racional para os países em

desenvolvimento, tanto em termos de fortalecimento nas relações com os países avançados e industrializados como para demonstrar maior independência e auto-suficiência. (FAWCETT, 2000, p.22-23)

Sob o signo geral da globalização, a tendência de sobreposição do mercado global e o imperativo de uma cada vez mais livre circulação de capital, mercadorias e pessoas, quando transpostos para o espaço, suscitam movimentos que envolvem ‘ajustes espaciais’ relacionados diretamente com uma maior permeabilidade das fronteiras. Desta forma, por sua vez, a regionalização significa uma escolha por iniciar ou promover um maior aprofundamento desta permeabilidade primeiramente entre territórios nacionais vizinhos. Assim sendo, os movimentos de regionalização podem ser vistos como um exemplo da procura por um novo ‘ajuste espacial’, no qual algumas das barreiras impostas pela institucionalização do Estado moderno são seletivamente flexibilizadas entre vizinhos ou terceiros mais próximos, enquanto procura-se manter uma permeabilidade limitada globalmente por em um sistema internacional espacialmente dividido em unidades nacionais.

Não obstante, Niemann (1998) sugere abordagem semelhante ao tratar o espaço como “uma construção social que consiste em múltiplas e temporárias camadas coexistentes conectadas por zonas de permeabilidade ambígua.” (NIEMANN, 1998, p.109). Desta forma, o autor apresenta sua perspectiva na qual a relação entre regionalização e globalização é visto como um jogo “freqüentemente contraditório de esforços de forças sociais específicas para formular novos arranjos espaciais que procuram aperfeiçoar as limitações espaciais do Estado-nação enquanto são mantidas algumas das vantagens oferecidas pela permeabilidade limitada entre regiões.” (Idem).

A aceleração do desenvolvimento de interdependência no sistema internacional atrelada ao fenômeno da globalização aparece como desafio significativo para a lógica do Estado, no sentido de estabelecer políticas de controle para os movimentos de internacionalização do capitalismo e das fronteiras de acumulação de capital, bem como para as atividades econômicas das corporações transnacionais e seus efeitos sobre as sociedades e economias do território nacional.

Neste sentido, globalização e a nova regionalização são fenômenos que compartilham uma relação direta e dinâmica, ao transformarem o contexto e as condições das relações internacionais e da interação e organização social, levando a um novo ordenamento das relações entre os territórios. Assim sendo, segundo Mariano (2007), “o Estado-nação ganha novos contornos e os conceitos de soberania e

legitimidade adquirem novos significados, uma vez que o Estado perde a capacidade de responder isoladamente aos desafios do sistema internacional, assim como a de prover bens e serviços à sua população sem contar com a cooperação internacional.” (MARIANO, 2007, p.124).

Doravante, a integração regional se apresenta como a opção política que o Estado possui para agir e fazer frente ao fenômeno da globalização e ao poder de agentes transnacionais, procurando se manejar frente às escalas nacional e global. Neste sentido, na atuação do Estado, torna-se cada vez mais complexo separar as políticas de caráter interno das políticas voltadas para o âmbito internacional. Conforme afirma Held (1991), ambas “se entrelaçam ao longo da era moderna: a política interna sempre teve de ser compreendida sobre o pano de fundo da política internacional, e a primeira é com frequência a fonte da segunda.” (HELD, 1991, p.155)

De caráter elucidativo para esta discussão é o modelo conceitual presente na teoria de Putnam (1993) dos Jogos de Dois Níveis²⁶. A teoria infere que o sucesso na negociação internacional, visando à cooperação entre os Estados, depende dos ganhos realizados nos âmbitos domésticos (*win-set*) de cada um dos parceiros envolvidos no processo de ratificação interna do acordo internacional. (OLIVEIRA, 2003, p.171). Desta forma, o Estado no sistema internacional contemporâneo é impelido a atuar simultaneamente em duas arenas: a doméstica e a internacional, e as estratégias de uma esfera devem levar em conta as da outra. Assim, toda atuação estatal internacional envolve dois processos de negociação: um voltado para o plano internacional e outro para o ambiente interno. (MARIANO, 2007, p.127).

Neste sentido, concordamos com a visão de autores, como Mariano (2004), que procuram aprofundar esta perspectiva e nos esclarecem que, “no caso da integração regional a política externa não está apenas interligada com a política interna, mas faz parte dela e a influencia – faz parte da nova concepção do Estado” (MARIANO, 2004; p.07). Ou ainda, com Hirst e Soares de Lima (2002), que afirmam que os processos integracionistas fazem parte de uma política “interméstica”, conforme conceito apreendido pelas autoras. (HIRST; SOARES de LIMA, 2002). Estas perspectivas fornecem uma maior relevância para a análise da escala regional, na medida em que diferenciam os processos de integração regional dentre as formas de cooperação

²⁶ PUTNAM, Robert. *Diplomacy and Domestic Politics – The Logic of Two Level Games*. In: Evans, Peter; JACOBSON, Hermann; PUTNAM, Robert. *Double-Edged Diplomacy: International Bargaining and Domestic Politics*. Los Angeles: University of California Press, 1993.

internacional.

Um ponto que iremos tratar mais adiante, mas que é válido ressaltar neste momento é o fato de o conceito de integração regional como uma política ‘interméstica’ nos permitir explicar um ponto crucial sobre a IIRSA. Este projeto de integração regional como veremos mais adiante, partiu de uma proposta do governo brasileiro de Fernando Henrique Cardoso, em 2000 e, desde então, é fortemente promovido e motivado na região sul-americana principalmente pelos investimentos e interesses brasileiros, devido justamente a forte presença de uma lógica interméstica entre IIRSA e Brasil.

No caso da IIRSA, a análise de sua proposta de planejamento territorial estratégico baseada em Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) é reveladora quanto ao caráter interméstico presente no jogo de dois níveis da política externa brasileira para a promoção deste processo integracionista, uma vez que este se assemelha claramente com estratégias e políticas de planejamento territorial desenvolvidas no território nacional do Brasil, como os ENIDs (Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento), presentes nos Planos Plurianuais dos últimos governos brasileiros. Desta forma, a IIRSA pode ser vista pela lógica interméstica como uma projeção regional de políticas internas desenvolvidas pelo governo brasileiro do território nacional para o espaço da América do Sul.

Ademais, na IIRSA, regionalização e globalização se confundem. Apesar de ser apregoada como integração regional física, a consolidação de corredores logísticos atenderia igualmente a uma maior integração do espaço sul-americano com o resto do mundo. O processo de ‘aniquilação do espaço pelo tempo’, conforme expressão usada por Marx, analisado a seguir, serve tanto para regionalizar como para globalizar o espaço.

A seguir, após este breve levantamento dos registros históricos que conformam o contexto do sistema internacional atual, partimos para uma análise maioritariamente teórica e geográfica, mas também histórica, da produção de espaço através de infra-estruturas na era do capitalismo globalizado.

1.2 – A produção de espaço capitalista na era da globalização.

No atual período, sob a estampa do fenômeno da “globalização”, para desenvolver-se e conquistar todos os cantos do mundo, a internacionalização do capitalismo conta com a universalização do progresso tecnológico, para produzir territórios otimizados a serviço do capital, ou conforme expressão usada por Marx, ‘aniquilar o espaço pelo tempo’. Para tanto, o capital é investido em infra-estruturas, onde a produção de mercadorias e a realização do comércio possam acontecer com, cada vez mais, menores custos e maiores benefícios. Em outras palavras, podemos entender isto como um movimento de organização espacial para o atendimento dos chamados da globalização e do capitalismo por novos territórios a serem explorados e por uma cada vez maior fluidez na circulação comercial.

Em consonância com esta concepção da atual fase histórica do capitalismo, como um período marcado pela globalização e pela crescente interdependência nas relações internacionais, vale citar o suporte contextual encontrado nas palavras de Santos e Silveira (2010) quando afirmam que:

Uma das características do presente período histórico, é em toda parte a necessidade de criar condições para maior circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, da informação, das ordens etc. Os países distinguem-se, aliás, em função das possibilidades abertas a essa fluidez. Por isso um dos capítulos mais comuns a todos eles é a produção do seu equipamento, isto é, da criação ou aperfeiçoamento dos sistemas de engenharia que facilitam o movimento. Na medida em que esse movimento, dentro de cada país, possa interessar à divisão do trabalho internacional ou continental, o equipamento viário e infoviário passa também a ser do interesse de outros países. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.261).

Entre as novas essências da atual fase do sistema capitalista resultante de sua combinação com o fenômeno da globalização, está não mais apenas a constante extração de recursos naturais, mas acrescenta-se a esta o crescente vigor dos fluxos transnacionais e o peso do mercado externo no intercâmbio e na livre circulação de capital que recortam os territórios e formam o mercado capitalista global. Desta combinação desenvolve-se no centro do sistema uma preocupação por garantir uma mobilidade mais fluída para atender aos interesses deste mercado e assegurar um menor tempo de viagem entre os pontos de oferta e os pontos de demanda, exigindo do espaço novas configurações que promovam este encurtamento temporal das distâncias. È neste

sentido que se encontram projetos de integração física do espaço, que se manifestam fisicamente no espaço através da construção de mega-projetos de infra-estrutura que constituem novas ou inovadas vias de transporte e portos de escoamento.

Entre os mercados segmentados, nacionais e regionais, este processo é apregoado como uma forma de fortalecer globalmente as denominadas ‘vantagens competitivas’²⁷ de cada país, e evitar a marginalização internacional. Neste sentido, surgem iniciativas regionais como a IIRSA, com o objetivo de ampliar a integração física para além dos territórios nacionais, fortalecer as ‘vantagens competitivas regionais’ e a inserção internacional da América do Sul, através de mega-projetos de infra-estrutura, especialmente na área de transportes.

Destarte, o espaço aparece em primeiro lugar como um obstáculo a ser superado²⁸, ou no mínimo ajustado, literalmente, através da fixação de capital no solo²⁹. Nesta linha de raciocínio nos deparamos com o pensamento do geógrafo David Harvey que nos fornece um aporte teórico para a compreensão de tal processo a partir da expressão de Marx: ‘aniquilação do espaço pelo tempo’. Neste sentido, para analisar este processo de produção capitalista do espaço, bem como seus desdobramentos, o autor David Harvey propõe o conceito ‘*spatial fix*’³⁰, ao qual iremos explicar no decorrer desta parte argumentação.

Contudo, como se trata de um conceito que de acordo com Harvey fora elaborado a partir da teoria social de Marx, devemos antes percorrer os mesmo caminhos percorridos pelo autor até chegar à elaboração do conceito.

²⁷De acordo com Instituto de Estudos do Comércio e Negociações Internacionais (ICONE): “Vantagem competitiva de uma nação na produção de um bem refere-se ao fato desse país apresentar um menor custo ou uma qualidade superior na produção daquele bem, comparativamente aos seus concorrentes. Esse menor custo ou essa qualidade superior derivam de fatores como um sistema de distribuição física de baixo custo, um processo de produção altamente eficiente, a utilização de uma estrutura logística superior, a utilização de matéria prima de alta qualidade um sistema eficiente de posicionamento do produto ou um produto de qualidade nitidamente superior em atributos chave.” Informação disponível no site: www.iconebrasil.org.br

²⁸ Neste momento, vale destacar que a presença deste tipo de pensamento pode ser encontrado na proposta da IIRSA e no tratamento dado às particularidades do relevo imposto pela espaço geográfico natural da América do Sul, como a Cordilheira dos Andes, que emerge no subcontinente de Norte a Sul, servindo de fronteira natural de ligação terrestre entre o Leste e o Oeste sul-americano. Segundo o brasileiro Antônio Carlos Lessa, ex-presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social do Brasil (BNDES), grande agenciador e financiador de obras de infra-estrutura no país e na região, inclusive da IIRSA, “A Cordilheira dos Andes é certamente uma beleza, mas é um terrível problema para a engenharia.” (ZIBECHI, 2006, p.1)

²⁹ Neste sentido, uma rodovia, especialmente uma rodovia pavimentada, que torna um caminho mais rápido para a circulação e a viagem mais curta, é um bom exemplo de um investimento de capital literalmente fixado no solo.

³⁰ Para o português encontramos o conceito traduzido de três formas, ‘ajuste espacial’, ‘ordenação espacial’ e ‘solução espacial’.

1.2.1 – Geografia da acumulação e ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’.

Com base em trechos compilados das obras e o tipo específico de análise³¹ criado por Marx, e na idéia sintetizada pela expressão deste autor de ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’, Harvey procura identificar a dimensão espacial que segundo ele, embora de maneira esparsa e fragmentada, está presente na teoria da Marx sobre a acumulação de capital e o desenvolvimento das forças produtivas do capitalismo. (HARVEY, 2006a, p.377).

Segundo Harvey (2007), um cuidadoso estudo da teoria de Marx sobre a acumulação no modo de produção capitalista, “revela que Marx reconhecia que a acumulação de capital se produz em um contexto geográfico e que por sua vez produz tipos específicos de estruturas geográficas.” (HARVEY, 2007, p.255). Neste sentido, Harvey (2007) faz referência ao processo de acumulação de capital - situado por Marx no centro do sistema capitalista como o motor que move o crescimento através de forças completamente alheias à vontade individual do capitalista – como o fator que torna o capitalismo fortemente dinâmico e expansivo, formando “uma força permanentemente revolucionária que de maneira contínua e constante remodela o mundo em que vivemos.”³² (HARVEY, 2007, p.256).

Citando Marx (1967);

O capitalista só é respeitável como capital personificado. Como tal, comparte com o avaro a paixão pela riqueza enquanto riqueza. Mas o que no avaro constitui mera idiosincrasia, se deve no capitalista ao mecanismo social, o que não é mais do que uma roda. Ademais, o desenvolvimento da produção capitalista faz com que seja constantemente necessário seguir aumentando a quantidade de capital investido em uma empresa industrial determinada, e a competitividade faz com que cada capitalista sinta as leis imanentes da produção capitalista como leis coercitivas externas. Isto o obriga a seguir ampliando constantemente seu capital, para conservá-lo, mas não pode ampliá-lo senão for por meio da acumulação progressiva. (MARX, 1967, vol. 1, p.592 *apud* HARVEY, 2007, p.256).

Segundo Harvey (2007), na obra intitulada *Grundrisse* (1973), Marx fornece uma espécie de ‘esboço geral’ do aspecto geográfico que ele procura levantar para

³¹ Segundo Harvey (2007), Marx oferece um tipo específico de análise a partir do “emaranhado enfoque da teoria da localização (no qual as dinâmicas são o centro das coisas) e demonstra que é possível relacionar teoricamente os processos gerais de crescimento econômico com a compreensão explícita de uma estrutura emergente de relação espacial” (HARVEY, 2007, p.255)

³² Neste sentido, em consonância a este aspecto, “A indústria e comércio burgueses criam as condições materiais do novo mundo. Como as revoluções geológicas criaram a superfície da terra.” (MARX; ENGELS, 1972, p. 87 *apud* HARVEY, 2006, p.62)

“elaborar uma teoria da acumulação em uma escala geográfica expansível.” (HARVEY, 2007, 284). De acordo com Marx (1973):

A criação, pelo capital, da *mais valia absoluta* [...] depende da expansão – especificamente da expansão constante - da esfera da circulação [...] A condição prévia da produção com base no capital é, portanto, a *produção de uma esfera constantemente maior de circulação*. Desse modo, como o capital possui a tendência, por um lado, de sempre criar mais trabalho excedente, ele possui a tendência complementar de criar mais pontos de troca. A produção da *mais valia relativa* [...] exige a produção de consumo novo, exige que o círculo do consumo dentro da circulação se expanda, como fez anteriormente o círculo da produção. (MARX, 1973, p.407-410 *apud* HARVEY, 2007, p.283, grifos do autor).

Para entendermos melhor o aspecto que o autor deseja levantar, convém destacarmos o entendimento de Marx, também assumido pelo autor de acordo com o qual “a circulação de capital realiza valor, enquanto que o trabalho vivo cria valor” (MARX, 1973, p.543 *apud* HARVEY, 2007, p.261). Em outras palavras, para Harvey (2007), tal processo está necessariamente ligado a uma lógica expansiva, a um capitalismo que “só pode escapar de suas próprias contradições expandindo-se.” (HARVEY, 2007, p.275)

O capital – Marx nunca cansa de enfatizar – não é uma coisa ou um conjunto de instituições; o capital é um processo de circulação entre produção e realização. Esse processo deve se expandir, acumular, reformar constantemente o processo de trabalho e os relacionamentos sociais na produção, assim como mudar constantemente as dimensões e as formas da circulação. (HARVEY, 2007, p. 284).

Assim, a noção que Harvey (2007) procura transmitir ao leitor, se resume ao fato de que,

No entanto, a criação de valor depende da capacidade de realizá-la através da circulação. O insucesso da realização de valor significa, simplesmente, a negação do valor criado potencialmente na produção. Portanto, se a esfera da circulação não se expande, a acumulação pára. (HARVEY, 2007, p.284).

Deste modo, conforme denota Harvey (2007) se pode derivar diretamente destes aspectos a tendência de criação do mercado mundial como um imperativo presente no conceito do próprio capital e uma necessidade para que a lógica de acumulação sob o modo de produção capitalista aconteça. (HARVEY, 2007, p. 283). Nos termos usados por Marx (1973) “Quanto mais desenvolvido é o capital [...] mais se esforça simultaneamente por alcançar uma extensão ainda maior do mercado e por conseguir uma aniquilação maior do espaço pelo tempo.” (MARX, 1973, p.524-539 *apud* HARVEY, 2006a, p. 377).

Não obstante, do imperativo de acumular emana, por conseguinte, um duplo movimento de aniquilação e expansão espacial. A também dupla necessidade de reduzir os custos e o tempo implicado nesta circulação ou “período ambulante das mercadorias” explica um lado deste processo. (HARVEY, 2007, p. 263). Trata-se do movimento que pode ser encontrado como exemplo da dimensão espacial no tratamento dado por Marx sobre a questão, sintetizado pelo autor na expressão de “aniquilação do espaço pelo tempo”, de uso recorrente de acordo com a seguinte idéia presente em sua obra,

o capital deve esforçar-se por derrubar qualquer obstáculo espacial para a troca, conquistar toda a Terra para o seu mercado, ‘aniquilar o espaço com o tempo’ no sentido de reduzir o tempo de rotação de capital ao piscar de um olho. (MARX, 1973, p.524-539 *apud* HARVEY, 2006a, p. 377).

Neste sentido, para Harvey (2007) a constante ‘aniquilação do espaço pelo tempo’ é a particularidade capitalista no processo cíclico de produção, destruição e re-produção de um espaço. Este espaço é a partir de onde o processo de acumulação pode não só continuar a acontecer, mas também ser reproduzido e intensificado para que a acumulação possa ser ampliada até conquistar novos espaços. Em suas palavras,

Como observa Marx, o ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’ se converte em uma necessidade histórica para o capital, e com isto surge o impulso de criar configurações de espaço ‘eficientes’ (para o capital) com respeito à circulação, produção, intercâmbio e consumo. A acumulação requer, então, que se crie uma paisagem física condizente à organização da produção em todos seus aspectos. (HARVEY, 2007, p.94).

Além disto, reside na produção e re-produção destes tipos de espaço a capacidade de absorver os excedentes criados pelo próprio sistema de acumulação sob o modo de produção capitalista que, de tempos em tempos, produz momentos de super-acumulação. Neste sentido, a produção de espaço capitalista ‘re-ajusta’ o capitalismo ou alivia seus momentos inerentes de crise. Este é um aspecto essencial da produção capitalista de espaço.

1.2.2 – Infra-estrutura de transporte.

A importância do processo de ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’ relaciona-se com o desenvolvimento da acumulação sob o modo de produção capitalista devido ao fato de que o valor do capital e do trabalho empregado na produção de uma mercadoria

está intimamente ligado ao tempo total - mais especificamente à velocidade - que esta mercadoria leva para completar seu ciclo de circulação entre ser produzida pelo trabalho e realizada pelo transporte até o consumo. Uma mercadoria que chega mais rápido ao consumidor final completa mais rapidamente o processo de circulação entre produção e realização, valorizando o capital nela empregado. Se esse valor for repassado ao trabalhador pode-se dizer que o trabalho também é valorizado.

Não obstante, Arrighi (2008) em diálogo com Harvey e seu conceito de '*spatial fix*', chama a atenção para o uso duplo do termo '*fix*'. Em suma, o autor argumenta que em um sentido metafórico, conforme empregado por Harvey, o termo '*fix*' pode ser traduzido e entendido tanto como 'ajuste' ou 'conserto', para destacar a "tendência bem-sucedida da acumulação de capital no estímulo incessante da redução e até na eliminação das barreiras espaciais", - que Marx chama de 'aniquilação do espaço pelo tempo'. (ARRIGHI, 2008, p.226). Como pode também ser usado no sentido literal, como 'fixação', em referência ao ato de fixar algo no espaço. Em relação a este último sentido, Arrighi (2008) procura fazer alusão ao uso do termo na compreensão daquilo que o autor chama de a "dependência da acumulação de capital com relação à existência de um ambiente de instalações construídas com esse fim." (ARRIGHI, 2008, p.226).

Neste sentido, o que o autor procura ressaltar é a relação entre o que ele chama de "o capital fixo embutido na terra", como o são os mais variados sistemas imóveis de infra-estrutura (portos, ferrovias, hidrovias, rodovias, redes de distribuição de água, esgoto, energia, oleodutos, além de hospitais, escolas, indústrias, etc...) e as formas de capital fixo, porém, móveis, como as máquinas de produção que podem ser deslocadas e os meios de transporte (navio, caminhões, aviões, etc...). A relação de dependência que o autor evidencia é a de que "somente ao fixar algumas estruturas físicas no espaço que o capital, em todas as suas formas fisicamente móveis, pode se mover de fato pelo espaço em busca de lucro máximo." (ARRIGHI, 2008, p. 226).

De acordo com Harvey (2007), a circulação de capital deve completar-se em certo intervalo de tempo, que o autor denomina de "tempo de rotação socialmente necessário": que consiste no tempo médio necessário para fazer circular o capital à taxa média de benefício sob condições normais de produção e circulação." (HARVEY, 2007, p.339). Neste sentido, este aspecto está vinculado à chamada 'disciplina de mercado', que aparece junto da criação do mercado global e sua competitividade, o que influencia diretamente nas chamadas 'vantagens competitivas' entre os mercados segmentados. Conforme o autor,

Os capitalistas que fazem circular seu capital com maior rapidez que a média social obtém um excesso de benefícios. Aqueles que não alcançam à média sofrem uma desvalorização relativa de seu capital. Portanto, a competitividade gera pressões para acelerar os tempos de rotação mediante inovação tecnológica e organizativa. (HARVEY, 2007, p.339).

Daí a importância na produção de espaço capitalista, de investimento em infra-estruturas de transporte que promovam o ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’, ou seja, que facilitem o fluxo tornando o espaço mais fluído. Trata-se das infra-estruturas de circulação de capital que realizam o valor. Mais que isso, sob a influência da competitividade global, a circulação hoje incide diretamente sobre a produção, uma vez que tornou-se fator de discriminação para a capacidade de comercializar. O lucro da comercialização de um produto é uma soma tanto do trabalho para produzi-lo como do trabalho para levá-lo até consumidor. Neste sentido, segundo Harvey (2007), o setor de transportes e comunicações, que segundo Marx ‘vendem troca de lugar’, torna-se igualmente produtor de valor porque, “economicamente considerada, a condição espacial, o traslado, do produto ao mercado, pertence ao processo de produção em si. O produto só está verdadeiramente acabado quando se encontra no mercado.” (MARX, 1973, p.533-534 *apud* HARVEY, 2007, p.261).

Hoje, a importância das infra-estruturas de transporte é inclusive fator de discriminação entre os países, na medida em que influenciam os custos de transporte e igualmente inferem sobre o produto, tanto na viabilidade de comercializá-lo quanto na capacidade de fazê-lo alcançar mercados distantes. As palavras de Santos e Silveira (2010) são sintomáticas da crescente importância que a circulação tem em relação ao momento atual e à competitividade do mercado global. Segundo os autores, “Hoje não basta produzir. É indispensável por a produção em movimento, pois agora é a circulação que preside a produção. Os fluxos daí decorrentes são mais intensos, mais extensos e mais seletivos.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.167).

Com o incremento na produção a partir da revolução nos modos de produção da indústria e da agricultura se faz necessária uma igual revolução nos meios de transporte desta produção. A capacidade de ampliar a escala de produção deve vir acompanhada da capacidade de ampliar a escala de distribuição. O valor total do capital reside tanto no seu valor de produção quanto no seu valor de troca, mas a capacidade de fazer o capital cumprir um tempo de rotação cada vez mais veloz desde a produção até o consumo é o que valoriza ou desvaloriza o capital. Assim, o desenvolvimento de transportes mais rápidos e mais baratos faz-se de suma importância para que o produto direto possa

realizar-se em mercados distantes em quantidades massivas e sejam abertas novas esferas de realização de capital. Nas palavras de Marx (1973):

Quanto mais a produção descansa no valor de troca e, portanto, no comércio, mais importância adquirem as condições físicas de intercâmbio – os meios de comunicação e transporte – para os custos de circulação. Por sua natureza, o capital supera todos os obstáculos espaciais. Assim, a criação das condições físicas de intercâmbio se convertem em uma necessidade extraordinária para ele.” (MARX, 1973, p.524 *apud* HARVEY, 2007, p.262).

Assim, tanto os preços de matérias primas, como o dos produtos acabados são sensíveis aos custos de transporte. Segundo Harvey (2007), “A capacidade de importar matéria-prima desde largas distâncias e de enviar produtos acabados a um mercado distante está obviamente afetada por estes custos.” (HARVEY, 2007, p.261). Neste sentido, a redução de custos diante do aperfeiçoamento no transporte possibilita a ampliação geográfica de mercado e, “corresponde ao desenvolvimento das forças de produção por parte do capital.” (MARX, 1973, p.533-534 *apud* HARVEY, 2007, p.262).

Em geral, as melhoras em transporte e comunicação, referentes ao progresso na redução de custos e aumentos de velocidade, são essenciais ao não esgotamento do processo de acumulação e à sua vocação geograficamente expansiva, ajuda o capital “a realizar-se em mercados distantes e em quantidades massivas” e, conseqüentemente, a “abrir novas esferas de realização para o trabalho, dirigidas pelo capital”. Assim, a relação promovida pela lógica do capital a qual se procura evidenciar é a de que o imperativo de acumular implica na necessidade de superar obstáculos espaciais, reduzir o custo e o tempo implicado no “período ambulante das mercadorias” o que, por conseqüência, leva a expansão geográfica do sistema. (HARVEY, 2007, p.262-3).

Neste sentido, Harvey (2007) faz alusão a um movimento em forma de ‘espiral’, para referir-se a esta cadeia de emanções ou imperativos da acumulação sobre o modo de capitalista de produção. Para melhor elucidação o autor seleciona as seguintes palavras de Marx (1973, p.539);

Enquanto que por um lado o capital deve esforçar-se por derrubar qualquer obstáculo espacial às relações comerciais, ou seja, ao intercâmbio, e conquistar toda a Terra para o seu mercado, por outra deve aniquilar este espaço mediante o tempo [...] Quanto mais desenvolvido é o capital, mais se esforça simultaneamente por alcançar uma extensão maior de mercado e por conseguir uma aniquilação maior do espaço mediante o tempo.

Assim sendo, a abertura ampliada de novos mercados em pontos cada vez mais distantes é uma ‘continuidade constante’, assim como a necessidade de aniquilar o espaço pelo tempo. Entretanto, ao aumentar cada vez mais a amplitude da circulação

este processo leva a um contínuo aumento no período de rotação do capital, a não ser que seja produzida nova redução nos custos ou aumento na velocidade, o que pode demorar a acontecer. Segundo Harvey (2007), uma das funções do sistema de crédito é justamente compensar esta necessidade constante de aniquilar o espaço pelo tempo, ou seja, “ao estabelecer uma continuidade onde antes não existia, o sistema de crédito permite uma ampliação geográfica do mercado.” (HARVEY, 2007, p.263). Seguindo sua linha metodológica, o autor busca uma sustentação para seu argumento em Marx;

Está claro que a circulação parece um processo essencial do capital. O processo de produção não pode começar de novo antes de transformar a mercadoria em dinheiro. A continuidade constante deste processo, a transição livre e fluida do valor de uma forma a outra, ou de uma fase do processo à seguinte, se apresenta como condição fundamental da produção baseada no capital, muito mais que nas formas anteriores de produção. Mas se bem esta continuidade se faz necessária, suas fases estão separadas no tempo e no espaço [...] Desta forma parece questão de fortuna que sua condição essencial, a continuidade dos diferentes processos que constituem seu processo total, se produza de fato. A suspensão deste elemento fortuito por parte do próprio capital é o *crédito*. (MARX, 1973, p.535 *apud* HARVEY, 2007, p.263)

Resulta desta constante necessidade de minimizar custos de circulação e tempos de rotação uma concentração dos meios pelos quais se dão os processos produtivos em grandes centros urbanizados que se convertem, nos termos usados por Marx, em verdadeiras oficinas de produção capitalista. De acordo com Harvey (2007), a aniquilação do espaço pelo tempo é assim alcançada pela alocação ‘racional’ das atividades entre si, em particular para minimizar custos de movimento e intermediações desnecessárias, o que conseqüentemente acelera a realização do capital. Esta ‘racionalização’ leva a concentração, uma vez que, a capacidade para fixar capital e investir em infra-estruturas depende de uma garantia de circunstâncias favoráveis e de uma demanda minimamente estabelecida. (HARVEY, 2007, p.264). Assim, as melhoras nos meios de transporte tendem, como afirma Marx (1967), “à direção do mercado já existente [...] dando lugar a uma concentração mais rápida dos meios de produção e dos mercados.” (MARX, 1967, vol.2, p.250 *apud* HARVEY, 2007, p.264)

Fruto da raiz metodológica marxista em comum, uma compreensão deste processo relacionado à própria concentração dos meios de produção aparece também em Santos e Silveira (2010). Conforme os autores, a ‘inteligência do capital’ se exprime no comando dos movimentos - sobretudo através de fluxos não obrigatoriamente materiais, isto é, capitais, informações, ordens - que “passam a reunir o que o processo direto da

produção havia separado, mediante o aparecimento de verdadeiros círculos de cooperação.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.144). Segundos estes autores, estas são manifestações complementares da redução da arena e da ampliação da área de produção, já previstos por Marx de acordo com a seguinte citação;

De um lado, a cooperação permite que o trabalho se faça sobre grandes extensões territoriais, daí a necessidade de certas infra-estruturas, como canais de drenagem, diques, obras de irrigação e a construção de canais, estradas de rodagem e de ferro. Por outro lado, ao mesmo tempo em que se amplia a escala de produção, torna-se possível uma relativa contração da área. Essa contração da área, simultânea e combinada ao alargamento da escala, enquanto despesas inúteis são cortadas, leva à aglomeração dos trabalhadores, à agregação de vários processos e à concentração dos meios de produção. (MARX, *Capital*, vol.1, p.311 *apud* SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.144).

Este processo segundo os autores pode ser sintetizado da seguinte maneira,

Cresce a espessura dos fluxos de produtos, insumos, pessoas, ordens e, sobretudo, dinheiro. E esses fluxos exigem novamente uma importante infra-estrutura para se concretizarem. Cada pedaço do território, por menor que seja, exige um número crescente de fluxos. É a diminuição da arena e o aumento da área de produção, já previstos por Marx. Circunscrevem-se as porções reservadas ao processo direto da produção, hoje altamente especializadas e chamadas a ser eficientes, e obrigatoriamente se alarga o espaço das outras instancias de produção, circulação e consumo. Os pedaços do território destinados a esta produção direta exigem custosos insumo de toda natureza e impõe a necessidade de uma circulação ampliada. Assim, a economia e o território não se organizam nem funcionam sem grandes somas de dinheiro (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.132)

Deste modo, nascem as ‘Regiões Concentradas’ caracterizadas pela concentração do meio técnico-científico-informacional, denominado por Santos e Silveira (2010), como “a cara geográfica da globalização”. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.101). O processo de concentração pode também ser visto através da análise destes autores, que relacionam a atual reorganização produtiva dos territórios as demandas do mercado mundial para produzir e fazer circular determinados produtos com maiores e melhores condições. Neste sentido, com a tendência à concentração espacial gera-se também uma forma de especialização e, conseqüente segmentação dos territórios, “graças aos progressos da ciência e da técnica e à circulação acelerada de informações” que promovem uma divisão ainda mais especializada do trabalho. Em suma, nas palavras dos autores,

Além de condicionar a construção de especializações, essa nova estrutura segmenta o território. Os compartimentos mais ativos são aqueles mais aptos aos produtos exigidos pelo chamado mercado mundial. Porque é preciso ligar num único processo as parcelas do trabalho desenvolvidas em lugares distantes, impõe-se mais cooperação entre pontos do território e a circulação ganha novo ímpeto. Alargam-se os contextos ao mesmo tempo que as regiões perdem o comando sobre o que nelas acontece, contribuindo para uma

verdadeira fragmentação territorial. As novas vocações regionais são amiúde produtoras de alienação, pela pressão da ordem global sobre as populações locais. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.105-106).

Tal especialização relaciona-se intimamente com a concentração dos modos de produção no intuito de otimizar o espaço produzido e o valor do capital fixado neste espaço. Esta constante otimização atrai mais fluxos e só pode ocorrer mediante fixações constantes de capital, dentre os quais o crédito ocupa uma grande porção.

Ao estabelecer literalmente um tipo de residência no espaço, o capital fixado para construir as infra-estruturas de transporte imóveis, somente realiza seu valor na medida em que é usado no processo de produção. Assim, o seu valor fica aprisionado em valores de usos específicos. (MARX, 1973, p.728 *apud* HARVEY, 2007, p.265). O desuso desta infra-estrutura, por motivos de inadequação e pela própria contradição presente nos imperativos da acumulação de capital, de ampliar a sua escala geográfica e, simultaneamente, ‘aniquilar o espaço pelo tempo’, fazem com que o capital perca seu valor, uma vez que, deixa de repassar o valor do trabalho empregado na construção destas estruturas para o produto. Nas palavras de Marx (1973), “o valor do capital fixo só se reproduz unicamente na medida em que se usa no processo de produção. Com o desuso perde seu valor, sem que seu valor passe ao produto.” (MARX, 1973, p.703 *apud* HARVEY, 2007, p.266).

Neste sentido, porém, como destaca Harvey (2007), a emergência desta estrutura espacial específica, funcional à acumulação no capitalismo não é um processo livre de contradições, pelo contrário, revela um núcleo paradoxal dentro do sistema capitalista. Nas palavras do autor, “para superar obstáculos espaciais e aniquilar o espaço pelo tempo, se criam estruturas espaciais que acabam por se converterem em obstáculos para a nova acumulação.” (HARVEY, 2007, p.265). Isto ocorre, justamente, porque a produção de espaço capitalista não só aprisiona o próprio capital, como também o impede de realizar seu valor a não ser mediante fluxos cada vez mais intensos e extensos, o que por sua vez demanda ainda mais fixação de capital e concentração dos meios de produção e circulação em geral. Deste modo, a paisagem geográfica produzida pelo capital fixo e imóvel é, simultaneamente, nas palavras de Harvey (2007), “a coroação gloriosa de um desenvolvimento anterior do capital e uma prisão que inibe o maior progresso da acumulação”, especialmente devido ao fato de que impede o contínuo processo de ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’ através do investimento na produção geograficamente expansível de espaços eficientes ao capital. (HARVEY,

2007, p.265). Assim, nos reaproximamos da particularidade do conceito de *'spatial fix'* de Harvey, tratado de maneira mais específica a seguir.

1.2.3 – O *'Spatial Fix'*

Adentrando mais especificamente na definição do conceito *'spatial fix'* proposto por Harvey, começamos com a proposta de que a produção de espaço capitalista absorve grande quantidade de energia produtiva, representada tanto pelo trabalho quanto pelo capital empregados nesta tarefa. Assim sendo, conforme sustenta Harvey (2007), a criação deste entorno sob o sistema capitalista depende da existência de um excedente desta energia produtiva, definido como “recursos desempregados em relação às necessidades imediatas.”, pois se trata de um grande investimento de capital que não gera um retorno imediato³³, justamente porque é imóvel e não pode realizar o valor produzido pelo trabalho empregado através da circulação, é um trabalho morto. (HARVEY, 2007, p.95-6).

Neste sentido, o autor continua afirmando que a “produção de tais excedentes é periódica no capitalismo” (HARVEY, 2007, 95). Uma vez que uma das tendências inerentes à lei geral do processo de produção capitalista, definido por Marx como ‘a missão histórica da burguesia’, se expressa na fórmula de ‘acumulação pela acumulação, a produção pela produção’, é justamente gerar momentos de super-acumulação de capital e força de trabalho, devido em grande parte pela lógica incessante de acumulação de capital, que leva à “tendência a produzir sem ter em conta os limites do mercado”³⁴. (HARVEY, 2007, p.256-8).

Assim sendo, por um lado, o impulso infinito e ilimitado da acumulação no capitalismo gera periodicamente as crises de super-acumulação e super-produção que fornecem os excedentes que formam as condições favoráveis para recorrer ao ‘ajuste

³³ Isto ajuda a explicar o motivo pelo qual geralmente, os projetos de infra-estrutura, especialmente na área de transporte, dificilmente são assumidos pela iniciativa privada, sem um forte sustento ou garantia assegurada pelo Estado. Segundo Harvey (2007), “Ainda que o setor de transporte é potencialmente uma fonte de mais-valia, há boas razões para que o capital não se dedique a produzi-lo senão sob certas circunstâncias favoráveis. A princípio o Estado é, por consequência muito ativo nesta esfera de produção.” (HARVEY, 2007, p.261)

³⁴ Em Marx, a super-produção aparece da seguinte maneira: “A superprodução é condicionada especificamente pela lei geral de produção de capital: produzir até o limite estabelecido pelas forças produtivas, ou seja, explorar a quantidade máxima de trabalho com o máximo de capital, sem consideração alguma pelos limites reais ou pelas necessidades sustentadas pela capacidade de pagamento. (MARX, 1969b, p.534-535 *apud* HARVEY, 2007, p.258).

espacial' e investir tais excedentes na construção de novas forças produtivas em novas regiões ou na especialização ainda maior de espaços já construídos para atender a acumulação de capital. Isto significa dizer que a dinâmica interna da acumulação cria periodicamente condições marcadamente favoráveis ao investimento na produção de espaço capitalista. (HARVEY, 2007, p.95).

Por outro lado, em conseqüência, “a tendência de super-acumulação se alivia temporariamente mediante o extravasamento do excedente de capital e de trabalho no entorno construído.” (HARVEY, 2007, p.96). Desta forma, o capital recorre periodicamente ao ‘*spatial fix*’, para promover a reprodução e expansão da acumulação no sistema capitalista e superar temporariamente³⁵ crises inerentes a este sistema.

Neste sentido, o ‘ajuste espacial’ é uma solução temporária às crises, produto da ‘dialética interna’ do capitalismo, que permite que dito processo ‘se mova entre contradições constantemente superadas, mas também constantemente reproduzidas’(MARX, 1973, p.410 apud HARVEY, 2007, p.321). Segundo Harvey (2007), “As crises são fases de intensa racionalização na transformação e na expansão geográfica. A dialética interna da sociedade civil se acalma e se reproduz perpetuamente mediante o recurso constante ao ajuste espacial.” (HARVEY, 2007, p.321).

Ao se debruçar sobre o conceito de ‘*spatial fix*’, Arrighi (2008) afirma que, aplicada à tendência para a crise de acumulação de capital inerente aos ciclos do capitalismo, a teoria sintetizada pelo conceito se mostra como “uma explicação convincente do motivo pelo qual a produção de espaço foi ingrediente tão essencial da reprodução ampliada do capitalismo”. (ARRIGHI, 2008, p.225). Conforme afirma o autor, este ajuste é uma necessidade própria do sistema de acumulação capitalista que, de tempos em tempos, gera o que o autor denomina de ‘crise subsequente de super-acumulação’. Para superar esta crise faz-se necessário externalizar a super-acumulação

³⁵A solução é temporária, em suma, porque “o capitalismo tende ativamente a produzir alguns dos obstáculos ao seu próprio desenvolvimento. Isto significa que no sistema de acumulação capitalista as crises são endêmicas”. (HARVEY, 2007, p.257). Além disto, o incremento na incessante acumulação que se segue a superação da crise através da incorporação e ajuste de novos espaços à lógica de acumulação, é apenas reproduzido em uma lógica mais intensa, ou uma escala geográfica mais ampla, é questão de tempo para que a acumulação chegue novamente a converter-se em super-acumulação. Neste sentido, o autor destaca a forma de ‘espiral’ para fazer referencia a um movimento cíclico, porém, cada vez mais restringido a um raio de ação menor. Segundo Harvey (2007), “O capital excedente pode ser emprestado ao estrangeiro para criar novas forças produtivas em novas regiões. A promessa de taxas de benefício mais elevadas proporciona um incentivo ‘natural’ a dito fluxo; e o incremento, se for alcançado, aumenta a taxa média de benefício na totalidade do sistema. As crises se resolvem temporariamente. Temporariamente porque, o aumento dos benefícios supõe um aumento da massa de capital que busca incessantemente um emprego rentável e a tendência a super-acumulação se exacerba, mas agora em uma escala geográfica expandida.” (MARX, 1967, p.237, 256; MARX 1969b, p. 436-437 apud HARVEY, 2007, p.322).

ou super-produção³⁶, ampliando o sistema e inserindo novos espaços para serem explorados pela lógica capitalista, ou reajustando no sentido de promover um ‘diferimento temporal’ nos espaços já inseridos, através do investimento dos excedentes na dotação de cada vez mais infra-estruturas adequadas. Neste sentido, o autor afirma que

A incorporação de espaço novo ao sistema de acumulação ‘repara’ (ou seja, dá uma solução) a crise subsequente de acumulação ao absorver esses excedentes, primeiro com o ‘diferimento temporal’ e depois com a expansão espacial do sistema de acumulação. (ARRIGHI, 2008, p.227).

Em certo sentido, o conceito de ‘*spatial fix*’ pode se referir tanto ao espaço que é ajustado aos ditames capitalistas, através da ‘fixação’ de capital no solo (para a construção de infra-estruturas que produzam um espaço eficiente ao capitalismo), como ao próprio ajuste do sistema de acumulação capitalista, que ganha novo impulso a partir da externalização da crise através do ‘*spatial fix*’. Nas palavras de Harvey (2007), “é como se, tentando aniquilar o espaço pelo tempo, o capitalismo houvesse comprado tempo para si mesmo a partir do espaço que conquistara.” (HARVEY, 2007, p.359). O espaço é aniquilado, a velocidade de realização de capital é aumentada proporcionalmente à diminuição no tempo de circulação e, assim, a acumulação ganha novo fôlego e o capitalismo ganha tempo, o sistema sobrevive.

Contudo, vale destacar que o próprio Harvey (2003), faz uma diferenciação entre o sentido material e o sentido metafórico do termo ‘*fix*’, também traduzido neste caso como ‘ordenação’, justamente no intuito de chamar a atenção para a seguinte questão: “Como e quando então esses sentidos material e metafórico colidem?” (HARVEY, 2003, p.99). Segundo Harvey (2003),

O termo “ordenação” [*fix*] tem em meu argumento um duplo sentido. Certa parcela do capital total fica literalmente ordenada/fixada na e sobre a terra em alguma forma física por um período de tempo relativamente longo (que depende de seu tempo de vida física e econômica). Alguns gastos sociais

³⁶Giovanni Arrighi (2008) diferencia uma da outra de acordo com o seguinte trecho: “A noção de crise de superprodução baseia-se em pressupostos contrários relativos à capacidade do salário real de acompanhar o aumento da produtividade da mão-de-obra, mais que à noção de crise de super-acumulação. As crises de super-acumulação ocorrem porque há tamanha abundância de capital em busca de investimento nos canais estabelecidos de comércio e produção que a concorrência entre seus possuidores permite ao salário real subir no mesmo ritmo ou até mais depressa do que os aumentos da produtividade do trabalho. As crises de superprodução, ao contrário, ocorrem porque os possuidores de capital alcançam tão bom êxito em passar a pressão competitiva para a mão-de-obra que o salário real deixa de acompanhar o aumento da produtividade do trabalho, impedindo assim que a demanda agregada efetiva possa se expandir de par com a oferta agregada.” (ARRIGHI, 2008, p. 93) Em nossa análise, uma vez que este não o nosso foco e fazemos uso destes como sintomas de crise em geral no capitalismo, assumimos ambas como crise de super-acumulação.

(como educação pública ou o sistema de assistência à saúde) também são territorializados e tornados geograficamente imóveis por empenho do Estado. A “ordenação” espaço-temporal, por outro lado, é uma metáfora para um tipo particular de solução de crises capitalistas por meio do adiantamento do tempo e da expansão geográfica. (HARVEY, 2003, p.99).

Como já suscitamos acima, o capital é um processo que se move entre suas próprias contradições e, de tempos em tempos, a incessante acumulação de capital sob o modo de produção capitalista leva a inerentes períodos de crise de super-acumulação. Entretanto, como suscitado pelo autor, na medida em que a produção de espaço proporciona importantes maneiras de absorção destes excedentes de capital (HARVEY, 2003, p.99), para que o capitalismo sobreviva, “deve existir ou tem de criar novo espaço para a acumulação” e, assim, “o capitalismo pode escapar de suas próprias contradições expandindo-se”. (HARVEY, 2007, p.275).

Porém, estas expansões e reorganizações tornam-se uma ameaça ao capital anteriormente fixado no solo, produzido pelo trabalho, mas não completamente realizado, pois não possui capacidade de circulação. Um exemplo claro disto são as infra-estruturas espaciais imóveis, como as vias de transporte, a fábrica e outros “meios de produção e consumo que não podem se mover sem serem destruídos.” (HARVEY, 2007, p.265). O capital fixo investido em produção de espaço atrai mais capital em forma de fluxos, que por sua vez, exigem mais investimentos para aprimorar e fazer a manutenção deste capital fixo. Neste sentido, conforme Santos e Silveira (2010), a implantação de infra-estrutura (capital fixo), produtiva ao capitalismo atrai o surgimento crescente de fluxos (capital móvel) que, por sua vez, com o passar do tempo, “exigem mais fixos para balizar o seu próprio movimento. È a dialética entre a frequência e espessura dos movimentos no período contemporâneo e a construção e modernização dos aeroportos, portos, estradas, ferrovias e hidrovias.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.167).

Para superar os obstáculos espaciais e ‘aniquilar o espaço pelo do tempo’ se criam estruturas espaciais que em um momento posterior, acabam por converterem-se elas mesmas em obstáculos para a nova acumulação. Uma das faces reveladoras da tensão pela qual o sistema de acumulação se desenrola no capitalismo é a sua particularidade geográfica de que para se expandir e acumular o capitalismo demanda do espaço uma simultânea e constante fixação e superação de limites territoriais. O resultado disto é uma ‘instabilidade crônica’, fruto de uma “tensão dentro da geografia da acumulação entre a fixidez e o movimento, entre a crescente capacidade para superar

o espaço e as estruturas espaciais imobilizadas que fazem falta para tal finalidade.” (HARVEY, 2007, p.353).

Além disto, conforme o espaço recém conquistado gera uma tendência natural a atrair mais capital, na medida em que promete novos benefícios a este, passa a demandar também novos investimentos em novas inovações no espaço capitalista recém produzido no sentido de promover cada vez maior ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’. Um exemplo disto é o capital investido no processo de urbanização que se segue a implantação de infra-estruturas, que também invoca uma fixação de capital, apesar de ser resultado de um processo de aceleração e da busca por uma fluidez aumentada no território. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.22). Assim, “o uso do território é marcado, de um lado, por uma fluidez, com menos fricções e rugosidades e, de outro, pela fixidez, dada por objetos maciços e grandes” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.102).

Fica evidente assim que as mesmas infra-estruturas imóveis que criam a paisagem espacial fixada no solo pelo capital embutido na terra, ao mesmo tempo em que facilitam a reprodução da lógica de acumulação capitalista, tornam-se um obstáculo para a ampliação do sistema conforme obstaculizam à constante necessidade que o capital tem de recorrer ao “*spatial fix*” para externalizar seus momentos de crise.

No entanto, de acordo com Harvey (2003), se o capital de fato vai embora, abandonando sem novo ajuste o espaço uma vez conquistado, ou seja, produzido, deixa em sua esteira um rastro de devastação e desvalorização. Por outro lado, se o capital não vai embora ou não pode ir, o capital super-acumulado está sujeito a desvalorização direta por meio da eclosão de uma recessão deflacionária ou depressão. (HARVEY, 2003, p.99). Segundo Harvey (2003),

Trata-se de contradição incontornável e aberta a uma interminável repetição, porque novas regiões também requerem capital fixo em infra-estruturas físicas e ambientes construídos para funcionar com eficácia. As vastas quantidades de capital fixado em um lugar agem como empecilho à capacidade de realizar uma ordenação espacial alhures. (HARVEY, 2003, p.99).

Em convergência com esta leitura feita por Harvey, encontramos a análise de Santos e Silveira (2010), que definem este processo como “a dialética entre a frequência e espessura dos movimentos no período contemporâneo e a construção e modernização dos aeroportos, portos, estradas, ferrovias e hidrovias.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.167). Segundo o esclarecimento destes autores, a implantação de infra-estrutura (capital fixo) produtiva ao capitalismo atrai o surgimento crescente de fluxos (capital

móvel) que, por sua vez, com o passar do tempo, “exigem mais fixos para balizar o seu próprio movimento.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.167)

Neste sentido, as infra-estruturas que criam a paisagem espacial fixada no solo pelo capital embutido na terra, ao mesmo tempo em que facilitam a reprodução da lógica de acumulação capitalista, tornam-se um obstáculo à constante necessidade que o capital tem de recorrer ao “ajuste espacial” para externalizar seus momentos de crise, justamente porque promove certo constrangimento à necessidade constante de abandonar um lugar e partir para outro. Neste sentido, confirma-se o fato contraditório de que “a viabilidade das infra-estruturas é colocada em risco mediante a ação das mobilidades geográficas que estas facilitam.” (HARVEY, 2007, p.353), justamente porque tais infra-estruturas apesar de facilitarem a mobilidade (fluidez) no espaço, ao mesmo tempo, se constituem elas mesmas em novas barreiras espaciais, além de levarem a construção de novas estruturas físicas imobilizadas (urbanização) neste mesmo espaço. Isto confirma o fato de que “as contradições internas do capitalismo se expressam mediante a remodelação e recriação contínua de paisagens geográficas.” (HARVEY, 2007, p.354). Segundo o autor,

Desta forma o capital passa a se representar na forma de paisagem física criado a sua própria imagem, criado como valores de uso para potencializar a acumulação progressiva de capital em uma escala crescente. A paisagem física que o capital fixo e imóvel compreende é ao mesmo tempo a coroação gloriosa do desenvolvimento anterior de capital e uma prisão que inibe um maior progresso da acumulação, porque a mesma construção desta paisagem é antitética à ‘destruição dos obstáculos espaciais’ e em último caso inclusive à ‘aniquilação do espaço pelo do tempo’. (HARVEY, 2007, p.265)

No entanto, o autor afirma que quanto mais aberto está o mundo à reestruturação geográfica, mais facilmente resoluções para os problemas da crise de super-acumulação podem ser encontrados como reduzidos ao que ele denomina de *'switching crisis'*, ou crises de transição. (HARVEY, 2006, p.428). Neste sentido, as crises são evidenciadas conforme os fluxos de capital e trabalho transitam de uma região a outra.

Porém, como destacado de forma geral pelo autor, a tendência de acumulação no sistema capitalista é por natureza ambígua. Por um lado é fortemente dinâmica e expansiva e, por outro, é dependente da fixação de estruturas físicas. Assim sendo, conforme afirma Harvey (2006), “O problema é que, claramente, quanto mais o capitalismo se desenvolve, mais ele tende a sucumbir às forças promovidas para a inércia geográfica.” (HARVEY, 2006, p.428).

Sob a perspectiva do espaço, esta crise se evidencia quando as novidades e tendências da nova conjuntura demandam novos ajustes que se chocam com as heranças do ajuste anterior. Segundo o autor, a produção específica de uma estrutura espacial à imagem do capitalismo evidencia uma contradição característica da crescente dependência que o capitalismo experimenta de todo tipo de capital fixo, ou seja, no ‘capital fixo o valor fica aprisionado em um valor de uso específico’. (MARX, 1973, p.728 *apud* HARVEY, 2007, p.265). Nas palavras de Harvey (2006), “encontramos aqui uma versão daquela contradição que Marx descreveu como a dominação do trabalho morto sobre o vivo.”, ou seja,

A circulação de capital está cada vez mais aprisionada em infra-estruturas físicas e sociais imóveis, elaboradas para sustentar certos tipos de produção, processos de trabalho, sistemas de distribuição, padrões de consumo e assim por diante. Volumes crescentes de capital fixo limitam a mobilidade desinibida. O desenvolvimento das forças produtivas age como uma barreira à rápida reestruturação geográfica da mesma forma que atrasam a dinâmica de futuras acumulações pela imposição do peso morto de antigos investimentos. Alianças territoriais, que muitas vezes se tornam cada vez mais poderosas e mais profundamente entranhadas, surgem para conservar privilégios já conquistados, sustentar investimentos já feitos, manter intactos acordos locais e proteger-se dos ventos frios da concorrência espacial. (HARVEY, 2006, p.428-429).

Assim sendo, a contradição se apresenta conforme a produção de espaço adequado precisa acontecer em um espaço já produzido em um momento anterior, territorializado segundo condições e pressupostos passados. De acordo Santos e Silveira (2010), “É nesse sentido que um território condiciona a localização dos atores, pois as ações que sobre ele se operam dependem da sua própria constituição.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.22).

Assim, o espaço aparece simultaneamente como condição e condicionante para a nova produção de espaço e, tal qual, articula as relações entre as matérias, os homens e suas ações sobre o espaço. Neste sentido, encontramos consonância no pensamento de Henri Lefebvre (1991), quando sublinha que “sendo um resultado de ações passadas, o espaço social é o que permite ocorrer novas ações, enquanto sugere algumas e ainda proíbe outras.” (LEFEBVRE, 1991, p.73).

O papel simultâneo de determinante da ação humana e produto da mesma é um aspecto crucial para a compreensão da territorialização ou produção do espaço. Como denominado por Raffestin (1993), “o território revela relações marcadas pelo poder”, é “um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação.”, é a “prisão que

os homens constroem para si.”. (RAFFESTIN, 1993, p.144). Neste sentido, este autor reflete sobre o campo de poder inscrito no processo de territorialização do espaço.

Neste sentido, em um dado momento, aqueles que desejarem cometer certas ações irão sempre sentir a necessidade de resistir, subverter e superar não somente as relações de poder, mas também o próprio espaço produzido anteriormente que sustenta este poder. Assim, o espaço produzido pelo homem pode representar uma fotografia do período histórico da sociedade. Conforme afirma Niemann (1998), “Períodos históricos são, portanto, não apenas períodos de tempo, limitados por uma data de início e fim. São também referências espaciais, as fronteiras e divisões que representam àqueles fenômenos sociais.” (NIEMANN, 1998, p.114).

È deste modo que o espaço produzido representa também a internalização e reprodução de determinadas relações de poder que podem vir a coibir ações específicas ou ainda, induzir a reprodução de outras. Desta forma, uma abordagem focada no espaço utilizado revela em seus momentos geográficos o peso diverso das novidades e da resistência das heranças territoriais. (SANTOS; SILVEIRA, 2010). Neste sentido, de acordo com Santos e Silveira (2010), no espaço,

Cada periodização se caracteriza por extensões diversas de formas de uso, marcadas por manifestações particulares interligadas que evoluem juntas e obedecem a princípios gerais, como a história particular e a história global, o comportamento do Estado e da(s) nações e, certamente, as feições regionais. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.20)

Além disto, voltando ao pensamento de Harvey, segundo o autor, encontra-se nesta dimensão geográfica um núcleo paradoxal do sistema capitalista, uma vez que evidencia como “o capitalismo se converte no maior obstáculo ao seu próprio desenvolvimento”. (HARVEY, 2007, p.275). Isto se expressa pelo fato de que para o capital mover-se rapidamente e ‘aniquilar o espaço pelo tempo’ ele depende da criação de infra-estruturas físicas seguras e em grande parte imobilizadas, ou seja, “A capacidade para superar o espaço se baseia na produção de espaço.” (HARVEY, 2007, p.353).

Assim sendo, a dimensão espacial do desenvolvimento capitalista se expressa na contraditória fórmula de destruir o que se construiu para construir de novo. Neste sentido, o ‘*spatial fix*’ de Harvey aproxima-se do processo de “destruição criativa”³⁷,

³⁷ Esta expressão foi empregada por Joseph Schumpeter em sua obra, “Capitalismo, Socialismo e Democracia”, para se referir à lógica capitalista presente na destruição incessante de antigas estruturas econômicas e a criação de novas por meio da inovação. Segundo Arrighi (2008), “o conceito de

elucidado por Schumpeter. Porém, o que para este último é uma maneira de simplesmente compreender o modo de produção capitalista, para Harvey é uma particularidade perversa que mostra o caráter auto-destrutivo do capital. Segundo Harvey (2003), o processo de criação e destruição de espaços é vital ao progresso da acumulação, ou seja, nas palavras do autor;

O lado sinistro e destrutivo da ordenação espaço-temporal (*'spatial fix'*) como remédio para o problema da sobreacumulação torna-se um elemento tão crucial na geografia histórica do capitalismo quanto sua parte criativa de construção de uma nova paisagem para acomodar tanto a acumulação interminável do capital como a acumulação interminável do poder político. (HARVEY, 2003, p.113).

Em 'O Manifesto do Partido Comunista' de Marx e Engels (1952), podemos encontrar uma passagem elucidativa da origem destrutiva da era burguesa aliada à conformação do mercado mundial que, em contraparte também 'cria' novas necessidades de consumo, desde os tempos da descoberta da América e conseqüente emergência de uma economia mundial;

A burguesia só pode existir com a condição de revolucionar incessantemente os instrumentos de produção, por conseguinte, as relações de produção e, com isso, todas as relações sociais. [...] Essa subversão contínua da produção, esse abalo constante de todo o sistema social, essa agitação permanente e essa falta de segurança distinguem a época burguesa de todas as precedentes. [...] Tudo que era sólido e estável se desmancha no ar (se esfuma), tudo o que era sagrado é profanado [...] Impelida pela necessidade de mercados sempre novos, a burguesia invade todo o globo. Necessita estabelecer-se em toda a parte, explorar em toda parte, criar vínculos em toda parte. [...] Por meio da exploração do mercado mundial, a burguesia deu um caráter cosmopolita à produção e ao consumo em cada país. Para desespero dos reacionários, ela retirou da indústria sua base nacional. Todas as indústrias nacionais antigas foram destruídas ou estão sendo destruídas diariamente. Elas são substituídas por novas indústrias, cuja introdução se torna uma questão de vida e morte para todas as nações civilizadas; indústrias que não processam mais matéria-prima nativa, mas matéria prima extraída dos lugares mais remotos; indústrias cujos produtos não são consumidos apenas no mercado doméstico, mas todas as regiões do mundo. Em vez das antigas necessidades, satisfeitas pela produção doméstica, constatamos novas necessidades, que exigem produtos de lugares distantes e climas diversos para sua satisfação. Em vez do antigo isolamento e auto-suficiência local e nacional, temos o intercâmbio em todas as direções, a interdependência universal das nações. (MARX; ENGELS, 1952, p. 5)

destruição criativa de Schumpeter tem a vantagem de definir de forma bastante ampla, como 'realização de novas combinações', as inovações que embasam o processo. Elas incluem não apenas inovações tecnológicas e organizacionais na indústria, mas também todas as inovações comerciais – a abertura de um novo mercado, de uma nova rota comercial, de uma nova fonte de suprimento, a comercialização de um novo produto ou a criação de uma nova organização de compras e de descarte de mercadorias – que consigam 'conduzir' a economia para novos canais." (ARRIGHI, 2008, p.99)

Neste sentido, segundo Harvey (2007), o capitalismo tem que avançar pela estreita brecha entre, de um lado, conservar o valor dos compromissos assumidos e do capital investido na produção de um espaço eficiente em determinado lugar no passado e, de outro lado, desvalorizar este capital ou até mesmo destruir o entorno construído para abrir e criar novo espaço para a acumulação. (HARVEY, 2007, p.266). O crescimento econômico sob o sistema de acumulação capitalista visto por uma perspectiva geográfica confirma o quanto as crises são endêmicas neste modo de produção. Neste sentido, revela também, “como normalmente qualifica Marx, um processo de contradições internas que freqüentemente estala em forma de crise.” (HARVEY, 2007, p.256-257).

A constante produção, re-produção e expansão geográfica, tão vital ao sistema de acumulação capitalista, portanto, é um reflexo destas contradições inerentes ao sistema, provando que no capitalismo as contradições fruto da dialética interna do sistema se expressam mediante a remodelação e recriação contínua de paisagens geográficas. A necessidade de acelerar a ‘rotação de capital’, análoga à necessidade de ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’, leva o capital a edificar uma rede de transporte que está literalmente fixada no espaço. Daí surge o paradoxo de que o capital cria sistemas espaciais fixos para superar as barreiras espaciais. Com o progresso da acumulação, o próprio capital imobilizado neste sistema de transportes se converte em um obstáculo a ser superado, ou seja, “o capital, como observou Marx, cria perpetuamente obstáculos ao seu posterior desenvolvimento”. (HARVEY, 2007, p.96)

Nas palavras de Harvey (2007),

O capitalismo luta perpetuamente, em conseqüência, por criar uma paisagem física e social a sua própria imagem e exigência, para suas próprias necessidades em determinado momento no tempo, só para certamente debilitar, desestabilizar e inclusive destruir esta paisagem em um momento posterior no tempo. Este é o som ao qual a geografia histórica do capitalismo deve bailar incessantemente. (HARVEY, 2007, p.354).

Por fim, para compreendermos o contorno final dado pelas reflexões e pelo conceito de Harvey, devemos destacar a citação de Marx em tom conclusivo de alerta em relação a todo este processo capitalista evidenciado sob uma perspectiva espacial:

A destruição violenta do capital não mediante relações externas a ele senão, pelo contrário, como condição de sua auto-conservação, é a forma mais assombrosa de aconselhar que (o capitalismo) deve desaparecer e deixar espaço para um estado de produção social mais elevado. (MARX, 1973, p. 749-750 *apud* HARVEY, 2007, p.365).

1.2.4 – Capital Fixo e a relação Estado e Mercado Mundial.

Existem ainda outras características que tornam as infra-estruturas construídas através da fixação de capital no espaço merecedoras de uma análise particular. Primeiramente, as infra-estruturas de transporte e comunicação voltadas para o intercâmbio por serem constituídas quase completamente por capital fixo e não poderem ser deslocadas de um lugar a outro, podem representar de certa forma um tipo de trabalho morto. Desta forma, o capital investido e fixado não se realiza de forma direta, senão indiretamente através dos fluxos que transitam por estas infra-estruturas e que podem ser valorizados conforme diminuem a média do “tempo de rotação do capital”. Conforme Marx, o setor de transporte “vende troca de localização”, ou seja, o produto que o capital investido e o trabalho empregado na construção de infra-estruturas de transporte oferecem ao consumo é justamente a capacidade dos outros tipos de produtos que constituem o capital móvel realizarem-se, transportando-os dos pontos de produção até o mercado de consumo. Assim, segundo Harvey (2007), a particularidade reside em que “os meios de transporte e comunicação são regidos por leis peculiares de realização, leis que derivam do fato de que o transporte é produzido e consumido simultaneamente no momento de seu uso.” (HARVEY, 2007, p.261).

Em segundo lugar, destaca-se também o fato de que, “o Estado, por conseqüência, é muito ativo nesta esfera de produção.” (MARX, 1973, p.531 *apud* HARVEY, 2007, p.261). Isto ocorre, devido à forma em que estes projetos demandam grandes e constantes montantes de capital fixo e trabalho, além de constituírem um produto de uso coletivo e de retorno indireto e em longo prazo. Todas estas particularidades fazem com que, apesar de ser uma grande fonte de lucro em potencial, existam razões pelas quais o capital não se dedique a produzir estas infra-estruturas a não ser mediante garantias e circunstâncias claramente favoráveis. Assim, a produção deste setor cabe em grande parte a iniciativas do Estado, ou de organizações especiais, como grandes conglomerados empresariais ou parcerias público-privadas.

Sob uma perspectiva na produção de espaço, um dos aspectos pelos quais se pode evidenciar a atual fase histórico-geográfica do capitalismo é justamente o comportamento do Estado nesta empreita. Junto à circulação desinibida está a emergência de um mercado global, cuja lógica competitiva elevada a patamares globais tem cada vez mais um peso definitivo no comércio internacional e no direcionamento dos projetos de construção de infra-estruturas em geral. A atuação deste mercado global,

diz muito a respeito do período histórico a que chegamos onde os contornos entre mercados internos e externos se encontram de tal forma diluídos pela interdependência econômica e por atividades econômicas transnacionais, a ponto de ser possível afirmar a existência de um único e preponderante mercado mundial que centraliza e disciplina os demais mercados segmentados.

Ademais, na esteira do capitalismo globalizado está também o surgimento das corporações transnacionais que promovem atividades econômicas por todo o mundo e que vislumbram nas fronteiras que delimitam os mercados nacionais e regulam o intercâmbio comercial internacional uma barreira a mais. Através da possibilidade de atuar em diferentes países, estas corporações transnacionais aumentam sua escala de atuação em relação ao Estado e manipulam a divisão internacional do trabalho, escolhendo os lugares mais ‘aptos’, nos momentos mais ‘oportunos’, assim como, aumentam dentro das próprias políticas de produção e distribuição dos países, o peso do mercado global em relação ao mercado doméstico. Mercado global e corporações transnacionais reunidos promovem um novo ordenamento nas leis de mercado e na própria relação entre o Estado e o mercado. Como exemplo claro disto, temos o, anteriormente citado, reordenamento na produção de mercadorias como as *commodities* que antes se destinavam mais exclusivamente a abastecer o mercado interno e hoje sua produção, distribuição e valores de mercado são quase que completamente induzidos e controlados pelas demandas de mercados externos.

Doravante, isto implica de diversas formas em um reordenamento do planejamento territorial do Estado, outrora focado em prioridades domésticas. Esta novidade econômica requer um ajuste da atuação do Estado que pode também ser visto na forma como os governos nacionais passam a promover o investimento em infra-estruturas para atender demandas externas. Neste sentido, investe-se capital nacional em infra-estruturas voltadas para o mercado externo e escoamento internacional da produção. Neste sentido, são sintomáticas as palavras de Santos e Silveira (2010) quando citam que:

O peso do mercado externo na vida econômica do país acaba por orientar uma boa parcela dos recursos coletivos para a criação de infra-estruturas, serviços e formas de organização do trabalho voltados para o comércio exterior, uma atividade ritmada pelo imperativo da competitividade e localizada nos pontos mais “aptos” para desenvolver estas funções. (SANTOS e SILVEIRA, 2010, p.21)

Não obstante vale destacar que para a região da América do Sul isto não é novidade. A região, de acordo com Braudel (1987), desde os tempos coloniais foi

historicamente sujeitada às “exigências da procura mundial de matérias-primas” e limitada a “seguir a conjuntura internacional” algo que, segundo o autor, caracteriza um “processo que é tanto a chave do passado como a do presente econômico da América do Sul.” (BRAUDEL, 1987, p.404). Assim, apresenta-se um reflexo disto em seus territórios que ao longo do tempo fora se conformando em uma estrutura arraigada, difícil de ser convertida. Desde os tempo da colonização iniciou-se um tipo de territorialização do espaço que simplesmente ligava os pontos de produção aos portos de escoamento. Nas palavras de do autor,

Por toda a parte, salta a vista o caráter irracional, insuficiente das vias de comunicação: não foram construídas para uma economia nacional, mas para ligar os pontos da produção aos portos de embarque, deixando entre ambos, enormes regiões destituídas de estradas. (BRAUDEL, 1987, p.407).

Ademais, aliada ao peso do mercado global, a crescente presença de corporações que atuam de forma transnacional promove nas políticas econômicas nacionais o que autores como Santos e Silveira (2010) denominam de ‘imperativo da exportação’, que reflete, em partes, a anteriormente citada ‘disciplina de mercado’, conforme denota a necessidade de aumento da escala de comercialização e produção para que uma economia nacional não deixe de ser competitiva internacionalmente no mercado global. No momento atual, lógicas econômicas globais ampliam e aprofundam sua força e, assim sendo, conforme os autores, quando “examinamos o processo de adoção dessas lógicas, o chamado *imperativo de exportação* é outro dado a ser levado em consideração na medida em que acelera a necessidade de adoção dos modelos da economia global.” (SANTOS e SILVEIRA, 2010, p.258, grifo dos autores).

A necessidade de exportar promove igual necessidade de ajustar o espaço para este fim. Desta maneira, uma vez que o mercado interno deixa de ser a única prioridade, o planejamento de obras de infra-estrutura para a distribuição da produção passa a privilegiar o escoamento para o mercado externo, criando o que Santos e Silveira (2010) denominam de nexos extra-vertidos. De acordo com os autores:

Com a globalização são instalados numerosos nexos extra-vertidos, na medida em que, havendo a política econômica deixado de privilegiar o mercado interno, a necessidade de exportar conduz a uma lógica competitiva que vai privilegiar relações externas comandadas pelas empresas globais responsáveis pela demanda. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.254)

Isto evidencia no período atual a continuidade de um planejamento territorial que poderia primar por uma esfera de interesses e mercados concentrados maiormente

no âmbito nacional e regional, mas que ao invés disto passa a ser atraído cada vez mais fortemente pelo peso crescente dos interesses internacionais, conformados por corporações transnacionais e pela preponderância do mercado mundial. Neste período, a territorialização traz consigo lógicas e interesses importados de outros espaços que, em certa medida, se desenvolvem a revelia de interesses ou demandas locais. Neste sentido, empreende-se “um programa de investimentos em infra-estrutura para oferecer as condições materiais necessárias ao processo de transformação do território nacional em um espaço da economia global.” (SANTOS e SILVEIRA, 2010, p.86).

Em geral, os sistemas de engenharia, que antes poderiam servir de base para o Estado promover uma produção de espaço afirmativa baseada em maior parte nos interesses e nas condições do seu território nacional, passam a ser “cada vez mais tributários de relações mais amplas. De um controle pulverizado à escala de comunidades isoladas, passaram a depender de um controle unificado, [...] uma acentuada unicidade de direção.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.102). Segundo os autores, isto faz parte de uma superposição da dinâmica globalizadora e da maior importância relativa ao período anterior dada à atuação transnacional de empresas em relação à política do Estado. Isto ocorre, uma vez que a produção realizada dentro de cada país passa a não mais responder unicamente “a uma equação na qual o processo de internacionalização limitado em função de relações privilegiadas entre Estados.”. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p. 254)

Doravante, segundo os autores, a lógica das grandes empresas constitui um dado da produção da política interna e da política internacional de cada país. Antes, as localizações destas empresas eram ditadas pela presença de recursos naturais, infra-estruturais e sociopolíticos, “mas em todos os casos as normas estabelecidas pelos Estados acabavam tendo um papel de regulação ao qual as empresas deviam adaptar-se.”. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p. 255). A existência e desenvolvimento destas empresas dependiam no longo prazo aos projetos de desenvolvimento escolhidos pelos Estados.

Hoje, segundo os autores, com a globalização “confunde-se a lógica do chamado mercado global com a lógica individual das empresas candidatas a instalarem-se em um país,” o que passa a exigir do Estado a adoção de um conjunto de regras globalizadas, “sem as quais – diz-se – um determinado país se torna incapaz de participar do processo de globalização.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p. 255). Assim, a relação se inverte, surgem “empresas que dispõem de força suficiente para induzir o Estado a adotarem

comportamentos que respondam aos seus interesses privatistas” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p. 256). O Estado passa a ser o responsável pela adaptação, por criar um ambiente favorável aos negócios empresariais, para daí sim, poder superar a marginalização internacional e procurar uma inserção na globalização com maior autonomia.

Seria este um processo inerente a globalização do espaço que carrega na intensificação de seus desdobramentos uma subordinação da relação local, entre homem e espaço, à lógica imposta pelo capital apátrida, subordinado apenas a si mesmo, ao imperativo de acumular por acumular. É a exploração do espaço por atores transnacionais, que seguem a lógica de uma acumulação capitalista que se promove ao mesmo tempo sem um lar e dona do mundo, sob o argumento fundado no ‘pensamento único’. Não obstante, em nome da inserção internacional, a adoção acrítica destas prescrições pode gerar alienação e até fragmentação do território conforme suscita “uma abdicação da possibilidade de efetuar uma verdadeira política nacional, tanto econômica quanto social.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p. 255). Em suma, nas palavras de Santos e Silveira (2010):

Na medida em que, com o mercado chamado global, cada empresa busca satisfazer-se nos lugares onde as respostas aos seus reclamos é mais adequada, tal demanda é errática e o território passa a ter, nas áreas atingidas por esse tipo de relações, uma dinâmica praticamente imprevisível no próprio lugar em que se exerce e que é também alienada, já que não precisa ter correspondência com os interesses da sociedade local ou nacional. Novas formas de compartimentação do território ganham relevo e são capazes de impor distorções ao seu comportamento: são as novas caras da fragmentação territorial. (SANTOS e SILVEIRA, 2010, p.254).

É desta forma que, sob uma perspectiva espacial, ganham importância as iniciativas de Estado nos processos de cooperação internacional e, especialmente, a integração regional física como proposta pela IIRSA. Atualmente se torna cada vez mais claro que o surgimento de uma ordem mundial baseada não mais na força e no poder das nações, mas sim nas interações comerciais e financeiras, condicionantes dos interesses e estratégias de ação dos países, o que requer uma adaptação da atuação do Estado. Assim, como afirma Mariano (2007), a integração regional passa a fazer parte da nova concepção do Estado. (MARIANO, 2007, p127).

Mais notadamente nos dois últimos séculos, o advento do Estado moderno tem conformado parte significativa das atividades sociais em geral ao redor do mundo. Apesar do grau de profundidade com o qual o Estado passou a servir de referência espacial para a organização social apresentar grandes variações, os limites que constituem o espaço denominado território nacional, em grande medida, terminaram por

intermediar e articular grande parte da ligação entre as lógicas locais e a escala global da ação humana. Transferida para as tendências do contexto atual, tanto a atuação do Estado na arena internacional, como a produção espacial que este até então privilegiava, de acordo com a noção de território nacional, revelam alguns dos motivos pelos quais podemos reconhecer o período inaugurado pela globalização como um momento de transição na organização do espaço, que de certo ponto de vista pode ser vista como uma crise, ou nos termos de Harvey uma ‘crise de comutação’ (*‘switching crisis’*). Esta crise é, em partes, revelada pela erosão da soberania e crescente inabilidade do Estado, enquanto ator internacional, em continuar a promover certas funções regulatórias que têm sido atribuídas como pressupostos de sua fundação e de suas responsabilidades como ator internacional. (NIEMANN, 1998, p.116).

A muitas vezes inabilidade do Estado em promover em seu espaço funções que incluem políticas fiscais e infra-estruturais anti-cíclicas, para amortecer os ciclos empreendidos pelo mercado global e pela emergência daquela que pode ser chamada de ‘disciplina de mercado’, em referência ao peso preponderante do mercado global frente aos demais mercados domésticos, é geralmente uma das causas que levam a afirmar o enfraquecimento da soberania de Estado frente aos interesses do mercado e das empresas transnacionais. Nas palavras de Held e McGrew (2001) “a expansão das forças transnacionais reduz o controle que cada governo pode exercer sobre as atividades de seus cidadãos e dos outros povos.” (HELD; MCGREW, 2001, p.34-5). Neste sentido, concordamos com a leitura feita por Niemann (1998) em relação à regionalização como um exemplo do grau de resistência e esforço do Estado em contrapor o poder destas corporações transnacionais. Nas palavras do autor,

Em geral, os esforços dirigidos à regionalização do espaço e a construção de instituições regionais, no sentido de contrapor o poder corporativista transnacional, requer um entendimento dos variados níveis da territorialidade local em questão, da força ou fraqueza dos atores e processos localizados nestes níveis, e da compreensão da natureza tipicamente conflituosa ou de cumplicidade de suas relações com o capitalismo. (NIEMANN, 1998, p. 123).

Hoje em dia, a regionalização do espaço pode ser vista como resposta a este momento de transição entre o período formador da produção espacial conformada pelo Estado moderno e a tendência de internacionalização do território engendrada pela aceleração da globalização multidimensional. Segundo a perspectiva de Niemann (1998), a regionalização trata-se de um processo em andamento para construção de uma nova camada espacial de acumulação, no intuito de suplantando as deficiências da camada

anteriormente subscrita pelo Estado e seu respectivo território nacional. Assim, nas palavras do autor,

a região não consiste ainda em uma manifestação de um novo regime de acumulação, é antes a manifestação espacial da crise do antigo regime de acumulação e seu planejamento territorial limitado pela escala de espaço do Estado. Isto representa a busca por um espaço que possa oferecer uma base relativamente estável para um novo regime regulatório que possa alimentar e fornecer novos espaços à acumulação de capital, enquanto supera as limitações que fizeram do Estado nacional ultrapassado e/ou ineficiente como organização territorial. (NIEMANN, 1998, p.120)

Como uma luz para esta questão, destacamos o pensamento de Raffestin (1993), quando ao tratar do território como espaço onde se projetou determinado trabalho, argumenta que este trabalho consiste em energia e informação (RAFFESTIN, 1993, p.144) e, assim, nos permite enxergar que, uma vez intermediada historicamente pelo Estado, a territorialização do espaço pelo homem carrega consigo tipos específicos de informação e de barreiras, principalmente de ordem institucional. Neste caso, em grande parte, esta informação privilegia aspectos como a integração do território nacional, delimitação e defesa de fronteiras nacionais, além da regulação de intercâmbio comercial através de tarifas, impostos, etc. Assim sendo, podemos dizer que a territorialização intermediada pelo Estado acaba por produzir uma camada territorial que reflete a anterior referência espacial centralizada no Estado como ator internacional privilegiado.

Como resultado da própria concepção presente na teoria de *'spatial fix'*, de uma freqüente fixação e superação de paisagens geográficas e constante transferência de capital de um lugar a outro, conforme característica típica das *'switching crises'*, (HARVEY, 2006a, p.428), nota-se uma crescente flexibilização das divisões territoriais ou maior permeabilidade entre fronteiras, como um processo que logicamente se inicia no espaço primeiro entre vizinhos. Nos termos de Arrighi (2008), “Seja como for, os ajustes espaciais envolvem volatilidade inter-regional e redirecionamento do fluxo de capital de um espaço para outro.” (ARRIGHI, 2009, p.228).

A iniciativa de integração regional passa a ser parte da adaptação do Estado a um cenário onde se contrapõe o peso das escalas nacional, regional e global, assim como o peso tanto da atuação dos outros Estados e organizações internacionais, como o peso da atuação das corporações transnacionais. Os movimentos de regionalização podem assim serem vistos como um exemplo da procura por um novo ajuste espacial no qual algumas das barreiras impostas pela institucionalização do Estado moderno são

flexibilizadas enquanto mantêm-se as vantagens políticas de um sistema global espacialmente repartido. (NIEMANN, 1998, p.121).

Assim sendo, procuramos situar a América do Sul neste capítulo histórico e a IIRSA como a iniciativa conjunta dos países sul-americanos com a proposta de regionalização que procura promover, parte deste ajustamento espacial específico aos reclamos atuais da globalização, através da expansão, produção e ajuste geográfico da territorialização sul-americana, que visa a tornar o espaço regional sul-americano mais fluído, competitivo e lucrativo às lógicas imperantes do capitalismo e da competitividade do comércio global.

Apesar de ser este o aspecto que neste momento merece maior destaque para nossa análise, devemos esclarecer que isto não quer dizer que não assumimos, ou que descartamos, os outros desdobramentos que a própria IIRSA expressa em seus objetivos, como a integração regional entre os povos sul-americanos e a importância de infra-estruturas na promoção do desenvolvimento social da região. No entanto, a relação entre IIRSA e a geografia histórica do capitalismo fica mais clara quando vista sob os contornos deste contexto formatado por movimentos e imperativos que são globais e que, assim sendo, englobam grande parte das relações internacionais e intra-regionais na América do Sul.

A IIRSA, com sua proposta de desenvolvimento de infra-estruturas e integração regional física, pode então ser classificada como uma tentativa de promoção deste ‘ajuste espacial’ para o desenvolvimento da região sul-americana em um contexto internacional capitalista no qual não basta mais apenas produzir, mas se torna cada vez mais imperante acelerar a circulação desta produção. Esta maneira de perceber o momento atual está presente em documentos oficiais da IIRSA, que assumem o pressuposto de que a circulação passa a condicionar a própria lucratividade e competitividade comercial da produção³⁸. Assim sendo, surge a preocupação em dotar o espaço regional de infra-estrutura para acelerar o transporte de mercadorias e aproveitar as vantagens comparativas da América do Sul e conforme possível maximizá-las em vantagens competitivas. Em outras palavras, na fase atual do capitalismo, a capacidade de distribuir a produção, ligada a construção de infra-estruturas adequadas para tanto, passa a interferir cada vez mais diretamente na própria viabilidade de produzir,

³⁸ Como a consultoria recorrentemente citada entre os relatórios da IIRSA, elaborada por César Caderón e Luis Servén (2003), “*The Output Cost of Latin America’s Infrastructure Gap*”, in William Easterly e Luis Servén (Orgs.), *In the Limits of Stabilization: Infrastructure, Public Deficits and Growth in Latin America*, Stanford University Press.

comercializar e competir. Portanto, interfere também no desenvolvimento social dos países.

Desta maneira, em determinado momento, condicionados em grande parte pela adoção de lógicas e imperativos globais, o processo de territorialização do espaço precisa de uma estratégia ampliada para se desenvolver para além das fronteiras nacionais sendo redirecionado por uma territorialização transnacional, como a IIRSA, que apresenta um planejamento territorial sul-americano baseado em eixos bi-oceânicos, ou seja, que pretendem fazer a ligação da costa voltada para o Oceano Atlântico com a costa voltada para o Oceano Pacífico. Neste sentido, o objetivo não é somente chegar aos portos sul-americanos, mas também, a partir daí, chegar aos portos de outros continentes.

Sendo a territorialização do espaço construções sociais que influenciam e são influenciadas pelas relações de poder que atuam neste espaço, (RAFFESTIN, 1993) processos de regionalização do espaço, como proposto pela IIRSA, podem ser vistos como um exemplo da estratégia que serve à procura por um novo arranjo espacial, nos quais, algumas das barreiras impostas pelo ajuste espacial promovido pelo Estado nacional são ajustadas sem que as fronteiras nacionais sejam extintas. (NIEMANN, 1998).

Em suma, concordamos com a visão e os termos de Raffestin (1993), quando afirma que é necessário compreender que o território é o espaço transformado pelo trabalho do homem, enquanto energia e informação aplicadas ao seu meio (RAFFESTIN, 1993, p.144). Neste sentido, o que queremos destacar para a compreensão da territorialização do espaço sul-americano proposta pela IIRSA é justamente a tipicidade da informação que o planejamento territorial desta proposta agrega à implantação de infra-estruturas no espaço da América do Sul. A informação que procura articular é uma informação que paira entre às escalas nacional, regional e global, visando ajustar o espaço da América do Sul através da integração física a partir de infra-estruturas interconectadas nas áreas de energia, transporte e telecomunicação, para construção de canais multimodais. É uma informação correspondente ao processo ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’ e particularmente sensível tanto às novidades, heranças e potencialidades da região dentro do contexto internacional atual.

2 – APRESENTANDO A PROPOSTA DA IIRSA.

Identificar os atores no processo integracionista e compreender sob quais circunstâncias e condições este processo surgiu é uma tentativa conhecer a base inicial sobre a qual o processo se desenvolve. Nesta parte do trabalho desenvolvemos primeiro uma abordagem do contexto sul-americano de surgimento da proposta da IIRSA e, em seguida, procuramos identificar as instituições financeiras que fazem parte da elaboração da iniciativa e as características definidoras da proposta de integração física do espaço sul-americano.

No geral, o intuito no momento é apresentar os contornos da estratégia de planejamento territorial da IIRSA e as forças atuantes neste processo integracionista. Da mesma forma, a identificação dos protagonistas aliada à análise das principais características definidoras da proposta contida na IIRSA, auxilia-nos a identificar as forças que influenciam os caminhos percorridos pela iniciativa ao longo de sua primeira década de existência. A partir disto, também é possível elucidar alguns dos interesses que motivaram o surgimento da proposta, assim como, compreender algumas das mudanças que tomaram forma durante seu andamento

2.1 – O Contexto de Surgimento da IIRSA.

Pela primeira vez na história, em agosto do ano de 2000, reuniram-se na capital federal brasileira, Brasília, os doze mandatários das nações sul-americanas. Fato inédito, o Primeiro Encontro de Presidentes da América do Sul, ocorreu em um momento diplomático extremamente favorável para o horizonte sul-americano, quando as diferenças entre os países abriram espaço para a maior vontade política de discutir possibilidades para um destino compartilhado e uma inserção internacional coordenada, através de sociedades mais integradas regionalmente. Vale ressaltar de início que o pano de fundo do evento era a comemoração dos 500 anos de descobrimento do Brasil, e que o governo brasileiro da época do então presidente Fernando Henrique Cardoso foi anfitrião e protagonista responsável pelo andamento das principais propostas sugeridas aos participantes do evento.

Na ocasião deste primeiro encontro foi elaborado o Comunicado de Brasília, onde os 12 mandatários das nações independentes sul-americanas declararam, em

termos gerais, estar de comum acordo acerca de temas variados e seus efeitos para a região, como a carência de infra-estrutura de integração, narcotráfico, temas relacionados à democracia, difusão de informação, tecnologia e conhecimento e comércio intra-regional.

Entre estes temas, a infra-estrutura de integração se destacou por alcançar acordos mais concretos devido, em grande parte, ao consenso a respeito das carências e potencialidades de uma maior integração regional de infra-estrutura para a América do Sul, ou seja, a integração regional de infra-estrutura agradava relativamente a todos os governantes presentes no encontro e todos pareciam estar de acordo quanto as deficiências deste tema e seus efeitos para a região e para as nações individualmente.

Pouco tempo depois, em dezembro de 2000 foi lançado um dos primeiros documentos oficiais da IIRSA, “*Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura en America Del Sur*”, de autoria assinada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O documento fora encomendado pelo governo brasileiro para dar suporte à análise da problemática de integração regional de infra-estrutura e ser encaminhado aos demais governos da região.

O documento versa a respeito tanto da situação das infra-estruturas sul-americanas na época, como das potencialidades econômicas voltadas para uma integração regional das mesmas. Trata de assuntos gerais caros ao tema como, regionalização, globalização e o papel do Estado e do planejamento a respeito destes fenômenos, e apresenta uma leitura da estrutura e distribuição espacial dos fluxos dentro da região, além de propor um cenário futuro dos possíveis impactos de uma infra-estrutura regionalmente integrada em uma visão estratégica de médio e longo prazo.

A reunião pode ser vista como um marco nas relações internacionais da América do Sul, pois é a primeira reunião presidencial voltada exclusivamente para a discussão do subcontinente sul-americano enquanto região. Neste sentido, evidencia-se um movimento diplomático de distanciamento da América do Sul em relação à América Central e México, que em conjunto formam a porção do Novo Mundo denominada América Latina. Para alguns, este é um movimento liderado pela “mudança na referência regional da identidade internacional do Brasil”, que se inicia no pós-Guerra Fria, quando o conceito de América Latina passa a perder sentido para a afirmação de uma identidade regional da América do Sul. (COUTO, 2010, p.01).

A aceitação do convite brasileiro pelos chefes dos Estados vizinhos refletia o prestígio do país e da própria região sul-americana. Segundo o presidente da época

Fernando Henrique Cardoso, o encontro seria um espaço de “reafirmção da identidade própria da América do Sul como região.”³⁹”

Para Celso Lafer (2001), ministro das Relações Exteriores nos últimos anos de mandato de Fernando Henrique Cardoso, o Primeiro Encontro de Presidentes da América do Sul, dava início à criação de um fórum inédito voltado para organização da convivência sul-americana. Na visão do então ministro, “para o Brasil, a América do Sul não é opção e, sim, para falar com Ortega y Gasset, a ‘circunstância’ do nosso *eu diplomático*”.⁴⁰ (LAFER, 2001, p. 56).

Nos anos seguintes, apesar da mudança de governo, este posicionamento da política externa brasileira continuou sendo reafirmado, segundo Celso Amorim (2009), ex-ministro das Relações Exteriores do governo Lula, devido a fatores como o “processo de abertura muito rápida em relação aos Estados Unidos.”, dos países da América Central e do México, “embora o objetivo de mais longo prazo fosse integrar a América Latina e o Caribe como um todo, a integração possível e operativa era a da América do Sul.” (AMORIM, 2009, p.30).

Assim, a IIRSA se apresenta no intuito de conformar um espaço comum sul-americano, que em um âmbito mais voltado para área comercial pode ser compreendido como uma iniciativa para articular a chamada ALCSA (Área de Livre Comércio Sul-Americana) através de infra-estruturas trans-fronteiriças que dinamizariam o intercâmbio de mercadorias. A aprovação e o consenso em torno da IIRSA coloca pela primeira vez a integração física como carro chefe do processo de integração regional como um todo. Orientada por uma visão estratégica sul-americana, a IIRSA procura estabelecer novas bases para aumentar o comércio intra-regional, além de permitir assegurar e distribuir maiores benefícios e aumentar a competitividade da região. Segundo Quintanar e Lopez (2003), a sinergia regional nos setores de transporte, energia e telecomunicações, como previsto pela IIRSA, “pode gerar um impulso decisivo para a superação de barreiras geográficas, a aproximação de mercados e a promoção de novas oportunidades econômicas nos países da região.” (QUINTANAR; LOPEZ, 2003, p.215).

No entanto, o contexto de surgimento da proposta da IIRSA, no ano 2000, e a forte presença de instituições financeiras como o BID, presidido pelos Estados Unidos,

³⁹ CARDOSO, Fernando Henrique. O Brasil e uma nova América do Sul. *Valor Econômico*, 30 de ago 2000.

⁴⁰ LAFER, Celso. A identidade Internacional do Brasil e a política externa brasileira: passado, presente e futuro. *Perspectiva*. São Paulo, 2001.

na formulação da proposta, na discussão e nos órgãos técnicos, são, em grande parte, os responsáveis por despertar as desconfianças acerca dos verdadeiros propósitos em longo prazo da iniciativa. As denúncias de estreita ligação entre as propostas IIRSA e Área de Livre Comercio das Américas (ALCA), remontam ao contexto sul-americano fortemente regido pelo neoliberalismo na América, e na América do Sul, em específico, aos governos neoliberais da década de 1990. Segundo Ana Esther Ceceña (2007), ALCA e IIRSA estão reunidos e fazem parte de um plano de ordenamento do território americano, e acompanham o projeto neoliberal de apropriação do território e refuncionalização do espaço. (CECEÑA, 2007)

A autora também inclui neste plano o chamado *Plan Puebla Panama* (PPP), lançado formalmente no ano de 2001 pelo então presidente mexicano Vincent Fox, que reforça a idéia de criação de um projeto de conexão do espaço latino-americano por obras de infra-estrutura, voltado para uma integração espacial hemisférica. O PPP trata-se de uma iniciativa de integração de infra-estrutura proposta na mesma época da IIRSA e semelhante a esta, que compreende a construção de mega projetos que vão desde o sul do México, passando pela América Central, e chegando até o norte da América do Sul pela Colômbia.

A perspectiva defendida pela autora, e por tantos outros analistas críticos a IIRSA e ao PPP, é a de que os mega projetos de infra-estrutura desenvolvidos por estas iniciativas, por mais que se declarem iniciativas regionais independentes e de cunho autóctone, não necessariamente servem prioritariamente ao processo de integração regional, mas sim a outros fins voltados para a mercantilização do espaço latino-americano e a interesses do mercado externo. Segundo Ceceña (2007), trata-se de um momento do ordenamento territorial americano através de mega projetos de infra-estrutura que,

busca trazar nuevas rutas, adecuadas a la geografía económica del siglo xxi: las nuevas venas abiertas hacia el imperio que responden a nuevas necesidades y a una diferente selección de las materias primas y los llamados recursos estratégicos. Caminos que conecten los grandes centros de producción y consumo del mundo, que abaraten y aceleren los traslados y que al mismo tiempo refuercen la vigilancia y el control sobre los mismos es el objetivo. (CECEÑA, 2007, p.10)

Seguindo esta linha, observados de uma perspectiva ampla IIRSA e PPP estão em congruência com o projeto de construção de uma área de livre comércio nas Américas, supostamente abortada pelos governos sul-americanos atuais, uma vez que promoveriam as conexões físicas necessárias para aperfeiçoar os intercâmbios

comerciais entre as unidades nacionais do continente. Para Tautz (2009), pesquisador do IBASE⁴¹, “enquanto a ALCA é apenas um acordo diplomático, a IIRSA, com seus projetos, fornece a base física em que se daria a liberdade de fluxo de bens e serviços entre os países.” (TAUTZ, 2009, p.8).

Esta perspectiva, compartilhada por Raúl Zibechi (2006), enquadra a IIRSA como um processo integracionista a medida das demandas do mercado e dos interesses transnacionais do empresariado. (ZIBECHI, 2006). Neste sentido, o autor chama a atenção para um dos aspectos chave da IIRSA, bastante assinalado pelo estudo realizado pelo BID, “*Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en America del Sur*”, consiste em considerar que o principal problema para possibilitar a integração física e melhorar o fluxo de mercadorias são “*las formidables barreras naturales tales como la Cordillera de los Andes, la selva Amazónica y la cuenca del Orinoco*” (BID, 2000, p.37).

Tal perspectiva, de enxergar aspectos geográficos como obstáculos, estaria presente em grande parte dos documentos oficiais da IIRSA e seria reveladora das orientações neoliberais da iniciativa e seu propósito de mercantilização dos recursos do espaço sul-americano e refuncionalização das fronteiras do território regional voltadas, prioritariamente, a favor do mercado mundial em detrimento de uma verdadeira integração regional. (ZIBECHI, 2006, p.5).

Ainda no ano de 2000, assim como no decorrer da década anterior, predominavam na América do Sul governos marcados pelo neoliberalismo e pelas orientações do Consenso de Washington, que pareciam conformados com a idéia de dotar o espaço sul-americano de uma maior fluidez para a comercialização de seus recursos e produção através do aperfeiçoamento da liberalização econômica e das infra-estruturas de transportes para a exportação, idéias presentes na proposta IIRSA. Estes ideais estavam de acordo com um dos pressupostos centrais do receituário neoliberal que era a crença de que o mercado seria o melhor alocador de recursos no sistema internacional. Neste sentido, a liberalização econômica e a otimização de infra-estruturas de base auxiliariam uma maior penetração das leis de mercado em detrimento do papel do Estado na sociedade.

Devido ao forte caráter intergovernamental do encontro, pode-se dizer que o Primeiro Encontro de Presidentes da América do Sul e a fundação da IIRSA

⁴¹ IBASE é o Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas.

aconteceram em um momento político e eleitoral adverso ao contexto inaugurado, pouco tempo depois, pelas eleições nacionais seguintes. Muitos dos presidentes signatários do Comunicado de Brasília no ano de 2000, pouco tempo depois, demonstraram relativa rejeição nas eleições seguintes em seus respectivos países. Alguns deles, como Alberto Fujimori do Peru e Fernando de la Rúa da Argentina, foram obrigados a abandonar seus postos antes do fim de seus mandatos, e tantos outros não conseguiram eleger os sucessores que apoiavam.

No início do século XXI, um cenário diferente começa a se desenhar na América do Sul. Novos presidentes chegam ao poder nas nações sul-americanas empunhando, em comum, bandeiras ideológicas e propostas de governo, predominantemente, contrárias aos rumos tomados pelos governos que os antecederam no final do século XX. Neste cenário, de acordo com Ayerbe (2008),

Os primeiros anos do século XXI desenham para o entorno latino-americano um cenário ao mesmo tempo difícil e rico em possibilidades. Entre os elementos característicos relevantes destacamos: o esgotamento de um ciclo econômico marcado pela liberalização dos mercados, no contexto do chamado “Consenso de Washington”; a emergência de forças políticas e movimentos sociais cuja ação consegue combinar a crítica ao modelo dominante com a construção de alternativas de poder estatal; e a ascensão de governos preocupados com a revalorização do protagonismo do Estado em relação ao mercado, com o objetivo de recuperar as capacidades de gestão nos âmbitos internos – especialmente na promoção da equidade social – e externo, em busca de afirmação regional no âmbito sul-americano e maior autonomia nas relações com os Estados Unidos. (AYERBE, 2008, p.9)

Este movimento de guinada política na América do Sul, também apelidado de ‘*giro a la izquierda*’ foi responsável por, entre outras atitudes, deixar de lado as negociações referentes à ALCA em 2003. Seria este um movimento de reação ao fracasso social das experiências neoliberais aplicadas na região sul-americana, e em alguns outros países do restante da América Latina. Movimento que faria parte, segundo Emir Sader (2009) de uma ‘ressaca neoliberal’ em uma América Latina que tem sido desde os anos 1970 o principal ‘laboratório’ das políticas neoliberais. (SADER, 2009, p.35)

Um exemplo marcante deste momento de mudanças nas orientações governamentais pode ser revelado pelas posições, principalmente, políticas, divergentes quanto à negociação proposta pelos Estados Unidos da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA). Processo em negociação desde seu lançamento, em 1994, pelo presidente norte-americano Bill Clinton, a ALCA, surgia “com muita força política. De

uma forma ou de outra, todos acabaram aderindo à ALCA”. Para Amorim (2009), desde seu lançamento, as negociações da ALCA estavam ganhando espaço nos governos sul-americanos, dentro dos temas e prioridades de política externa e de integração, “O fato é que o lançamento da ALCA foi um fator ‘*overwhelming*’, que tomou totalmente as atenções.” (AMORIM, 2009, p.13 - 14).

Em um segundo momento, a partir do início do século XXI, liderado pelo Brasil do governo Lula, inicia-se um movimento reversivo em relação à proposta de integração hemisférica contida na ALCA, a favor de processos referentes a uma integração concentrada na região sul-americana, como a IIRSA e o MERCOSUL. Em um de seus primeiros encontros no início do governo com o presidente Lula, a respeito do tema da integração, o então ministro Celso Amorim relata a seguinte conversação, bastante esclarecedora deste momento de transição:

Reconhecendo a importância da convocação da I Cúpula da América do Sul e da IIRSA, no início do Governo do Presidente Lula, com a liberdade que o presidente Lula permite aos seus assessores, eu disse:

- Presidente, a nossa prioridade em matéria de integração é o MERCOSUL, não é?

- Sim.

- Presidente, vou decepcioná-lo, porque não é. Há 10 ou 12 pessoas aqui nos Ministérios que trabalham com o MERCOSUL e 40 ou 50 pessoas que trabalham na ALCA. Então a prioridade não é o MERCOSUL, a prioridade é a ALCA. (AMORIM, 2009, p.14)

Devem-se levar em consideração as mudanças no contexto. Em 2000, ano de lançamento da proposta, o contexto era diferente - neoliberalismo, Estados Unidos e a proposta da ALCA - desfrutavam de grande credibilidade e influenciavam fortemente os rumos regionais. Não que isto tenha mudado de todo, porém, algo que vem mudando paulatinamente até então, considerado como um fator positivo para a região, pode ser evidenciado pelo caráter crítico da sociedade civil representado democraticamente, através das eleições de novos líderes nacionais sul-americanos que defendiam abertamente plataformas de governo críticas em relação a tais influências e aos moldes neoliberais de desenvolvimento.

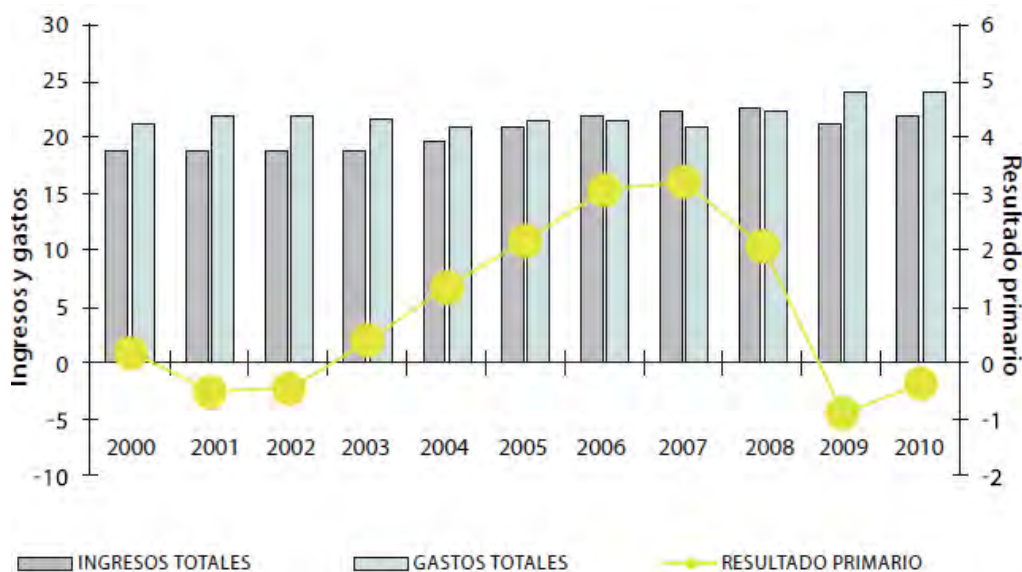
O posicionamento crítico dos governos e da sociedade, que viera acompanhado por um gradual fortalecimento do protagonismo do Estado nas decisões dos rumos regionais e dos processos de integração, a nosso ver, são aspectos que indicam mudanças de contexto. Neste sentido, passado o tempo de pouco mais de uma década muitas mudanças aconteceram desde a criação da IIRSA, em 2000, no que diz respeito ao contexto regional sul-americano. Mudanças estas que, conseqüentemente, podem

influenciar as tomadas de decisão em relação às prioridades da iniciativa e o processo de integração regional como um todo.

Entre estas mudanças, a IIRSA conta com o apoio dos governos que chegaram ao poder com base em plataformas um tanto quanto mais críticas ao neoliberalismo e à tutela das instituições financeiras internacionais (IFIs), como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial, que marcaram a década de 1990 e o receituário do Consenso de Washington. Segundo o sociólogo McElhinny (2008), a prosperidade econômica regional reduziu bastante a dependência de empréstimos do Banco Mundial e do BID, surgiram novos atores financeiros nacionais e sub-regionais, como a Corporação Andina de Fomento (CAF) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que dobraram seu volume de empréstimo à custa das IFIs do norte. (McELHINNY, 2008, p.51)

A América do Sul do século XXI vivencia um relativo progresso, do qual os processos integracionistas fazem parte, enquanto região na busca pelo seu lugar no sistema internacional. No geral, conforme mostra a Figura 3 e 4, apresentados abaixo, podemos notar que a partir do início do século XXI o subcontinente apresenta uma situação fiscal estabilizada e um significativo crescimento médio anual do PIB que, em grande parte, são resultados de um gradual aumento no superávit primário e valorização das *commodities* sul-americanas no comércio internacional, especialmente no período 2003-2008.

Figura 3 - América do Sul: Principais Agregados Fiscais 2000-2010



Fonte: www.iirsa.org, baseado em dados da CEPAL.

Figura 4 - América do Sul: Taxas anuais de crescimento do PIB

	2001 - 2002	2003 - 2008	2009	2010
Argentina	-7,6	8,5	0,9	6,8
Bolivia	2,1	4,5	3,4	4,5
Brasil	2,0	4,2	-0,2	7,5
Chile	2,8	4,7	-1,5	4,3
Colombia	2,1	5,2	0,8	3,7
Ecuador	4,1	5,3	0,4	2,5
Guyana	1,3	2,2	3,3	n/d
Paraguay	1,1	4,6	-3,8	7,0
Perú	3,5	7,0	0,9	6,7
Suriname	4,2	4,6	2,2	n/d
Uruguay	-7,2	7,3	2,9	7,0
Venezuela	-2,7	7,3	-3,3	-3,0
Suramérica	0,8	5,7	-0,2	6,0

Fonte: www.iirsa.org, baseado em dados da CEPAL.

Em concordância com a visão do analista internacional Valencia (2010), podemos encontrar uma região sul-americana que começa a trilhar um caminho com maior autonomia no cenário internacional, principalmente através do reconhecimento dos processos de integração regional como uma via para o alcance de tal objetivo. Segundo o autor, o progresso e a ampliação de processos de integração regional tem priorizado um posicionamento com maior autonomia na região. Neste sentido, em suas palavras,

Isto é, quando a integração regional é levada a sério, como um caminho para o desenvolvimento sócio-econômico, ela tende a se expandir, configurar e posicionar a região no mundo. Hoje em dia, a integração regional é apresentada como uma 'via' para alcançar a autonomia da região. (VALENCIA, 2010, p.01)

Nesta linha, no contexto sob o qual surgiu a proposta IIRSA, vemos se iniciar no século XXI, pouco tempo depois do lançamento da iniciativa, uma realidade regional sul-americana em que o cenário é configurado por dois processos opostos e em conflito. Um deles é o processo iniciado pelo neoliberalismo, a partir de 1970, e a herança deixada pelas décadas de aplicação de suas políticas de forma pouco crítica pelos governos sul-americanos anteriores. O outro, com aproximados dez anos de experiência, é a ascensão de novas lideranças políticas para o centro das decisões governamentais e o fortalecimento do papel e do protagonismo do Estado, que representam, em grande

parte, uma resposta eleitoral e democrática aos efeitos do ciclo neoliberal. (VALENCIA, 2010).

A evolução deste cenário conflituoso e intrínseco ao ambiente governamental das nações sul-americanas pode logicamente surtir efeitos nos rumos da IIRSA. A seguir, analisaremos os caminhos percorridos até a formação das características definidoras da iniciativa e a participação de determinadas instituições financeiras no andamento deste processo de integração regional física.

2.2 – A atuação de Instituições Financeiras na IIRSA.

A IIRSA é um mega projeto em todos os sentidos possíveis, envolvendo enormes quantias de investimentos - em 2010, cálculos oficiais chegaram a cifras de mais de 96 bilhões de dólares. Este capital é empregado tanto na construção das obras do projeto, como nas avaliações feitas por consultas de viabilidade e levantamentos de pré-execução das obras, através dos fundos de preparação de projetos.

Assim sendo, além dos próprios governos das nações sul-americanas, e do aparato do Estado, alguns dos protagonistas que atuam na IIRSA são as instituições financeiras destes projetos, que participam também da estrutura institucional da IIRSA. Dentre estas instituições destacam-se aquelas que entram no processo da IIRSA não somente através do financiamento das obras de infra-estrutura, mas também são responsáveis pelo levantamento de fundos de preparação de projetos⁴², e são igualmente participantes do processo através do fornecimento de assistência técnica e propositiva nos foros técnicos e operativos da estrutura institucional da IIRSA. Algumas delas estão presentes desde o surgimento da IIRSA, como é o caso do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), da Corporação Andina de Fomento (CAF) e do Fundo financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA).

Estas três instituições estão presentes no processo da IIRSA antes mesmo do início de suas atividades, pois são responsáveis pela elaboração do primeiro “*Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura de America del Sur*” e, no caso exclusivo do BID, pelo estudo anteriormente citado, “*Un Nuevo Impulso a la*

⁴² Os fundos de preparação do projeto não são empréstimos, mas fundos não reembolsáveis, ou seja, ‘doações’, destinadas a elaboração de perfis de avaliação de viabilidade e potencialidades dos projetos e das obras da IIRSA.

Integración de Infraestructura en la America del Sur”, documentos fundamentais da IIRSA, onde são definidos inicialmente a estrutura institucional para a tomada das principais decisões e as primeiras sugestões de definição dos dois principais pilares da iniciativa IIRSA, os Processos Setoriais de Integração (PSIs) e os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs). Estas mesmas instituições participam da estrutura institucional da IIRSA, desde o Nível Diretivo até o Nível Técnico. A forte presença destas firmas em projetos de infra-estrutura é destacada por Santos e Silveira (2010), de acordo com as seguintes palavras;

As firmas e bancos globais, verdadeiras redes, estimulam a permanente renovação dos sistemas de engenharia, a partir da alocação de capitais sob a forma de créditos e empréstimos de diversas espécies. Essas novas próteses são veículos de fluxos multidirecionais, cuja escala se alarga até tornar-se global. Por meio desses fluxos, mobilizam capitais e cumprem o desígnio da sua criação. (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.102)

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) é um banco que concentra suas ações na América Latina e no Caribe, financiando empreendimentos estatais e privados. O BID é uma instituição financeira multilateral, que tem como acionistas não só países do continente americano, com exceção de Cuba, mas também nações de outras partes do mundo⁴³, por isso pode ser chamado de a menos regional das instituições financeiras. O poder de voto de cada país membro dentro do banco se dá de acordo com a subscrição de capital. Desde sua criação, seu principal acionista é os Estados Unidos, que lidera as orientações do banco, pois faz questão de manter anualmente 30% do total dos votos. Atualmente, em segundo lugar vem Argentina e Brasil que dividem a vice-liderança entre os acionistas com, aproximadamente, 11% cada um do total de votos⁴⁴. Segundo relatório da IIRSA, o BID até junho de 2010, havia aprovado cerca de US\$ 12,6 milhões para fundos de preparação de projetos da IIRSA.

A Corporação Andina de Fomento (CAF) iniciou suas atividades em 1970, como um banco de promoção do desenvolvimento, oferecendo empréstimos, garantias e avais, assim como outros serviços financeiros, com fundos destinados tanto a clientes do setor privado como estatais. Sua sede principal é em Caracas, na Venezuela. Atualmente,

⁴³ Segundo informação disponível no site oficial do BID, os países membros são: Alemanha, Argentina, Áustria, Bahamas, Barbados, Bélgica, Belize, Bolívia, Brasil, Canadá, Chile, China, Colômbia, Coreia do Sul, Costa Rica, Croácia, Dinamarca, El Salvador, Equador, Eslovênia, Espanha, Estados Unidos, Finlândia, França, Guatemala, Guiana, Haiti, Holanda, Honduras, Israel, Itália, Jamaica, Japão, México, Nicarágua, Noruega, Países Baixos, Panamá, Peru, Portugal, Reino Unido, República Dominicana, Suécia, Suíça, Suriname, Trinidad e Tobago, Uruguai e Venezuela. Nota-se que dos 48 países membros e doadores, somente 11 são da América do Sul.

⁴⁴ Informação disponível em: <http://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/directores-ejecutivos-y-suplentes.1327.html>

recebe contribuições dos países da América do Sul que a integram menos da Guiana, Guiana Francesa e do Suriname, mais a Espanha. Também conta com fundos provenientes de 15 bancos privados da região andina e de outros bancos não especificados de outras partes do mundo. A corporação conta com o Fundo de Promoção de Projetos de Infra-Estrutura Sustentável (PROINFRA) que são fundos não reembolsáveis para promover estudos de pré-investimento e viabilidade em obras de infra-estrutura. Segundo relatório da IIRSA, a corporação havia aprovado até junho de 2010, através do PROINFRA, aproximadamente 4,5 milhões de dólares para os Fundos de Preparação de Projetos. De acordo com o relatório anual⁴⁵ da CAF, em 2007, os recursos destinados a IIRSA totalizaram, aproximadamente, US\$ 4,5 bilhões, representando no mínimo 35% dos custos totais de 46 projetos. Na IIRSA a CAF atua especialmente em projetos que concernem à região andina da América do Sul. (CAF, 2008).

O Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA), é composto pelos países sul-americanas que compartilham geograficamente da Bacia do Prata: Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai. Sua sede é na cidade de Santa Cruz de la Sierra na Bolívia. Segundo relatório da IIRSA, o FONPLATA havia angariado até junho de 2010, pouco mais de 3,3 milhões de dólares, destinados aos fundos de preparação de projetos. As atividades do FONPLATA se concentram em sua maioria nos arredores da Bacia do Prata. Além de integrar o Comitê de Coordenação Técnica (CCT) da IIRSA, o fundo integra outras comissões ligadas aos temas de integração regional na Bacia do Prata, como o Comitê Inter-governamental da Hidrovia Paraguai-Paraná⁴⁶, um antigo mega projeto de infra-estrutura herdado pela IIRSA, e apóia o projeto “Aqüífero Guarani”, um empreendimento conjunto entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, dedicado a promover uma gestão coordenada desse enorme aqüífero.

A análise destas instituições passa pela classificação das mesmas como “instituições financeiras regionais” (IFRs). De acordo com o debate em torno da IIRSA, estas instituições vêm incrementando a participação financeira na região sul-americana, onde promovem grandes empréstimos para projetos nacionais e regionais, principalmente nas áreas de infra-estrutura no âmbito da IIRSA. Este quadro revela

⁴⁵ CAF. Relatório anual 2007. CAF, Caracas, 2008.

⁴⁶ O caso das infra-estruturas envolvendo a Hidrovia Paraguai-Paraná é especificamente analisado no texto de José Tavares Araújo Jr.: “Infra-estrutura e integração Regional: O Papel da IIRSA”. Disponível em: www.cindesbrasil.org

ainda o fato de o recente crescimento da atuação das IFRs estar ocorrendo em detrimento da participação historicamente mais efetiva das denominadas “instituições financeiras internacionais” (IFIs), como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial (BM). Um estudo publicado em 2008, pelo Instituto de Estudos socioeconômicos do Brasil (INESC) ⁴⁷, reúne autores que propõe-se a analisar a emergência das IFRs na arquitetura financeira sul-americana, historicamente dominada pelas IFIs, e sua relação com a IIRSA. Segundo Gudynas (2008), as IFRs apresentam algumas características particulares em relação às IFIs, das quais merecem destaque três:

Em primeiro lugar, são “regionais” porque enfocam a América Latina, ou sub-regiões dela, além de se estruturarem para atuar ali. Em segundo lugar, suas autoridades e o processo de tomada de decisões estão nas mãos dos governos da região. Em terceiro lugar, seu enfoque primário são os financiamentos convencionais, tais como projetos de infra-estrutura (GUDYNAS, p.23)

Neste sentido, a arquitetura financeira sul-americana estaria sendo marcada por um novo contexto, exaltado, principalmente, pelas origens do financiamento dos projetos da IIRSA. Neste novo quadro emergem instituições regionais como uma alternativa ao financiamento proveniente de instituições internacionais, como o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial, tradicionalmente presentes nos orçamentos de projetos nacionais e regionais da América do Sul.

Segundo McEhilnny (2008), no fim do ano 2000, quando a IIRSA foi criada, a região da América Latina detinha 80% de todos os empréstimos não liquidados do FMI, que representavam cerca de US\$ 81 bilhões. Tendo em vista a relativa prosperidade econômica vivenciada a partir de 2003, o autor acrescenta que, o ano de 2008, indica um quadro diferente, quando, “em toda a América Latina, apenas dois países ainda mantinham Acordos *Stand-by* com o FMI, e a dívida com o Fundo caiu para menos de US\$ 700 milhões.”, abrindo espaço para novos atores sub-regionais, como a CAF e, nacionais, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social do Brasil (BNDES) e o BANDES da Venezuela. (McELHINNY, 2008, p.51)

Esta relativa prosperidade econômica vivenciada pela região é evidenciada no relatório de dez anos da IIRSA ⁴⁸ por fatores já citados anteriormente como a

⁴⁷ Fonte: INESC (2008): “Financiamento e Mega projetos. Uma interpretação da dinâmica regional sul-americana.”

⁴⁸ IIRSA 10 años: sus logros y avances. Disponível em http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/I/iirsa_10_anos_despues_sus_logros_y_desafios/iirsa_10_anos_despues_sus_logros_y_desafios.asp?CodIdioma=ESP

estabilização fiscal que possibilitou o pagamento das dívidas dos Estados sul-americanos e pelo do significativo crescimento médio anual do PIB dos países sul-americanos, apresentada a partir de 2003 e interrompida pela crise de 2008⁴⁹. Esta prosperidade está fortemente relacionada com a valorização no mercado mundial das exportações de produtos que formam a base das economias sul-americanas, como as *commodities* agrícolas e outros recursos naturais estratégicos. Além disto, uma implicação importante disto é fato deste crescimento ter também ajudado a amortizar os efeitos da crise internacional de 2008 na região.

Atualmente, estas instituições financeiras nacionais ou sub-regionais concentram suas atuações na IIRSA, como um espaço privilegiado da integração sul-americana. Para as obras de infra-estrutura previstas pela IIRSA o crescente protagonismo destas instituições na arquitetura financeira sul-americana representa uma alternativa regional à antiga dependência de empréstimos de instituições internacionais.

Os interesses destas IFRs se tornam mais claros quando são evidenciadas as apostas destas instituições na continuidade deste contexto econômico de valorização no mercado mundial da exportação de *commodities* e recursos naturais estratégicos. Por sua vez, este contexto também é favorável a um incremento na reprodução desta lógica através da melhoria de infra-estruturas como apregoado pela IIRSA. Neste sentido, Verdum (2008) acerta ao dizer que declarações como a do presidente do BID, Luis Alberto Moreno e do presidente executivo da CAF, Enrique García são ‘sintomáticas’ destes interesses, quando dizem que:

[...] a vantagem comparativa atual dos países latino-americanos no quadro mundial é sua dotação de recursos naturais. Por um lado, os países asiáticos têm se convertido na grande fábrica mundial de manufaturas de consumo massivo. Por outro, os Estados Unidos e a Europa se consolidam como provedores de manufaturas especializadas, tecnologia e serviços. África e América Latina têm sido relegadas ao papel de provedores de matérias primas. No entanto, este papel como provedor de bens de menor valor agregado tem hoje em dia uma conotação de fortaleza, dado a escassez relativa de matérias primas. Ásia, Europa e Estados Unidos carecem dos recursos naturais para alimentar o vigoroso crescimento de suas economias, o que tem impulsionado os preços das matérias primas de forma sustentável a níveis nunca antes observados ao largo da última década (CAF; BID, *apud* VERDUM, 2008, p.8).⁵⁰

⁴⁹ Sobre a crise financeira de 2008, ver BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Crise e recuperação da confiança. Revista de Economia Política, vol. 29, nº 1 (113), p. 133-149, janeiro-março/2009. Ainda, sobre a crise de 2008, a Associação Keynesiana Brasileira publicou em seu site um dossiê da Crise, a relação completa dos artigos pode ser encontrada no sítio virtual da Associação: <http://www.ppge.ufrgs.br/akb>

⁵⁰ CAF; BID. *Hacia la Integración Energética Hemisférica: Retos y Oportunidades*. Caracas, 2008.

Esta posição um tanto quanto conformista, também aparece nas declarações do FONPLATA, para o qual a IIRSA também é vista como um projeto para atender o mercado, uma vez que pretende “... *construir um nuevo paradigma para el desarrollo de la infraestructura regional, sustentado sobre los requerimientos de la demanda*” (FONPLATA, 2007, p. 13)⁵¹.

Mesmo soberana e independente politicamente, a América do Sul desde seu ‘descobrimento’ tem sido constantemente relegada a uma posição marginal, sendo obrigada a correr atrás e posicionamentos acrílicos como estes acima citados podem ser a principal causa disto. As palavras de Braudel (1987) exprimem bem o significado deste tipo de visão conformista e de curto prazo para a história sul-americana:

Claro que ela se limitou a seguir a conjuntura internacional. Mas quando são muitos a correr na mesma fila, de mãos dadas, há uma grande diferença entre os que vão à frente, nos primeiros lugares, a conduzir o movimento, e o último, que tem que dar os saltos prodigiosos que conhecemos. A América do Sul é realmente esse último, o que dá os saltos de carpa de que é o único a não poder rir. Tem que se precipitar e, se quiser vender custe o que custar, açúcar ou café, ou borracha, ou charque, ou nitratos, ou cacau, é sempre barato. E ei-la sempre apanhada em sucessivos ciclos, com as suas quebras bruscas, inopinadas. (BRAUDEL, 1987, p.404)

Não obstante, devido a sua relação com a proposta da IIRSA e o processo de produção de espaço capitalista, Raffestin (1993), nos fornece uma visão destacável desenvolvida a partir da afirmação do autor de que mesmo os simples projetos ou propostas de territorialização do espaço são reveladores dos interesses, ou seja, do campo de poder que se deseja objetivar neste espaço. Segundo ele, “produzir uma representação do espaço já é uma apropriação [...] Qualquer projeto no espaço que expresso por uma representação revela a imagem desejada de um território, de um local de relações.” (RAFFESTIN, 1993, p.114).

Desta forma, todo processo de territorialização, por ser desenvolvido pela aplicação de um trabalho resumido em energia e informação, prevê um projeto e uma representação que, pro sua vez, consistem na informação anterior á aplicação de energia. Este projeto é sustentado por um conhecimento e um desejo, que formam a imagem representativa dos códigos e sistemas sêmicos. Neste sentido, segundo o autor,

é por estes sistemas sêmicos que se realizam as objetivações do espaço, que são processos sociais. [...] o espaço representado é uma relação e suas propriedades são reveladas por meio de códigos e de sistemas sêmicos. Os limites do espaço são os do sistema sêmico mobilizado para representá-lo. Unimo-nos aqui ao pensamento de Wittgenstein (*‘The limits of my language mean the limits of my world’*). (RAFFESTIN, 1993, p.114).

⁵¹ FONPLATA. 2007. Disponível em: http://www.fonplata.org/www/ver_item1.php?action=ver&pw=25

Por sua vez, as informações presentes neste sistema sêmico definem a energia e, por fim, o próprio trabalho a ser empregado para territorializar o espaço. Segundo o autor, todos estes fatores são marcados pela organização dos modos de produção e, assim, conclui-se que “isto significa o mesmo que dizer que a representação só atinge no espaço aquilo que é suscetível de corresponder às ‘utilidades’ sociais *lato senso*.” (RAFFESTIN, 1993, p.144)

Mais adiante este pensamento se esclarece quando o autor passa a tratar de como, sob o modo de produção capitalista, a partir da ‘utilidade’ que pode vir a ter para o homem, uma matéria ou substância presente na natureza passa a virar recurso natural. Segundo a explanação do autor, a matéria é um ‘dado’ puro, oferecida à prática e pré-existe à ação humana, enquanto o recurso é a matéria humanizada, apropriada e valorizada pelo homem a partir de suas propriedades ‘úteis’ e ‘inventadas’ pela prática e evolução das técnicas humanas. Neste sentido, “o recurso se refere a uma função, e não a uma coisa ou substância; é o meio para se atingir um fim, e à medida que este fim ou objetivo muda, os recursos podem mudar também”, a partir daí, “não há recursos naturais, só matérias naturais.” (RAFFESTIN, 1993, p.225).

Ademais, a partir disto, Raffestin (1993) afirma que “toda relação com a matéria é uma relação de poder que se inscreve no campo político por intermédio do modo de produção” que, neste caso, trata-se logicamente do modo de produção capitalista. (RAFFESTIN, 1993, p.225). Isto nos permite evidenciar a estreita relação entre a IIRSA e a produção capitalista de espaço.

Não obstante, podemos encontrar em Marx (1973) um esclarecedor suporte para essa argumentação, quando a respeito do capitalismo o autor afirma que este modo de produção cria

um sistema de exploração geral das qualidades naturais e humanas [...] Por isso, a grande influência civilizadora do capital; sua produção de um estágio da sociedade em comparação ao qual todos os estágios anteriores parecem como meros *desenvolvimentos locais* da humanidade e como mera *idolatria da natureza*. Pela primeira vez, a natureza se tornou objeto para a humanidade, simplesmente uma matéria de utilidade. (MARX, 1973, p. 407-410 *apud* HARVEY, 2006b, p.72)

Na realidade, para as instituições financeiras em questão, apesar de apregoarem a integração regional como objetivo primordial de seus empréstimos, estes investimentos em capital fixo são quase que exclusivamente voltados a financiar projetos de “conexão” física, como estradas, hidrovias, gasodutos e pontes, entre outros.

Assim sendo, isoladamente, a IIRSA distancia-se da concepção de um projeto voltado exclusivamente para a integração regional e de uma alternativa a alguns dos rumos que já vinham se desenhando na região em tempos anteriores. Em grande parte, antes de integração, as interconexões promovidas pela IIRSA significam abrir novos acessos para a continuidade de alguns dos velhos caminhos percorridos pela economia sul-americana, permitindo às iniciativas privadas, um maior acesso para a extração de recursos naturais e *commodities* agrícolas, e facilitando a exportação destes produtos para os mercados globais.

Neste sentido, para exemplificar a perspectiva de muitos setores sociais extremamente críticos aos propósitos da IIRSA e seus possíveis resultados, como a continuidade de um modelo de exploração do território voltado para o mercado exterior, invocamos as palavras retumbantes de Eduardo Galeano, autor da obra “*Las Venas Abiertas de America Latina*”, de 1971. Segundo o autor, é esta a América Latina, região das veias abertas, onde:

Desde el descubrimiento hasta nuestros días, todo se ha trasmutado siempre en capital europeo o, más tarde, norteamericano, y como tal se ha acumulado y se acumula en los lejanos centros de poder. Todo: la tierra, sus frutos y sus profundidades ricas en minerales, los hombres y su capacidad de trabajo y de consumo, los recursos naturales y los recursos humanos (GALEANO, 2005, p. 3-4).

O tratamento dado ao espaço regional sul-americano e aos seus aspectos geográficos naturais, ora vistos como barreiras e ora como recursos, é uma ambigüidade que pode ser igualmente verificada na relação entre o conceito de ‘integração regional’ e a proposta da IIRSA. Em geral, segundo a perspectiva presente na IIRSA, a abundância de recursos naturais e energéticos representa uma vantagem comparativa para América do Sul enquanto região, que “permitem enquadrá-la como uma das regiões emergentes com maior potencial de desenvolvimento e com maior atrativo para investimentos internacionais.” (BID; CAF; FONPLATA, 2003, p.11).

No relacionamento entre território sul-americano e mercado, desenvolvido pela IIRSA, ganham maior incentivo forças outras que não necessariamente tendem a integrar o território, mas antes podem promover uma alienação e privatização do espaço territorializado. Neste sentido, as palavras de Santos e Silveira (2010) são sintomáticas quando afirmam que “Os sistemas de engenharia que permitem esse relacionamento constituem recursos públicos, cujo uso privatista autoriza dizer que um novo processo

ganha corpo – o da privatização do território. Ganha mais quem é mais forte.” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.291).

2.3 – IIRSA e Regionalismo Aberto.

Dentre os denominados, Princípios Orientadores para a formulação da Visão Estratégica da IIRSA, um deles é bastante esclarecedor das orientações ambíguas presentes tanto nestas instituições financeiras, como na própria IIRSA. É a noção compreendida pelo termo ‘regionalismo aberto’, bastante difundido pela Comissão Econômica para América Latina e Caribe (CEPAL)⁵². Para a IIRSA, a noção de regionalismo aberto está presente como um dos princípios orientadores, promove uma perspectiva na qual a “*America del Sur es concebida como un espacio geoeconômico plenamente integrado, para lo cual es preciso reducir al mínimo las barreras internas al comercio*” e, para tanto, é necessário resolver os problemas de interconexão física, através das obras de infra-estrutura contempladas pela IIRSA. (BID, CAF e FONPLATA, 2003, p.8)⁵³.

De certa forma, esta orientação confere ao processo de integração regional engendrado pela IIRSA um caráter intermediário, corroborado pelas instituições financeiras que a apóiam, para as quais a inserção no mercado global é o objetivo último. Neste sentido, a IIRSA serviria para complementar e impulsionar a integração regional resumida à perspectiva do ‘regionalismo aberto’, onde se “combinam a dinâmica dos esquemas de integração regional com a abertura unilateral e com o movimento rumo a integração hemisférica e com outras regiões e países do mundo” (IIRSA, 2010, p.21). Trata-se de uma idéia difusa que, segundo Gudynas (2008), insiste em “uma postura funcional à globalização econômica, onde os acordos e blocos entre países são considerados uma preparação e um ajuste para se inserirem nos mercados globais”. (GUDYNAS, 2008, p.36).

A busca pela integração faz parte da história latino-americana já há bastante tempo e adquiriu maior relevância a partir dos estudos cepalinos na década de 1950. Dentro desse espírito de integração da CEPAL, surgiram inúmeras tentativas de

⁵² CEPAL. *El Regionalismo Abierto en América Latina y el Caribe. La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad*. Santiago. 1994.

⁵³ BID, CAF e FONPLATA *America del sur 2020, una Visión Estratégica de la Integración Física Regional*. 2003. Disponível em: <http://www.fonplata.org/integracionregional/1/doctras.pdf>

integração ao longo dos anos 60 e 70, algumas de caráter mais abrangente, como Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC) em 1960, a Comunidade Andina de Nações (CAN) em 1969, o Sistema Econômico Latino-Americano (SELA) em 1975 e a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) em 1980, outras envolvendo grupos menores de países da região, como foi o caso do Mercado Comum Centro-Americano (MCCA), criado em 1960, o Grupo Andino, em 1969, a *Caribbean Community* (Caricom), em 1973, e, finalmente, o Mercosul, criado em 1991.

Não obstante tais iniciativas, a ainda virtual inexistência tanto de *hard infrastructure* (estradas, ferrovias, portos, aeroportos, etc), como de *soft infrastructure* (aspectos regulatórios uniformes, serviços alfandegários, facilitação do comércio, modernização dos terminais de carga, etc) e de oferta de serviços logísticos regionais, faz com que parte substancial das vantagens derivadas da proximidade física entre os países da região não seja aproveitada como vantagem competitiva⁵⁴. Diante de tais gargalos e dos custos logísticos que impedem o aumento da competitividade dos países sul-americanos rumo a uma maior integração à economia mundial foi que, mais recentemente, foi pensada a Iniciativa para Integração de Infra-Estrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)⁵⁵.

A IIRSA, tida como uma iniciativa multinacional, multisetorial e multidisciplinar que contempla mecanismos de coordenação entre os governos, as instituições financeiras multilaterais e o setor privado, é atualmente o único acordo de abrangência sul-americana e que tem as questões da integração física e logística como centrais. Diferentemente das demais iniciativas, ela se caracteriza como fórum de coordenação, sem mandato para implementar projetos ou regulamentações.

Enquanto as demais iniciativas configuram acordos diplomáticos⁵⁶, a IIRSA com seus projetos, fornece a base física em que se daria a liberdade de fluxo de bens e

⁵⁴ Verifica-se maior crescimento em termos relativos do modal aéreo nos últimos anos no comércio regional, o que pode estar associado ao fato de ser o modal que menos demanda infra-estrutura física e, portanto, pode responder a demandas urgentes e soluções *ad hoc*.

⁵⁵ O nexo entre integração econômica regional e integração física regional tem sido bastante explorado por autores como Fujita, Krugman e Venables (2002), Bouzas (1999), Davis e Weinstein (1999) e Frankel et al (1997). Como indicam Matoo e Hoekman (2008), diversos estudos que tratam a questão dos custos de comércio - custos não tarifários resultantes do processo de deslocamento dos bens do ponto de produção ao ponto de consumo - apontam que é possível verificar que os serviços relacionados à infra-estrutura constituem o determinante mais óbvio destes custos. Mesquita (2005) também sugere que acordos celebrados na América do Sul estão longe de realizar todo o potencial de ganhos de integração e de escala por dois motivos principais: insuficiência institucional e de infra-estrutura.

⁵⁶ Até existem alguns acordos visando regulamentar a multimodalidade no campo da logística no âmbito da ALADI, Mercosul e da CAN, mas estes esbarram em problemas de ratificação, internalização e implementação.

serviços entre os países. Sem estradas, hidrovias e nivelção equânime das legislações nacionais, os acordos diplomáticos comerciais se arrefecem por não alcançarem o máximo aproveitamento.

No Comunicado de Brasília (2000), um dos documentos de fundação da IIRSA seguia:

A coesão da América do Sul constitui, também, elemento essencial para determinar de modo favorável sua inserção na economia mundial. Os desafios comuns da globalização – seus efeitos desiguais para diferentes grupos de países e, dentro dos países, para seus habitantes, - poderão ser melhor enfrentados na medida em que a região aprofunde sua integração e continue, de maneira cada vez mais eficaz, a atuar coordenada e solidariamente sobre os grandes temas da agenda econômica e social internacional [...] Os Presidentes dos países sul-americanos reafirmaram o entendimento de que o processo de formação de um espaço econômico ampliado na região se dará de acordo com os *princípios do "regionalismo aberto"* e reforçará a posição dos países da América do Sul em negociações importantes, que a região deseja ver levadas a bom termo, como as de uma área de livre comércio das Américas, as que envolvem a busca de maior articulação com a União Européia, ou no âmbito da Organização Mundial de Comércio, entre outras. Assinalaram a expectativa de que essas *negociações comerciais extra-regionais* devam contribuir para o desenvolvimento sócio-econômico e para a plena integração dos países sul-americanos na economia internacional.⁵⁷

Faz-se mister destacar dois importantes pontos dessa declaração. O primeiro se refere ao termo “regionalismo aberto”. Tido como “teoria aplicada” da CEPAL na década de 1990, o regionalismo aberto é baseado na idéia de relação centro-periferia⁵⁸ e na análise dos condicionantes estruturais internos do crescimento, representada, sobretudo, pela teoria da dependência⁵⁹ - tratando de evidenciar a articulação que solda

⁵⁷ COMUNICADO DE BRASÍLIA. Reunião de Presidentes da América do Sul -Brasília, Brasil, 31 de agosto e 1º de setembro de 2000 [grifo nosso]. Disponível em: www.oei.es/oeivirt/cimeiral.htm Acesso em: 20.ago.2012.

⁵⁸ O esquema centro-periferia representa uma visão ampla do processo de desenvolvimento latino-americano, cujo ponto de partida é a crítica à teoria neoclássica do comércio internacional, em especial à teoria das vantagens comparativas de Ricardo. O esquema centro-periferia expressa, assim, uma visão estrutural em que, a partir de situações desiguais, os mecanismos econômicos das trocas impedem o desenvolvimento da periferia e acentuam a desigualdade em relação aos países centrais. Isso ocorre porque a estrutura econômica e institucional subdesenvolvida, herdada do período agrário-exportador, está voltada “para fora” e se mostra incapaz de absorver o progresso técnico e os incrementos de produtividade gerados por ele nas economias centrais.

⁵⁹ Embora a idéia de dependência, em suas várias formas - comercial, financeira e tecnológica -, estivesse presente na teoria cepalina desde seu início, a teoria da dependência propriamente dita só foi formulada na década de 1970, com o trabalho de Cardoso e Faletto (1974). Conforme afirma Cardoso (1984, p. 2), enquanto, nos anos 1950, os estudos da CEPAL insistiam na dependência externa das economias latino-americanas - dependência esta que se expressava fundamentalmente na deterioração dos termos de troca entre centro e periferia -, na metade dos anos 1960, surgiu um novo argumento para o problema do subdesenvolvimento, o qual se centrava no fenômeno da dependência. Enquanto a visão estrutural centro-

os interesses das economias centrais e das classes que apóiam aos interesses das classes dominantes dos países subdesenvolvidos. Sustenta-se na abertura dos mercados mundiais, promoção da iniciativa privada e recuperação do Estado na atividade econômica direta, e contempla a necessidade de reduzir ao mínimo as barreiras internas ao comércio, os gargalos na infra-estrutura e nos sistemas de regulação e operação, rumo a uma mais bem sucedida inserção na economia internacional.

Com efeito, o regionalismo aberto procura conciliar dois fenômenos: a crescente interdependência regional resultante dos acordos preferenciais e a tendência do mercado mundial em promover a liberalização comercial. Na realidade, pretende conciliar as políticas de integração regional com as políticas que visam promover a competitividade internacional. O regionalismo aberto – ou novo regionalismo - não vê a integração regional como um obstáculo, mas como uma etapa no processo de liberalização, pois a integração regional é mais viável que a proposta – mais complexa de atingir - da plena liberdade comercial, dadas as condições periféricas e/ou emergentes dos países sul-americanos.

No novo cenário mundial globalizado, com alta mobilidade de capital, já não são mais as fronteiras nacionais que demarcam a distribuição dos ganhos de produtividade, mas esta se processa a partir de um novo centro: o mercado mundial; e de uma nova periferia: países e grupos sociais excluídos. Como aponta Mallon (1998, p. 2): “[...] o centro da economia mundial foi transferido das grandes potências industriais para o mercado global de capital, e a maior parte das Nações-Estados se encontra agora na periferia”. Assim, não se trata mais de promover a industrialização pela substituição de importações, mas de fomentar as exportações e conquistar acesso amplo a mercados altamente dinâmicos e competitivos.

Destarte, a integração regional não constitui mais um objetivo final, mas um meio para se construir uma futura economia internacional mais democrática, livre de protecionismo e de barreiras para a troca de bens e serviços. Nesse sentido, não discriminar o comércio com terceiros países constitui uma preocupação constante no regionalismo aberto.

Salienta-se que, qualquer que seja a tentativa de um aprofundamento da integração regional sul-americana baseada no regionalismo aberto, esta deve levar em

periferia destaca os mecanismos econômicos de comércio, a teoria da dependência ressalta que a especificidade histórica da situação de subdesenvolvimento reside na relação entre as sociedades periféricas e as centrais e não apenas nas relações econômicas e comerciais entre o centro e a periferia.

conta e se pautar em fatores característicos da região⁶⁰ (PORTO-GONÇALVES; QUENTAL, 2011):

1. O processo de inserção internacional dos países sul-americanos é desigual e distinto entre si e suas estruturas de produção e de pauta comercial também apresentam diferenças.
2. Há fragmentação de políticas de inserção internacional e divergências nas políticas econômicas nacionais, delineando uma heterogeneidade muito marcante na região.
3. A oportunidade de aprofundamento da integração econômica ao explorar complementaridades nos setores de alimentos, energia e produtos manufaturados, de forma a lidar com a volatilidade dos preços das *commodities* e os impactos da crise financeira internacional.
4. Infra-estrutura de transporte condicionada por fatores históricos e geográficos desenhada para o comércio de exportação e importação fora da região.
5. Dificuldades na construção de infra-estrutura de conexão devido a aspectos naturais geográficos, como a Cordilheira dos Andes e a selva amazônica⁶¹.

O segundo ponto a ser destacado tange à expectativa de contribuição do comércio extra-regional na intensificação da integração entre os países sul-americanos, que vai ao encontro dos pressupostos do regionalismo aberto supracitados.

A característica dos fluxos de comércio sul-americanos tende a diminuir a margem de preferência existente entre os países da região derivadas dos acordos comerciais. A infra-estrutura e os serviços de logística sul-americanos estão fortemente

⁶⁰ De acordo com as percepções a respeito do sistema internacional, cada unidade nacional da região apreende de maneiras distintas o fenômeno da globalização. Segundo Peña (2009), neste sentido, pode-se dividir a região em dois grupos; “algunos, proyectados hacia el futuro, perciben la globalización como una oportunidad que se debe aprovechar, mientras que otros aún no han podido terminar de procesar sus distintos pasados, a veces con raíces que pueden rastrearse hasta muchos siglos atrás. En tales casos, la tendencia suele ser ver el mundo que los rodea más como una amenaza que como una oportunidad.” (Peña, p.10, 2009).

⁶¹ Além disso, como bem aponta Porto-Gonçalves e Quental (2011, p. 13), os “processos de construção de infra-estrutura para a região têm sido marcados por uma lógica territorial que concebe grandes áreas do espaço geográfico sul-americano como sendo ‘vazios demográficos’. Essa concepção oculta o fato de que muitas dessas áreas não apenas são ricas em biodiversidade como também são ocupadas por uma grande diversidade de populações. Nesse sentido, tem sido dominante uma visão onde a natureza, com seus complexos biomas e domínios morfoclimáticos, é compreendida como simples obstáculo a ser superado pela engenharia e, ainda, onde povos e comunidades as mais diversas tem seus territórios e suas vidas concebidas como sendo prescindíveis. Não por acaso, a expropriação de muitas populações de suas terras, bem como a ocorrência de inúmeros conflitos territoriais, tem sido recorrente na execução dos empreendimentos de integração de infra-estrutura regional ora em curso.”

voltados aos mercados extra-regionais. Exemplo disto é a predominância do modal marítimo no comércio regional, seguido do modal terrestre – por exemplo, no Brasil o modal marítimo corresponde a 54% nas exportações regionais mesmo que o modal rodoviário seja o de mais forte crescimento nos últimos anos, no Peru corresponde a 87%, e no Chile 69% (PROSPECTIVA, 2007).

Tal fato é revelador das preferências governamentais – e também dos setores privados - pelos fluxos comerciais extra-regionais e de curto prazo, uma vez que as instalações portuárias do modal marítimo são mais propícias à exportação de contêineres e são as que obtêm melhores condições de ofertas no continente⁶². Esse binômio – modal marítimo e rodoviário – está associado à atividade exportadora de base tradicional, principalmente *commodities*.

À medida que, hoje, a Ásia (Japão, Tigres asiáticos e a China, em particular) passa a ter grande dinamismo econômico a ponto de afirmar-se como um pólo na nova geopolítica mundial, abrem-se para os países sul-americanos novos horizontes que proporcionam condições de romper com a dependência com relação aos EUA. Pode-se depreender de tal cenário que o fluxo comercial com esse novo eixo dinâmico da economia internacional acaba por delinear em certa medida o uso dos modais nas trocas comerciais extra-regionais e as prioridades de investimento nas diretrizes da integração de infra-estrutura sul-americana⁶³. Isto é reforçado pelo fato de que a maior parte do IED vindo da China, ainda que insipiente, é direcionado para setores considerados estratégicos para o governo chinês, como extração de recursos naturais.

Nesse cenário de fortes restrições para soluções logísticas regionais eficientes, o crescimento generalizado do comércio entre os países da região tende a gerar pressões de um lado sobre a oferta de transporte e sobre os preços praticados, e, de outro, para o desenho de novas alternativas e novos serviços. É exatamente no sentido de atrair investimentos - nacionais e estrangeiros - necessários para a superação dos gargalos estruturais, e incrementar os fluxos de comércio intra-regional, aproveitando as

⁶² As restrições das condições de infra-estrutura e da oferta de serviços de logística da região podem estar gerando incentivos para adoção de soluções *ad hoc* – em geral mais onerosas e menos sustentáveis no médio e longo prazos - por parte dos prestadores e usuários de tais serviços e inibindo o desenvolvimento de um arranjo compatível com o potencial crescimento econômico do continente.

⁶³ De acordo com Porto-Gonçalves e Quental (2011, p. 12), a proposição da IIRSA “é estabelecida dentro de um novo cenário geopolítico e econômico onde a Ásia, e a China em particular, passam a desempenhar importante centralidade. Neste contexto, a interconexão física do continente insere-se como estratégia de resposta às novas e crescentes demandas asiáticas *por commodities*. Pode ser citado como um exemplo destes projetos de infra-estrutura regional ora em curso, a Transoceânica, rodovia recém concluída que atravessa a Floresta Amazônica e a Cordilheira dos Andes até alcançar o litoral peruano para constituir um corredor de *commodities* dos produtos brasileiros para o mercado asiático”.

oportunidades de complementação econômica nos campos da geração de energia, transportes (acesso a novos corredores de exportação) e telecomunicações, que a IIRSA estrutura suas ações numa perspectiva estratégica geo-econômica da região, pautando-se em seis pontos principais (BID; CAF; FONPLATA, 2003):

1. *Regionalismo aberto e convergência normativa*: no sentido de reduzir ao mínimo as barreiras internas ao comércio e os gargalos na infra-estrutura e nos sistemas de regulação e operacionalização.

2. *Sustentabilidade econômica, social e ambiental*: o processo de integração econômica do espaço sul-americano deve ter por objetivo um desenvolvimento de qualidade superior, ou seja, os projetos eleitos devem ser condicionados não somente pela eficiência econômica, mas também considerar a sustentabilidade social e ambiental.

3. *Aumento do valor agregado da produção*: as economias devem orientar-se para a conformação de cadeias produtivas em setores de alta competitividade global, com base na geração de valor agregado nos recursos naturais.

4. *Tecnologias de Informação*: previsão de uso intensivo das mais modernas tecnologias de informática e comunicações como parte integral das condições para um desenvolvimento viável no âmbito da economia globalizada.

5. *Parcerias público-privadas*: os desafios do desenvolvimento da região englobam a necessidade de coordenação e liderança compartilhada entre os governos (em seus distintos níveis) e o setor empresarial privado, dividindo riscos e benefícios.

6. *Eixos de integração e desenvolvimento*: o espaço sul-americano é organizado em faixas multinacionais que concentram fluxos de comércio atuais e potenciais, nas quais se busca estabelecer um padrão mínimo de infra-estrutura de transportes, energia e comunicações, a fim de promover o desenvolvimento de negócios e apoiar cadeias produtivas com grandes economias de escala ao longo desses eixos, seja para o consumo interno da região, seja para a exportação aos mercados globais.

2.4 – Características de formação da IIRSA: Estrutura Institucional, PSIs e EIDs.

Em cumprimento ao mandato do encontro presidencial, de 1º de setembro de 2000, no intuito de dar prosseguimento à IIRSA, reuniram-se em Montevideu cerca de

três meses depois, os Ministros de Transportes, Telecomunicações e Energia da América do Sul. Na ocasião foram analisados o Plano de Ação, de autoria conjunta do BID, CAF e FONPLATA, já anexado ao Comunicado de Brasília, além de outras fontes de informação também anexadas, como o documento do BID, “*Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur*”⁶⁴.

Ao fim das negociações da reunião se decidiram aspectos básicos sobre a IIRSA, como a Estrutura Institucional, os Processos Setoriais de Integração (PSIs) e os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs). Estes aspectos são os verdadeiros pilares da visão estratégica contida na IIRSA e da metodologia de seleção dos projetos e da tomada de decisões.

A estrutura institucional⁶⁵ da IIRSA seria organizada da seguinte maneira: Nível Diretivo, constituído pelo Comitê de Direção Executiva (CDE), e Nível Técnico, constituído pelo Comitê de Coordenação Técnica (CCT) e pelos Grupos Técnicos Executivos (GTEs).

O Comitê de Direção Executiva (CDE) estaria integrado por representantes de alto nível designados diretamente pelos governos sul-americanos, pertencentes a entidades consideradas pertinentes pelos governos. As ações do CDE teriam como objetivo básico direcionar os trabalhos a serem desenvolvidos pelo Nível Técnico, de acordo com as prioridades estabelecidas internamente pelos governos nacionais, além de avaliar as propostas apresentadas pelo mesmo e comunicá-las aos órgãos internos pertinentes. Inicialmente, este comitê se reuniria a cada seis meses.

O Comitê de Coordenação Técnica (CCT) seria integrado exclusivamente por representantes designados por BID, CAF e FONPLATA, e sua coordenação geral funcionaria como uma secretaria executiva do CDE. Esta secretaria seria responsável basicamente pela identificação de uma carteira de projetos e de mecanismos de financiamento público e privado para investimento nos mesmos, e por prestar apoio técnico aos Estados através de recomendações a respeito de “falhas de mercado” e seus riscos, além de facilitar a participação do setor privado. A coordenação geral do CCT e sua função de secretaria executiva seriam exercidas durante seis meses, de forma rotativa, entre as três instituições, BID, CAF e FONPLATA.

⁶⁴ Ata de Reunião de Ministros de Transporte, Energia e Telecomunicações. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/Acta%20Caracas%20Espa%C3%B1ol.pdf>

⁶⁵ Fonte: “IIRSA Plan de Acción 2000”, disponível em http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/P/plan_de_accion/plan_de_accion.asp?CodIdioma=ESP&CodSeccion=117

Os Grupos Técnicos Executivos (GTEs) seriam integrados por funcionários e especialistas designados pelos governos, pertencentes dos órgãos nacionais que os respectivos governos considerassem pertinentes, e cada grupo contaria também com um Gerente e um Assistente técnico, contratado pelas instituições que integram o CCT. Os GTEs seriam distribuídos entre os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) e os Processos Setoriais de Integração (PSI). Estes grupos ficariam responsáveis pela parte mais operativa através de análises de temas particulares a cada EID, tais como; harmonização de marcos normativos, identificação e avaliação integrada de projetos, estudos de impactos sociais e ambientais, entre outros. Os grupos teriam um caráter temporal e durariam enquanto durassem suas tarefas.

O caminho percorrido pela IIRSA trouxe algumas mudanças para a estrutura institucional inicial. Dentre estas mudanças, três delas merecem destaque. Primeiramente, deve-se destacar a criação, em 2005, na VII Reunião do CDE, da chamada instância de Coordenação Nacional (CN). Em cada um dos países membros da iniciativa foi estabelecido uma coordenação de integrantes designados pelos governos, responsável pela administração da agenda da IIRSA em âmbito nacional, pela ligação entre a ação da IIRSA e as agências nacionais envolvidas, e pela comunicação com as demais CNs de cada país. Em segundo lugar, deve-se destacar o gradual desaparecimento das figuras do Gerente e do Assistente Técnico, contratados pelo CCT para elaboração das Visões de Negócios de cada EID e dar auxílio técnico e orientações aos GTEs. Uma terceira mudança consta do fim do esquema de rotatividade na secretaria executiva e coordenação geral do CCT, que inicialmente se daria entre BID, CAF e FONPLATA, e que, a partir de 2003, passou a ser exercida exclusivamente pelo BID. Uma das razões para isto é justamente a maior participação não só financeira da instituição em relação às outras, mas também a maior experiência da instituição e o grande contingente de profissionais técnicos e consultores nas áreas de infra-estrutura que forma o corpo institucional do banco.

Além destas três mudanças institucionais, deve-se ressaltar a mais recente delas; a incorporação da IIRSA pelo Conselho de Infra-estrutura e Planejamento (COSIPLAN). O conselho faz parte da União das Nações Sul-americanas (UNASUL) e é constituído por delegados dos Ministérios de Transporte, Energia e Telecomunicações dos países membros. Instituído no âmbito da UNASUL, por decisão da reunião dos

chefes de Estado⁶⁶, ocorrida em Quito, em agosto de 2009, o COSIPLAN passa a incorporar a IIRSA em sua estrutura institucional, como Foro Técnico do conselho. Constitui-se assim no novo espaço institucional de propostas e negociações em termos sul-americanos de infra-estrutura, com um renovado Plano de Ação 2012-2020 e uma agenda prioritária redimensionada.

A incorporação da IIRSA pela UNASUL indica um novo futuro para os projetos de integração de infra-estrutura na região. A UNASUL é um projeto de integração regional dos mais amplos, ou seja, que não só se preocupa com a questão de infra-estrutura, mas prevê esforços concernentes a todos os demais âmbitos integracionistas, como a questão de segurança e resolução de conflitos regionais, unificação monetária e um Banco do Sul, promoção de uma tarifa externa comum e todos os demais esforços cujo objetivo final em teoria é a unificação política da América do Sul. Assim, a IIRSA passa a ser regida pelo estatuto da UNASUL e deve levar em consideração estas outras dimensões da integração regional. Além disso, em relação à IIRSA, na UNASUL as instituições financeiras citadas anteriormente possuem menos espaço e assim, passam a ter menos influência direta no que tange à condução geral e técnica dos projetos de infra-estrutura.

Em geral, na medida em que a questão alcança o centro das preocupações governamentais, sendo igualmente assumida como uma necessidade para a continuidade dos demais processos integracionistas, o que passa a acontecer é uma maior apropriação dos governos da questão dos gargalos de infra-estrutura. Neste sentido, uma das tarefas do COSIPLAN é a capacitação profissional de especialistas para conformar uma equipe própria de consultores contratados pela UNASUL, para que não seja preciso recorrer constantemente às consultorias terceirizadas como aquelas fornecidas principalmente pelo BID, CAF e FONPLATA, conforme consta nos relatórios da IIRSA. Antes protagonistas e principais fontes de consulta que serviram para impulsionar e definir as características formadoras da IIRSA, estas IFRs gradualmente passam a ter um papel diminuído uma vez que não são mais as únicas fontes possíveis tanto de consulta técnica e como financeira.

Atualmente, também após passar por algumas modificações, os Processos Setoriais de Integração (PSIs), são em número de sete: Instrumentos de Financiamento

⁶⁶ Acordo da I Reunião de ministros do COSIPLAN, disponível em: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/rco_quito10_5_acuerdo_de_la_i_reunion_de_ministros_cosiplan.pdf

de Projetos de Integração Física Regional, Integração Energética, Facilitação de Passagens de Fronteira, Tecnologias da Informação das Comunicações, Sistemas Operativos de Transporte Aéreo, Sistemas Operativos de Transporte Marítimo, e Sistemas Operativos de Transporte Multimodal. Segundo relatório da IIRSA⁶⁷, os três últimos PSIs, responsáveis pelos setores de transportes aéreo, marítimo e multimodal, devido a razões distintas, não obtiveram sucesso na constituição de um Grupo Técnico Executivo para trabalhar nestes processos setoriais e, por isso, avançaram muito pouco em relação aos estudos e propostas iniciais.

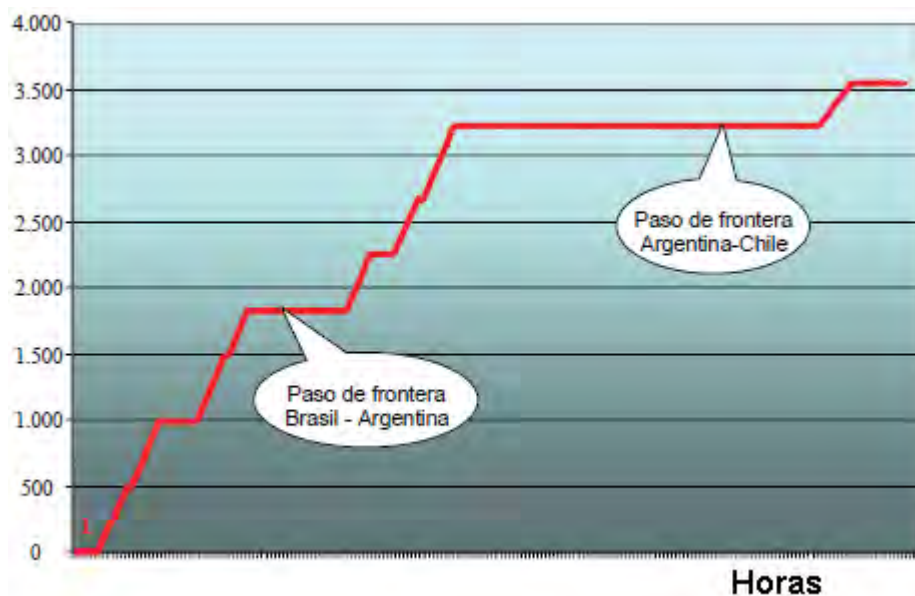
Em geral, os PSIs trabalham com o conceito de redes de infra-estrutura, que consiste no desafio da elaboração de uma teia física regional para a melhor integração setorial possível das linhas de conexão presentes no território sul-americano como um todo, ou seja, o trabalho dos PSIs é promover uma integração em rede, identificando os melhores pontos a serem ligados pelas linhas de conexão. Estes setores requerem ações coordenadas entre as instituições nacionais dos países para remover obstáculos à integração eficiente das infra-estruturas e para o desenvolvimento e gestão integrados das redes regionais de conexão.

Cada PSI tem por objetivo identificar os obstáculos de tipo normativo e institucional referentes aos seus setores de trabalho. Todos os PSIs são trabalhados pelos seus respectivos GTEs, que são responsáveis por estes setores, e têm por objetivos propor ações que permitam superar estes obstáculos e promover a harmonização de marcos regulatórios nacionais e das instituições envolvidas por estes setores. Estes processos abarcam serviços essenciais para a integração proposta pela IIRSA, que podem ser comuns ou específicos aos variados tipos de infra-estrutura.

Um exemplo esclarecedor dos aspectos tratados pelos PSIs, em específico ao setor de transportes, pode ser encontrado na questão problemática ilustrada pela Figura 5, que retrata a relação entre o tempo e a distância percorrida por um caminhão no trajeto da cidade de São Paulo no Brasil, até Santiago capital do Chile. De acordo com o gráfico uma viagem destas consome aproximadamente 200 horas para percorrer cerca de 3500 quilômetros, sendo que pouco mais de 100 horas são gastas nos dois postos de fronteira pelos quais é necessário transitar, (Brasil-Argentina e Argentina-Chile).

⁶⁷ Informação disponível no relatório: “IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos” disponível em: http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/I/iirsa_10_anos_despues_sus_logros_y_desafios/iirsa_10_anos_despues_sus_logros_y_desafios.asp?CodIdioma=ESP

Figura 5 - Cronograma horário típico de uma viagem de caminhão de São Paulo até Santiago (Distância em Km/Tempo em Horas)



Fonte: Banco Interamericano Desenvolvimento⁶⁸.

Neste caso, por se tratar de um dos corredores logísticos mais avançados na região sul-americana no que tange a infra-estrutura física, as demoras são atribuídas especialmente aos períodos que os veículos ficam retidos nos postos de fronteira para regularizar o transporte das mercadorias de um território nacional ao outro. No geral, estes processos constituem um dos maiores problemas no transporte de mercadorias entre os países sul-americanos, uma vez que não raramente, os períodos de espera podem ser maiores ao período de circulação, aumentando significativamente os custos do frete.

Adicionalmente, existem dois Processos Setoriais de Integração mais específicos que possuem GTEs independentes e ganharam o caráter de projetos que se somam aos 524 projetos indicados anteriormente. Um deles é o denominado, 'Exportação por Envios Postais para Pequenas e Médias Empresas', um projeto de origem brasileira, consolidado no território nacional, e em estágio avançado de desenvolvimento em outros países, como Uruguai e Argentina. O outro é chamado de 'Acordo de *Roaming* na América do Sul', que diz respeito à integração e harmonização tarifária no setor de

⁶⁸ Fonte: BID: "Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura em America del Sur". 2000 disponível em <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35317367>

comunicação telefônica regional. Ambos projetos encontram-se em implementação e seus orçamentos somados são estimados em um total de US\$ 6,3 milhões⁶⁹.

Os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs), inicialmente propostos pelo Plano de Ação de 2000 em número de doze, encontram-se atualmente reduzidos a dez, sendo que, um deles atualmente encontra-se inoperante devido à falta de estudos⁷⁰: Eixo da Amazônia, Eixo Andino, Eixo Andino do Sul, Eixo de Capricórnio, Eixo do Escudo Guianês, Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná, Eixo Inter-oceânico Central, Eixo MERCOSUL-Chile, Eixo Peru-Brasil-Bolívia e Eixo do Sul. Os EIDs estão ilustrados de acordo com o mapa abaixo⁷¹.

Figura 6 - Mapa com os 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento



Fonte: www.iirsa.org

⁶⁹ Informação disponível no relatório: “IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos” .

⁷⁰ Segundo informações que constam no relatório de 10 anos da IIRSA, o chamado Eixo Andino do Sul, constituído, em grande parte, pelo litoral chileno e por toda a região fronteiriça entre Chile e Argentina, apresenta um desenvolvimento consideravelmente menor. Apesar de algumas atividades iniciais o eixo está à espera de um resultado do estudo de conectividade entre Argentina e Chile para definir a agenda de trabalho. Além disso, soma-se o fato de ser um eixo vertical sobreposto por outros eixos mais adiantados em infra-estrutura, que o recortam horizontalmente, como o Eixo MERCOSUL-Chile.

⁷¹ Fonte: “IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos” .

De uma perspectiva geográfica, os EIDs são recortes transnacionais no espaço sul-americano, definidos segundo alguns critérios: cobertura geográfica de países e regiões, reconhecimento dos fluxos existentes, identificação de fluxos potenciais, investimentos nas áreas de influência dos eixos, interesses e possível participação do setor privado, sustentabilidade social e ambiental. O mapa sul-americano ganha assim novas fronteiras, delimitadas conforme estes critérios que podem ser classificados como geoeconômicos pois, em geral, levam em consideração tanto fatores geográficos como, densidade populacional, área de extensão, fronteiras nacionais, áreas de preservação ambiental e o próprio relevo físico, quanto fatores econômicos como, intercâmbios comerciais presentes e potenciais, fluxos materiais de pessoas, bens, fornecimento de energia, potencial de atração de investimento e turismo.

Além destes critérios, para cada EID foram desenvolvidos estudos de viabilidade e potencial econômico, compreendidos pelas Visões de Negócios⁷² de cada eixo. Estes estudos preliminares foram desenvolvidos pelo CCT da IIRSA em associação com os respectivos Gerentes Técnicos, que são expertos contratados pelas agencias multilaterais que integram o CCT para fornecer orientações aos GTEs de cada eixo. A contribuição deste estudo era identificar grupos de projetos e analisar a viabilidade de financiamento e a potencialidade econômica dos mesmos, no âmbito operacional de cada GTE.

Os EIDs, que por vezes se sobrepõem e se comunicam em alguns pontos, compreendem tanto áreas bastante povoadas, que apresentam uma rede de infraestrutura mais desenvolvida e com intercâmbios mais consolidados, até áreas como as de preservação ambiental, que não apresentam nenhum tipo de infra-estrutura básica ou mesmo assentamentos humanos. Neste sentido, um dos objetivos dentro destes eixos é “estabelecer um padrão mínimo comum de qualidade de serviços de infra-estrutura de transportes, energia e telecomunicações, para apoiar as atividades produtivas específicas” de cada eixo. (BID, CAF e FONPLATA, 2003).

A geografia do subcontinente da América do Sul revela um mapa de territorializações descontínuas, provido de uma superfície rica em espaços preservados e barreiras naturais de difícil articulação. A presença geográfica de relevos como a Cordilheira dos Andes que se estende praticamente de norte a sul na região, colocando-se como entreposto à conexão terrestre entre o leste e o oeste do continente é emblemática das dificuldades naturais com as quais é necessário lidar um projeto como

⁷² Visões de Negócios, disponível em: <http://www.iirsa.org//Documentos.asp?CodIdioma=ESP>

a IIRSA. Gigantescas florestas e regiões caudalosas, como a Amazônia e o Pantanal, serviram durante muito tempo para separar e delimitar territórios, atividades produtivas e assentamentos humanos ao longo do espaço sul-americano. Neste sentido, o planejamento territorial, levando em consideração esta geografia específica e algumas de suas conseqüências para a região, identifica a formação de “ilhas” territoriais, que seriam áreas onde, historicamente, concentram-se intercâmbios e povoamento, e que estariam isoladas umas das outras pela falta de integração física.

As ‘ilhas’ seriam: Plataforma Caribe, que compreende o território litorâneo do Caribe colombiano e a maior parte da Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa; Elevação Andina referente à região compreendida entre o litoral voltado para o Oceano Pacífico e a parte ocidental da Cordilheira dos Andes; Plataforma Atlântica, que vai do nordeste do Brasil até a Patagônia argentina, incorporando o Paraguai, Uruguai e os pampas argentinos; Enclave Amazônico Central, localizado no centro geográfico da Amazônia na área de ocupação em torno da cidade de Manaus e suas conexões fluviais, ao sul, pelo o Rio Madeira e, ao leste, com o Oceano Atlântico, pelo Rio Amazonas; e o Enclave Amazônico do Sul, que abrange o território entre a Cordilheira Andina do lado oeste e sul, a Floresta Amazônica ao norte e o Pantanal ao leste. (IIRSA, 2010, p.33). De acordo com a proposta de planejamento territorial da IIRSA, um objetivo intrínseco aos EIDs é que eles funcionariam como “pontes” de comunicação entre estes espaços isolados entre si, promovendo a integração física e uma maior funcionalidade regional na territorialização.

Um primeiro esboço destes eixos transnacionais aparece no documento elaborado pelo BID⁷³, em 2000, onde são definidos como os principais eixos de intercâmbio existentes e com potencial de crescimento na América do Sul. Entretanto, hoje, muitos analistas apontam as semelhanças nos desenhos e nas orientações básicas destes eixos com as idéias apresentadas, em 1990, no estudo elaborado sob encomenda da CAF⁷⁴, pelo brasileiro Eliezer Batista da Silva, ex-ministro de Minas e Energia durante o mandato presidencial de João Goulart e ex-presidente da Companhia do Vale do Rio Doce, uma das maiores mineradoras do mundo. Este estudo também já havia

⁷³ BID: “Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura em America del Sur”. 2000 disponível em <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35317367>

⁷⁴BATISTA, Eliezer Batista da. *Infrastructure for Sustainable Development and Integration of South America. Business Council for Sustainable Development and Corporación Andina de Fomento*, Brasília. 1990.

sido utilizado como uma das bases à elaboração dos Planos Plurianuais do Governo Federal brasileiro para o período 2000-2003. (COUTO, 2010, p.3)

Conforme consta, a concepção de um espaço dividido em “ilhas” territoriais e o projeto de conexão entre elas através de obras de infra-estrutura também não são novos. Darc Costa, ex-vice-presidente do BNDES no período 2003-2004 e atual conselheiro da Escola Superior de Guerra do Brasil, apregoa concepção semelhante em uma de suas obras⁷⁵ onde apresenta suas próprias ‘Ilhas’ a serem conectadas por projetos infra-estruturais. Nos planos nacionais de infra-estrutura e estratégias idealizadas no Brasil encontra-se uma metodologia similar. Essas propostas podem ser encontradas, nos planos plurianuais do governo federal de 1996-1999, 2000-03 e 2004-07, que, igualmente, identificam áreas isoladas que devem ser incorporadas aos processos produtivos através de Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID). (VERDUM, 2007).

Esses ENIDs conformam corredores de transporte multimodais que permitem incorporar novas áreas com fins produtivos e consolidam a presença e os interesses do Brasil em escala regional de América do Sul. Estes eixos que recortam o território nacional brasileiro uma vez prolongados até os países vizinhos e a costa voltada para o Oceano Pacífico ganham o nome de EIDs. Ademais, em grande parte, as obras previstas pela primeira Agenda de Implementação Consensuada (AIC 2005-2010), que seleciona 31 projetos escolhidos pelos países membros como prioritários entre os demais projetos da carteira da IIRSA, relacionados no mapa abaixo, encontram-se nas áreas fronteiriças do Brasil com seus países vizinhos e assim podem ser vistas como projetos complementares aos Planos Plurianuais de investimento na integração de infra-estruturas nacionais das diferentes regiões do território brasileiro.

Com a proposta da IIRSA, o espaço da América do Sul passa a experimentar a expansão dessas metodologias de planejamento territorial, originárias de estratégias brasileiras de integração e amplamente reconhecidas no território nacional brasileiro. Assim sendo, faz-se necessário uma análise particular da atuação brasileira na IIRSA.

⁷⁵ COSTA, Darc. Estrategia nacional. La cooperación sudamericana como camino para la inserción internacional de la región. Prometeo Libros, Buenos Aires. 2005.

Figura 7 - Mapa com os projetos da AIC 2005-2010



Fonte: www.iirsa.org

Afim de melhor orientar a Iniciativa, os governos participantes selecionaram um conjunto de projetos de alto impacto na integração regional, considerados prioritários para fins de financiamento e execução em curto prazo. Tal conjunto, denominado “Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010”, é composto por uma Carteira de Projetos. Os 31 projetos priorizados⁷⁶, embora cubram toda a agenda do IIRSA, estão fortemente concentrados no tema de integração física - e não na dimensão da convergência regulatória-, e principalmente voltados ao modal rodoviário.

A Agenda de Implementação Consensuada (AIC) significou um giro estratégico da planificação para a implementação na evolução da IIRSA, ou seja, esta mudança estratégica no sentido da implementação dos projetos, a partir de 2005, foi considerada

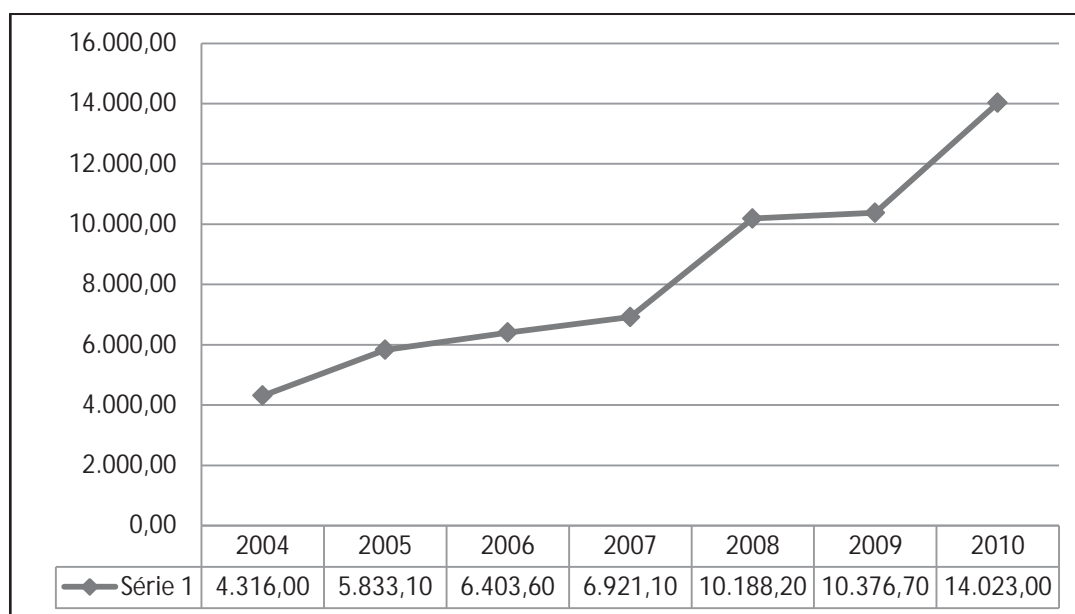
⁷⁶ “La selección de los proyectos de la Agenda surge de un proceso de decisión interno en cada país y de negociación y consenso entre los países. En el curso del proceso de selección todos los países acordaron utilizar como principio general la consistencia con los avances logrados en la fase de ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA.” (IIRSA, 2010)

determinante para que se definissem as prioridades, uma vez que os planejamentos por si só não eram suficientes para impulsionar o processo de integração. Seus objetivos estratégicos abordavam⁷⁷:

1. Acelerar a obtenção de resultados concretos em projetos de alto impacto para a integração física continental.
2. Concentrar a atenção e os esforços dos doze países sul-americanos e das agências multilaterais na busca de resultados visíveis no contexto da IIRSA.
3. Melhorar a percepção que têm os empresários e suas entidades associadas a respeito da Iniciativa.
4. Demonstrar à comunidade internacional a capacidade de coordenação sul-americana em seu processo de integração, com um impacto favorável na atração de investimentos para a região.

De fato, após a implantação da AIC, a Carteira de Projetos teve uma evolução no quadro de investimentos, que passou de um investimento total de US\$ 4,3 bilhões em 2004 para US\$ 14 bilhões em 2010 (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Evolução do Investimento estimado da AIC 2004-2010 (em milhões de US\$)



Fonte: IIRSA. *Agenda de Implementación Consensuada, Informe de Evaluación, jul.2010*. Elaborado pelo autor.

⁷⁷ Apresentação do CCT da IIRSA na V Reunião de Cordenações Nacionais, outubro de 2004. In: IIRSA. *Agenda de Implementación Consensuada, Informe de Evaluación, jul.2010* Disponível em: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/aic_2005_2010_informe_de_evaluacion.pdf . Acesso em: 10.set.2012.

Além da implementação e do salto quantitativo dos investimentos, tal “giro estratégico” ou “segunda etapa” do planejamento procurava promover um salto de qualidade nos processos de planejamento territorial e tomada de decisões de investimento. Nesse sentido é que, em 2010, a IIRSA se aproxima da esfera política - concebida como “facilitadora de concretização de projetos” – através de sua integração à União das Nações Sul-Americanas (UNASUL):

La identificación de un grupo acotado de proyectos estratégicos de infraestructura, o proyectos emblemáticos y/o de alto impacto para la integración regional, se reafirma justo en el momento en que reaparece la oportunidad histórica de converger con el nivel de decisión política que representa UNASUR. El grupo acotado de proyectos permite una mejor plataforma de acción focalizada. En esta nueva coyuntura, 'los proyectos de la AIC podrían ser los proyectos de UNASUR para lograr su concreción'[...] En ese sentido, la agenda de proyectos estratégicos se constituye en un elemento necesario para movilizar a las instancias políticas a fin de impulsar el proceso de integración regional⁷⁸.

É importante destacar que dois elementos foram retomados em pauta quando da incorporação da IIRSA pela UNASUL: a importância de um foro de cooperação e consenso – a IIRSA representaria um foro técnico permanente na UNASUL-, e o papel da própria AIC como forma de aperfeiçoar os instrumentos desenvolvidos e realizar possíveis modificações que a realidade regional requiera. Isto representa dizer que, ao invés de serem criados dois espaços para planejamento e definição de projetos regionais, a IIRSA seria tomada como espaço técnico de coordenação e o COSIPLAN, dentro da UNASUL seria a esfera responsável por impulsionar a execução dos projetos.

A aproximação maior do planejamento da IIRSA – e a AIC – com a esfera política se dá exatamente pelo fato de que uma das orientações para a escolha dos projetos prioritários é o forte apoio político interno dos países envolvidos e a participação de suas respectivas áreas econômico-financeiras, fatores que asseguram a prioridade estratégica de um determinado projeto no nível consensual. Além disso, são considerados os projetos mais bem avaliados pelos GTEs (Grupos Técnicos Executivos) em cada EID, as boas perspectivas de financiamento e de execução no curto prazo dos

⁷⁸ IIRSA. Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010, Informe de Evaluación, julho de 2010. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/aic_2005_2010_informe_de_evaluacion.pdf> . Acesso em: 10.set.2012.

mesmos⁷⁹ e, em menor medida, projetos que talvez não tivessem maior impacto, mas que ou refletiam prioridades nacionais – e por isso tinham maior capacidade de mobilização da sociedade –, ou que, tratando-se de projetos históricos, só necessitavam de um impulso final para que fossem concluídos.

Dentro de tais critérios técnicos e políticos, os Projetos-Âncora (dos 31 projetos da AIC, 19 são âncora) e/ou associados (4) foram considerados pelos países membros da IIRSA, e seus respectivos setores público e privado, projetos estratégicos na carteira, na medida em que se constituem como gargalos infra-estruturais estratégicos dentro de cada Eixo em específico que apresentam grande viabilidade de realização, seja por poder de atração de fontes financiadoras, seja por apresentar grande potencialidade econômica – facilidade em incrementar fluxos comerciais já existentes. Em outras palavras, os Projetos-Âncora são assim designados por apresentarem consenso de escolha entre os países envolvidos, maior possibilidade de financiamento e de atração de investimentos, e maior viabilidade em termos de custo-benefício.

2.5 - O Brasil e o BNDES.

Entre as instituições financeiras, outro importante protagonista da IIRSA é o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) do Brasil. Criado em 1952, o banco é uma entidade estatal vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior. Apesar de ser um banco nacional, a partir do governo Lula cada vez mais atua regionalmente financiando obras de infra-estrutura econômica e de interconexão terrestre e fluvial, energia e comunicações em praticamente todos os países da região sul-americana, e internacionalmente, promovendo a ‘internacionalização’ de empresas brasileiras⁸⁰. Na II Reunião do

⁷⁹ “Si bien la integración es una tarea de largo plazo y, por tanto, la AIC debía tener una mirada en eses sentido, al mismo tiempo era necesario que se pudieran lograr resultados concretos en el corto plazo, para ir generando expectativa de realización en la Iniciativa y movilización de voluntades en beneficio de la integración física.” (IIRSA, 2010, p. 23)

⁸⁰ Em nível internacional, o BNDES também apóia o processo chamado de “internacionalização” das empresas brasileiras. Para tanto, não só garante empréstimos, mas também instala fundos de investimento e chega a co-participar em aquisições e fusões de empresas em outros países. Os procedimentos mais comuns têm sido outorgar empréstimos por meio dos quais as empresas brasileiras adquirem empresas em outros países (como no caso da compra do setor agroalimentar da Argentina e do Uruguai por capitais brasileiros), atuar como controlador e financiador de aquisições (por exemplo, no caso da Companhia Vale do Rio Doce CVRD), comprando ações ou bônus de empresas brasileiras para financiar sua expansão (por esse procedimento, a JBS-Friboi de Brasil emitiu ações compradas pelo BNDES, o que lhe

COSIPLAN⁸¹, o atual ministro das Relações Exteriores do Brasil, Antônio Patriota, afirmou que o país, a partir de 2003, investiu em infra-estruturas pela América do Sul cerca de 11,7 bilhões de dólares.

No relatório do BNDES de 2011⁸², consta que 40% dos desembolsos totais feitos durante o ano pelo banco foram destinados a área de infra-estrutura dentro do território nacional. Nos termos da entidade este investimento dirigiu-se para a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) da economia ou para a denominada Política de Entornos do BNDES voltada para o desenvolvimento territorial sustentável. De acordo com o relatório, do total de R\$ 139,7 bilhões desembolsados cerca de R\$ 56,1 bilhões foram destinados para o setor de infra-estrutura, ultrapassando o setor industrial que anteriormente ocupava a primeira posição, que ficou com 32% dos desembolsos totais. Os montantes mais significativos foram destinados para o transporte rodoviário, com R\$ 26 bilhões, e para energia elétrica, R\$ 15,9 bilhões.

Em 2012 o governo brasileiro voltou a chamar a atenção para a importância central da área de infra-estrutura, anunciando um pacote de R\$ 133 bilhões voltados para o desenvolvimento de rodovias e ferrovias no território nacional. Deste montante, segundo o governo até 80% serão financiados pelo BNDES através de parcerias público-privadas. Na ocasião, quando do anúncio do pacote, a presidente Dilma Rousseff lançou a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), uma nova agência estatal responsável pelas licitações das obras e por dotar de uma visão nacional estratégica o planejamento de infra-estrutura na área de logística. Ademais, vale ressaltar que durante a cerimônia o ex-ministro Eliezer Batista foi homenageado e elogiado pela presidente Dilma por sua visão precursora em defesa de um planejamento territorial estratégico baseado em corredores logísticos, como aqueles que configuram os EIDs da IIRSA.⁸³

A participação específica do BNDES não é citada nos relatórios da IIRSA devido às especificidades de sua atuação financeira. Por ser um banco nacional do Brasil, sua atuação regional pode não ser muito esclarecida por estar inserida no universo maior da atuação do Estado brasileiro, como país membro da IIRSA. Outra

permitiu adquirir por US\$ 1,4 bilhões o frigorífico Swift do Estados Unidos, para se transformar na maior processadoras de carne bovina do mundo). (GUDYNAS, 2008, p.35)

⁸¹ II Reunião do COSIPLAN, Disponível em:

http://www.iirsa.org/BancoEvento/R/rc_ii_reunion_ministerial_cosiplan/rc_ii_reunion_ministerial_cosiplan.asp?CodIdioma=ESP

⁸² Fonte: Relatório anual do BNDES 2011, Disponível em: www.bndes.gov.br

⁸³ Além disso, durante o evento, Eike Batista, filho do ex-ministro e presidente da EBX, um dos maiores conglomerados empresariais do país, resumiu o pacote como “um kit felicidade para o Brasil”. Fonte: *O Estado de São Paulo*, 16/08/2012.

razão disto é o fato de o financiamento do banco nas áreas de infra-estrutura acontecer de forma indireta. O BNDES financia empresas brasileiras contratadas para realizar as obras da IIRSA, ou seja, embora possa apoiar empreendimentos de integração entre outras nações, sempre o faz por intermédio da participação em uma empresa de capital brasileiro⁸⁴.

Na América do Sul, o que podemos chamar de “regionalização” na atuação do BNDES acontece através das empresas brasileiras de várias formas. Segundo Gudynas (2008), em alguns casos, o faz diretamente no Brasil, para aumentar sua capacidade de exportação como, por exemplo, através do Programa de Financiamento às Exportações (PROEX), e “em outros casos, apóia as subsidiárias em outros países, ou financia a compra de bens e serviços gerados no Brasil.” (GUDYNAS, 2008, p. 31).

O forte comprometimento de capital financeiro nacional do BNDES no financiamento de projetos de infra-estrutura de integração física - tanto no âmbito regional da IIRSA como no âmbito de projetos nacionais, como os contemplados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que pode ser entendido também como a parte nacional da IIRSA - é um reflexo revelador de alguns dos interesses do governo brasileiro em sua atuação regional na área de integração física. A congruência entre antigos planejamentos internos do Estado brasileiro e os objetivos apregoados pela integração regional de infra-estrutura ajudam a explicar os esforços diplomáticos dos governos brasileiros no lançamento e desenvolvimento da IIRSA e, mais recentemente, o crescente engajamento e financiamento do BNDES frente à IIRSA.

Neste sentido, podemos inferir que atualmente o BNDES apresenta uma preocupação maior com o econômico e menor com o social. Os altos investimentos despendidos geralmente atendem a interesses de grupos específicos contrariando os verdadeiros preceitos de um banco nacional público. Mesmo no que tange aos investimentos em infra-estrutura a atuação do banco poderia ser diferente e mais

⁸⁴ Segundo Verdum (2008): “O BNDES dispõe de uma linha de financiamento destinada a estimular a inserção e o fortalecimento de empresas de capital nacional no mercado internacional, através do apoio financeiro a investimentos ou projetos a serem realizados no exterior. São passíveis de apoio os investimentos em construção de novas unidades; a aquisição, ampliação ou modernização de unidades instaladas; e participação societária em empresas já existentes. Além disso, pode ser financiado o capital de giro das empresas.” (VERDUM, p.7). Ainda, segundo reportagem da Folha de São Paulo, em 2008, o BNDES, em parceria com instituições multilaterais (como o BID e IFC/Bird) e com bancos privados brasileiros, anunciou em setembro deste ano a criação da Empresa Brasileira de Projetos (EBP), com o objetivo de estruturar e modelar projetos de infra-estrutura para na modalidade de concessões públicas e Parcerias Público-Privadas (PPPs) no Brasil e na América do Sul. Fazem parte dessa companhia oito bancos, são eles: Bradesco, Itaú, Unibanco, Santander, Citibank, Votorantim, Espírito Santo e Banco do Brasil. (*Folha de SP*, 14/09/2008).

diversificada se considerasse também outros tipos de infra-estrutura não somente nas áreas contempladas pela IIRSA e se levasse em maior conta o objetivo primordial de redução da pobreza no país e interesses sociais outros. Por exemplo, enquanto altas cifras são desembolsadas para a construção de rodovias que muitas vezes passam por lugares onde ainda sequer há população, muitos cantos do Brasil continuam sem saneamento básico e distribuição eficiente de água. Em consultoria fornecida à própria IIRSA, Calderón e Servén (2005), indicam que o “acesso assegurado a água promove em média uma contribuição de quase 35% para a redução do coeficiente de GINI (que quanto mais próximo de zero for, maior é a igualdade) na América Latina e Caribe.” (CALDERÓN; SERVÉN, 2005, p.27).

Outros tantos de projetos brasileiros de infra-estrutura são contemplados pelo governo e pelo banco através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em andamento no território nacional desde o segundo mandato do governo Lula. Muitos destes projetos podem ser tidos como complementares a projetos da IIRSA ou até mesmo fazem parte da mesma, mas vem sendo desenvolvidos de forma independente com recursos nacionais, no intuito de dar novos impulsos aos projetos regionais. Abaixo na Figura 8 podemos notar a relação complementar entre o PAC e a IIRSA.

Figura 8 - Projetos da IIRSA incluídos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

Eixo \ Setor	Rodovias e Pontes	Ferrovias	Portos e Aeroportos	Hidrovias	Energia	Total
Amazonas	2	-	1	-	-	3
Capricórnio	2	2	1	-	-	5
Escudo Guianense	2	-	-	-	-	2
Hidrovia Paraguai-Paraná	-	1	-	2	-	3
Interoceânico Central	3	-	1	-	-	5
Mercosul-Chile	9	-	6	-	-	15
Peru-Brasil-Bolívia	-	-	-	-	2	2
Total	18	3	9	2	2	34

Fonte: Ministério do Planejamento

Há uma lista de projetos da IIRSA que conformam os denominados ‘corredores bi-oceânicos’ que atravessam o espaço sul-americano do Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico, e podem ser apreendidos como parte de uma ‘corrida ao Pacífico’ que ocorre na região. Para Couto (2008),

A conexão com o Pacífico parece ser o foco do próprio BNDES, no que atende fortemente ao setor exportador brasileiro. Muitos dos problemas socioambientais gerados pelas rodovias inter-oceânicas, em países como a Bolívia e Peru, devem-se a essa “corrida ao Pacífico”, que beneficia enormemente o setor do agronegócio do Centro-Oeste e Norte do Brasil e as cadeias produtivas das transnacionais que operam no continente. Os territórios locais são pensados quase que exclusivamente como áreas de trânsito para os produtos chegarem aos portos com o menor custo de mercado possível. (COUTO, 2008, p. 84)

Com a revisão e consolidação dos dados relativos à balança comercial brasileira do ano de 2009, a corrente de comércio (soma das exportações e importações) sino-brasileira atingiu um montante de US\$ 36,1 bilhões, e um saldo positivo de US\$ 4,2 bilhões, fato que fez com que a China assumisse o lugar de principal parceiro comercial do Brasil. Assim, pela primeira vez a China se pôs a frente dos Estados Unidos, cuja corrente de comércio com o Brasil chegou a US\$ 35,9 bilhões, com um saldo negativo de US\$ 4,4 bilhões. Apesar da pequena diferença este é um resultado histórico, já que os Estados Unidos vinham sendo o principal parceiro do Brasil nas últimas décadas.

Contudo, notadamente, uma das maiores carências geoeconômicas do território brasileiro, e que se faz sentir ainda mais hoje em dia, é a falta de ligação direta com o Oceano Pacífico. Neste sentido, a IIRSA pode beneficiar especialmente o Brasil e seu posicionamento internacional como *Global Trader*, através da redução do custo sul-americano e do tempo de circulação no intercâmbio comercial com os proeminentes mercados asiáticos. Complementada pelas obras de infra-estrutura em âmbito nacional, as exportações e importações do Brasil vislumbram em muitas das obras propostas pela IIRSA e na possibilidade de transitar sem maiores problemas por territórios vizinhos por meio dos chamados ‘corredores bi-oceânicos’, novos e eficientes caminhos de ligação e escoamento para o Oceano Pacífico, rumo aos países asiáticos, nomeadamente, a China.

Há bons exemplos de projetos que são apresentadas como parte de uma integração sul-americana, mas que visam acima disto construir um corredor para o Oceano Pacífico, como a construção do túnel de Água Negra, com uma extensão de quatorze quilômetros passando por debaixo da Cordilheira dos Andes ligando territórios de Argentina e Chile. Segundo Gudynas (2008), este “é um exemplo relevante da racionalidade desses empreendimentos, embora o túnel conecte a Argentina com o Chile, na realidade é concebido como parte de um ‘Corredor Bi-oceânico’ que gera uma rota alternativa que une o sul do Brasil ao porto de Coquimbo no Chile.” (GUDYNAS,

2008, p.31)

Mais ao norte da região pode-se encontrar lógica semelhante. Dentre os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) da IIRSA, as obras propostas que fazem parte do denominado Eixo Amazônico visam, especialmente, promover a construção de um canal multimodal, transformando rios em hidrovias, e através da construção de rodovias e portos, que fariam a conexão entre a cidade de Manaus, localizada no meio da Amazônia brasileira, e a cidade portuária de Manta, no Equador voltado para o Oceano Pacífico. Estima-se que este eixo concretizado reduzirá em cerca de 20 dias o tempo de escoamento da produção do Pólo Industrial da Zona Franca de Manaus até os portos da República Popular da China. Atualmente, o tempo de viagem estimado é de 45 dias, devido ao caminho mais longo que é utilizado, saindo pelo Rio Amazonas em direção ao Oceano Atlântico, passando por Venezuela e Colômbia, para depois cruzar o Canal do Panamá e seguir até os portos chineses. (FERREIRA; SÁ; PASSOS, 2009, p. 151). Neste sentido, o Eixo de Integração e Desenvolvimento Amazônico da IIRSA constitui-se em uma alternativa ao uso do Canal do Panamá, para o Brasil, especialmente, no escoamento da produção da Zona Franca de Manaus e dos recursos naturais de origem amazônica.

Existe ainda um terceiro exemplo passível de ser abordado como um projeto de infra-estrutura representativo desta ‘corrida ao Pacífico’. Trata-se da pavimentação da rodovia que parte do estado brasileiro do Acre e vai até os portos peruanos, denominada ‘Via Inter-oceânica Sul’⁸⁵, inserida no Eixo Perú-Brasil-Bolívia que, em conjunto com a ponte ‘Rio Acre’⁸⁶ na fronteira entre Peru (na cidade de Iñapari), e Brasil (na cidade de Assis Brasil), que conformam os dois únicos projetos concluídos da Agenda de Implantação Consensuada 2005 – 2010 da IIRSA. Analisar estes projetos consiste no nosso estudo de caso realizado a seguir no próximo capítulo. Abaixo, na Figura 9 podemos ter uma idéia da localização destas obras.

⁸⁵ Na Agenda de Implantação Consensuada 2005 – 2010, a obra aparece como: AIC 24 - ‘Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco’

⁸⁶ Na Agenda de Implantação Consensuada 2005 – 2010, a obra aparece como: AIC 25 – ‘Puente sobre el Río Acre’

Figura 9 - Mapa com as rotas priorizadas pela IIRSA/AIC 2005-2010



Fonte: Disponível no site: www.bicusa.org/en/Project.10312.aspx

3 – ‘CORRIDA AO PACÍFICO’ E O CASO DA VIA INTER-OCEÂNICA SUL.



Placa rodoviária da IIRSA e de divulgação da Via Inter-oceânica Sul - trecho 3. Foto tirada pelo autor em 14/08/2011, durante expedição realizada pela Via Inter-oceânica Sul.

A Via Inter-oceânica Sul (também chamada de ‘Corredor Inter-oceânico Sul’, Bi-oceânica ou ainda Transoceânica) é um dos projetos âncoras do Eixo Peru-Brasil-Bolívia da IIRSA. Este projeto consiste no asfaltamento de uma parte (1.009 km) do total de 2.603 quilômetros de estradas⁸⁷ que fazem a ligação entre o estado amazônico do Acre no Brasil até as cidades portuárias de Ilo, Matarani e San Juan de Marcona ao longo da costa sul do Peru. Algumas partes do lado brasileiro deste corredor que recorta o espaço sul-americano da costa atlântica até a costa pacífica (daí a denominação de inter-oceânico), já se encontra em estágio de construção avançado, por exemplo, com as rotas BR-364 e BR-317, já pavimentadas chegando até as capitais estaduais brasileiras Porto Velho e Rio Branco e daí para a fronteira com o Peru na pequena cidade de Iñapari.

Por esta razão, as discussões em torno da Via Inter-oceânica geralmente se referem à reabilitação e melhoramento de três rotas que ligam a fronteira Peru-Brasil com a costa peruana voltada para o Pacífico nas três cidades portuárias acima citadas. Estas obras são em grande parte justificadas, por um lado, para a criação de um acesso

⁸⁷ Mais especificamente, 2.586 quilômetros de rodovia e 17 quilômetros de vias urbanas. Estão previstas também obras de melhoramento em 22 pontes ao longo das rotas. (IIRSA, 2010)

terrestre dos produtos brasileiros até os portos peruanos do Pacífico e de lá rumo aos mercados asiáticos e, por outro lado, na promoção de desenvolvimento da macro-região sul do Peru. (DOUROJEANNI, 2006)

O projeto é o primeiro a conectar física e diretamente pela via terrestre de forma possivelmente satisfatória para fluxos comerciais e transporte massivo, a Amazônia brasileira ao Oceano Pacífico⁸⁸, e que esta interligação figura como estratégia relevante para o desenvolvimento industrial da região intencionado pelo governo brasileiro. Ao longo de muitos anos o governo brasileiro chegou a investir cerca de R\$ 474 milhões para a reconstrução da BR-319 – ainda inacabada por falta de licitação ambiental-, estrada federal que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO), que por sua vez possui uma via rodoviária de acesso à fronteira peruana através do Estado do Acre, mais especificamente na cidade fronteiriça de Assis Brasil, onde se localiza a Ponte sobre o Rio Acre que dá acesso à cidade peruana de Iñapari, ponto de partida da Via Interoceânica Sul⁸⁹.

Ao todo, o projeto constitui na reabilitação de 3 rotas já abertas, mas que não haviam sido pavimentadas até então, além da construção de uma ponte com aproximados 722 metros de comprimento sobre o Rio Madre de Dios no Peru. Ao todo, estas obras consumiram US\$ 1.782.187.895 bilhão mais US\$ 6 milhões em estudos de pré-execução, todos recursos financeiros provenientes de fontes privadas. Apesar de concluída a obra, o estado do financiamento deste montante consta como em execução. Abaixo, na Tabela 1 consta a quantia especificada de investimento por trecho e obra.

Tabela 1 - Detalhe por trechos do projeto

Obra	Descrição	Etapa	Investimento (em U\$)
Trecho 2	Urcos – Inambari (300 km)	Concluído	641.448.081

⁸⁸ Para Zevallos (1993, p. 131), não é correto dizer que não havia vias que interligassem a Amazônia com o Pacífico, pois no Peru existiam três vias chamadas de “penetração”, mesmo que de difícil passagem: “Uma ao Sul, desde Iñapari (em Madre de Dios) até Inambari, continuando de maneira complicada e difícil, até vincular-se finalmente com os portos de Ilo, Matarani, San Juan e Pisco. Outra, ao Centro do país, desde Pucallpa termina em Lima, no porto El Callao; tal estrada, em Tingo Maria, abre um ramal que se vincula com a via de penetração do Norte. E esta última vai desde Tarapoto até os portos de Pimentel, Bayovar e Paíta. Deve ser considerado que nenhuma dessas estradas é asfaltada em todo o seu percurso; apenas pequena parte delas recebeu asfaltamento, sendo o restante de terra batida, sem bater e apenas transitáveis.”

⁸⁹ “BR-319 consumiu quase meio bilhão nos governos Lula e Dilma”. Revista A Crítica Manaus online, 10.ago.2012. Disponível em: http://acritica.uol.com.br/manaus/BR-319-bilhao-levaram-Amazonia-Amazonas-Manaus_0_752324846.html. Acesso em 20/04/2012

Trecho 3	Inambari – Iñapari (403 km)	Concluído	591.701.430
Trecho 4	Inambari – Azangaro (306 km)	Concluído	513.538.384
Ponte Billinghurst	Ponte sobre Rio Madre de Dios (722m)	Concluído	35.500.000

Fonte: Elaborado pelo autor, Base de dados de projetos da IIRSA.

A escolha pela investigação da Via Inter-oceânica Sul, ou simplesmente Via, como passaremos a nos referir a ela, em específico se dá não só pela carga histórica e por ser um dos únicos empreendimentos concluídos da IIRSA no âmbito dos projetos prioritários da AIC 2005-2010⁹⁰, mas também porque reflete em grande medida a contradição entre a realização de um projeto de integração regional de fato, e a simples continuidade de uma logística pautada notadamente por interesses globais, voltada para mercados extra-regionais e para o escoamento de matérias primas e produção agrícola. Uma das características especiais deste projeto é o fato de que essas obras concluirão o vínculo entre o Oceano Pacífico e o Oceano Atlântico, daí suas denominações de Bi-oceânica, Transoceânica ou Inter-oceânica. Em efeito, a partir de Assis Brasil, no estado do Acre, existem rodovias asfaltadas até portos da costa brasileira. A partir de Rio Branco são 1.610 km até o porto da cidade peruana de Ilo no Pacífico e 3.706 km até o porto brasileiro de Santos no estado de São Paulo.

3.1 – Comércio China e América Latina.

A China é hoje a maior força motriz do crescimento econômico mundial. No período entre 2000 e 2010, a República Popular da China (RPC) quase quintuplicou seu PIB, passando de 8.940 trilhões de yuanes para 39.798 trilhões⁹¹, e tornou-se o segundo maior *trader* do mundo, somente atrás de Estados Unidos, suplantando Alemanha,

⁹⁰ Os dois únicos projetos concluídos de infra-estrutura física da IIRSA são: 1) a ponte sobre o Rio Acre: financiada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pelo Governo do Estado do Acre (US\$ 12 milhões), interliga as cidades de Assis Brasil (BR-317), no Estado do Acre, e Iñapari, no Departamento de Madre de Dios. 2) Pavimentação Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari – Cusco: fonte de financiamento privado de empresas concessionárias (US\$ 1,7 bilhões). (IIRSA, 2010)

⁹¹“China GDP up 11.1% in 1st half of 2010”. China Daily JUL/2010. Disponível em: www.chinadaily.com.cn/Xinhua. Acesso em 10/08/2011.

França e Inglaterra⁹². Face à dimensão e ao peso estratégico da China, o impacto da projeção dessa economia nas próximas décadas instiga análises de alguns observadores interessados no abalo do *status quo* na política e economia internacionais.

Crescendo a taxas em torno de 10% ao ano por duas décadas, a República Popular da China surpreende a comunidade internacional principalmente por ter realizado uma bem-sucedida revisão de suas estruturas, escapando da crise que se abateu sobre o conjunto dos países socialistas com a queda da URSS. Depois da Reforma e da Abertura da China Popular a partir do Plenário do XI Comitê Central em 1978, a China re-inaugurou sua dimensão internacional. Baseados na concepção desenvolvida pelo arquiteto geral da modernização, Deng Xiaoping, os dirigentes chineses centraram sua linha de atuação principal na construção econômica nacional. Em 1984, o Comitê Central do Partido Comunista Chinês (PCC) propôs a implantação de um sistema misto, onde coexistissem o planejamento central e o mercado, chamado posteriormente de “economia socialista de mercado⁹³”.

Ao reintegrar-se ao mercado mundial, e com a paulatina substituição de exportações na direção de bens de capital e de consumo de maior valor agregado e a industrialização acelerada, a demanda total de minério de ferro, carvão, aço e alumínio da China passou a exceder sua capacidade de produção, cumprindo elevada pressão nos mercados mundiais. Assim, a RPC passou a ter em conta em sua perspectiva estratégica as relações com regiões onde sua presença era pequena, como a África e a América Latina e Caribe. Tal processo se vinculou à necessidade de se assegurar o abastecimento de energia, minerais e insumos alimentícios no longo prazo (SHIXUE, 2006, p. 4).

O crescimento extraordinário na produção industrial, o aumento nas taxas de urbanização, o aumento da renda *per capita* e a diminuição do nível de miséria de uma parcela considerável da população transformou a economia chinesa em uma voraz predadora dos ativos primários. A estratégia de Pequim no que tange à atração de

⁹² Ver: “China ultrapassa EUA como maior consumidor mundial”. BBCBrasil.com. Disponível em: http://www.bbc.co.uk/portuguese/reporterbbc/story/2005/02/050217_chinaeuacg.shtml. visitado em 17/02/2005.

⁹³ Em 1992, Deng Xiaoping realizou o seu famoso “Tour pelo Sul” a fim de mobilizar suportes locais para estender as reformas. Um grande avanço ideológico se deu na publicação do documento “Decisões sobre Questões Relativas à Criação da Estrutura da Economia de Mercado Socialista”, no âmbito do Terceiro Plenário do XIV Congresso do PCC, realizado em setembro daquele ano, quando o Partido, pela primeira vez, endossou o termo “economia de mercado socialista” como meta de reforma da China, e propôs-se que esta fosse aberta, competitiva, unificada e integrada, baseada na competência. Em outubro de 1993, o Congresso Nacional do PCC homologou o termo “economia de mercado socialista”, logo referendado pela Assembléia Popular Nacional, através de emenda constitucional, conferindo-lhe força de lei. O referido documento foi considerado divisor de águas na política econômica chinesa, na medida em que representou uma factível mudança estratégica no curso da reforma do país.

capital externo (investimento direto) tem sido bem sucedida e eleva real e potencialmente a demanda chinesa a cada ano, elevando conjuntamente a pressão do país sobre os preços no mercado de *commodities* - o “Efeito China”.

A dinâmica do PIB chinês, na década de 2000, veio acompanhada do aumento da sua importância para a evolução do comércio mundial que apresentou um crescimento elevado entre 2000 e 2010. Tal período foi marcado por mudanças significativas no processo de integração comercial tanto no que tange ao seu volume quanto à orientação dos seus fluxos, grande parte devido ao *boom* das exportações (de US\$ 249 bilhões em 2000 para US\$ 1,57 trilhão em 2010) e das importações (de US\$ 225 bilhões em 2000 para US\$ 1,39 trilhão em 2010) chinesas⁹⁴. Crescimentos estes superiores à elevação das taxas de exportações e importações mundiais, gerando assim uma mudança significativa na participação da China no comércio mundial.

Fica evidente a surpreendente mudança de posição chinesa em curto período de tempo, dado o fato de que a China passou à condição de maior país exportador e de segundo maior importador mundial. Em 2000, 3,9% e 3,4% das exportações e importações de bens, respectivamente, originavam-se da China, ao passo que em 2008 essa participação saltou para 8,9% e 6,9%. Cabe observar que, após a crise internacional de 2008, essa tendência se acelerou, pois a participação chinesa nas exportações e importações mundiais saltou de 9,7% em 2009 para 10,4% em 2010 e de 7,9% em 2009 para 9,0% em 2010, respectivamente⁹⁵.

Além do impressionante desempenho econômico da China ter alterado sua própria participação mundial, a elevação das importações e das exportações chinesas também transformou a corrente de comércio mundial, não apenas em matéria de volume de comércio. Esse processo de integração produtiva articulado com a política cambial chinesa – estabilidade do yuan em relação ao dólar – também contribuíram para impulsionar o crescimento das exportações e importações da China, bem como a elevação de seus superávits nas transações correntes e na conta capital e financeira. Nesse contexto de superávits do balanço de pagamento, o governo chinês, para manter sua política cambial, vem acumulando reservas estrangeiras (de US\$ 168,3 bilhões em 2000, passando para US\$ 106,63 bilhões em 2006, e saltando para US\$ 2.847,3 bilhões

⁹⁴ Fonte: Direção de Estatísticas Comerciais/FMI.

⁹⁵ Idem.

em 2010), sobretudo na forma de títulos do Tesouro norte-americano⁹⁶. Ao final de 2010, as reservas estrangeiras tinham aumentado em US\$ 448,1 bilhões em comparação ao final do ano anterior. No final deste mesmo ano, a taxa de câmbio RMB foi 6,6227 para 1 US\$, uma valorização de 3% em relação ao final de 2009⁹⁷.

Em relação ao plano comercial, a década de 2000 foi marcada pelo aumento explosivo da participação de produtos de maior valor agregado das exportações chinesas para o mundo. Nesse cenário, se, por um lado, os Estados Unidos desempenharam um papel de “grande consumidor” do mundo (aumento do seu déficit em transações correntes), por outro, a China - como um dos principais fornecedores de bens para demanda norte-americana e de capitais para o mercado de títulos do Tesouro dos Estados Unidos - desempenhou um papel de elo de transmissão de efeitos imediatos relativamente positivos para outras regiões, especialmente para América Latina. O relatório “Modernização da China 2008⁹⁸”, feito pela Academia Chinesa de Ciências Sociais (CASS), sublinha que a RPC só deve investir em relações com países que tenham alguma das seguintes características: ser inovador, ter muitos recursos, ter uma grande população, ter cultura, ser amigável, ou estar nos arredores da China. Os recursos naturais e a população do Sul global são, assim, fatores explicativos da consolidação progressiva da presença chinesa na África e na América Latina.

A Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) apontou que até 2015 a China poderá se tornar o segundo maior parceiro comercial da região, atrás apenas dos EUA (a nação asiática já é a principal parceira comercial de alguns países, incluindo o Brasil). Em 2010, o comércio entre China e América Latina totalizou US\$ 178,6 bilhões (cerca de 284 bilhões de reais), um impressionante incremento de 51% em relação a 2009. Enquanto esse grande salto, em parte, reflete a recuperação de um período mais lento de negócios durante a depressão econômica internacional de 2008-09, também destaca o fato de que intensificar o comércio com a China é agora uma consideração importante aos países da América Latina, particularmente aqueles ávidos por diversificar laços de comércio para além dos EUA.

⁹⁶ Entre dezembro de 2001 e novembro de 2010, verificou-se um crescimento de 1.039% (de US\$ 78,6 bilhões para US\$ 895,6 bilhões) no estoque de títulos do Tesouro americano em poder dos chineses. Essa evolução gerou uma significativa elevação da participação do total de títulos em poder do governo chinês (de 7,6% para 20,6%). (PINTO, 2011).

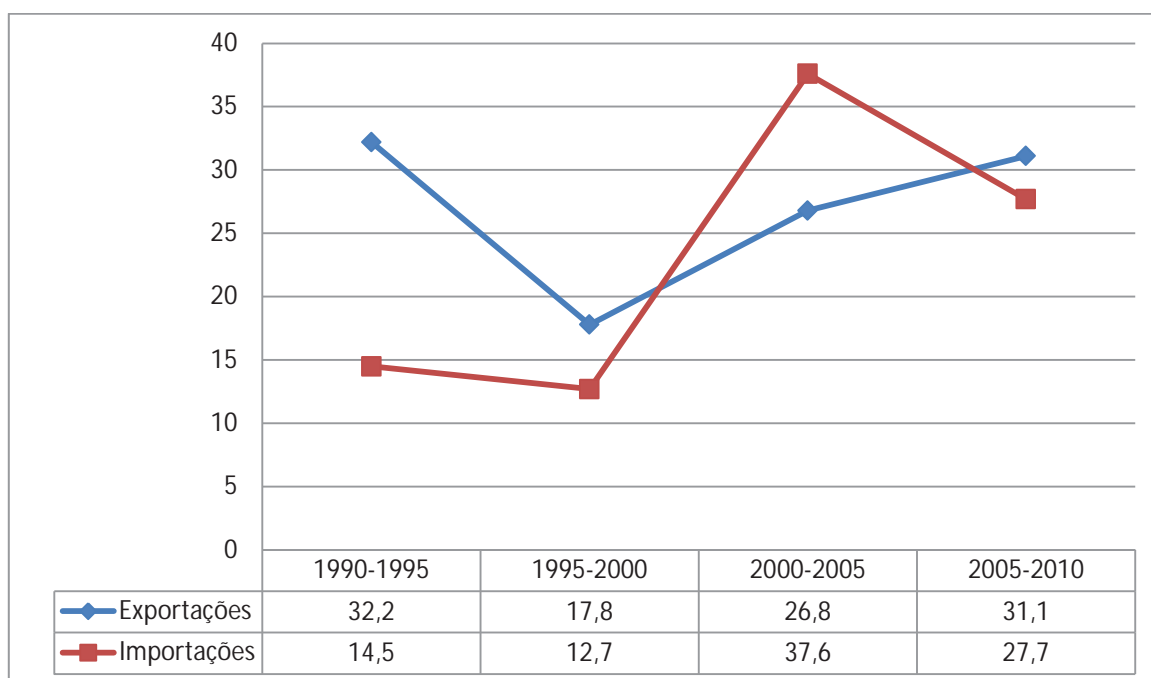
⁹⁷ Fonte: Direção de Estatísticas Comerciais/FMI.

⁹⁸ Chinese Academy of Social Sciences. “China’s modernization 2008”, jan. 2008.

Em contrapartida, inquietações a respeito dos riscos do crescente comércio da China com a região estão se tornando cada vez mais sonoras: o país asiático poderia comprar as *commodities* da América Latina sem garantir benefícios no longo prazo para a região; a competição dos importados chineses prejudica os produtores domésticos; projetos chineses vão trazer trabalhadores chineses ao invés de contratar funcionários locais; e o cultivo de laços com o país asiático pode dissuadir outros potenciais investidores. Há ainda riscos de dependência financeira significantes, enquanto a combinação de empréstimos leves e projetos de investimentos podem deixar alguns países perigosamente endividados ou dependentes da China.

O volume de comércio chinês com a América Latina é bastante intenso: no ano de 2000, o comércio sino-latino-americano totalizou US\$ 10 bilhões, saltando para US\$ 178,6 bilhões no final da década, em 2010. Neste período, as exportações da América Latina para a China aumentaram 82 vezes (de US\$ 0,5 bilhão para US\$ 40,2 bilhões), enquanto as importações foram multiplicadas por 187 (de US\$ 0,5 bilhão para US\$ 92,6 bilhões).

Gráfico 2 - Taxa de Crescimento Médio Anual do Comércio com a China (%) 1990-2010



Fonte: Elaborado pelo autor baseado em Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2011.

Nesse sentido, Paulino e Pires (2008), referindo-se à série de estudos do economista-chefe do Centro de Desenvolvimento da OCDE, Javier Santiso, a respeito das relações de comércio entre a América Latina e a República Popular da China, apontam que:

A China tem agido mais como um ‘anjo comercial’ que oferece um amplo mercado para as *commodities* da região do que como ‘la bête noir’ que rouba empregos e rebaixa a lucratividade dos concorrentes ocidentais [...] pela primeira vez na história, o crescimento econômico da região deixa de estar acoplado apenas à dinâmica econômica das EUA e da Europa, como ocorreu até o final do Século XX, e passa a contar com uma terceira turbina propulsora, o mercado asiático, e particularmente o mercado chinês. (PAULINO; PIRES, 2011, p.205)

Além da já sabida demanda por matérias-primas, a diplomacia chinesa investe no discurso de “pertencimento comum ao Terceiro Mundo” e invocação de relações tanto bilaterais quanto multilaterais com base na cooperação Sul-Sul⁹⁹ num âmbito de Pós-Consenso de Washington (SANTILLÁN, 2009, p. 221), sendo relevante o fato de que a China aumentou seu envolvimento multilateral na região tornando-se um membro pleno do Banco de Desenvolvimento Inter-Americano (BID) em 2008 (CEPAL, 2010). Assim, “o rápido crescimento da economia chinesa requer um maior ingresso de recursos naturais e matérias-primas e a América Latina, neste sentido, constitui um sócio adequado” (JIANG, 2003 *apud* SANTILLÁN, 2009, p. 221). Também para a América Latina, configurar um novo padrão de inserção e relacionamento internacional passava pela expressão estratégica representada pelo Leste Asiático – em geral, pela Bacia do Pacífico¹⁰⁰ - com conteúdo tanto econômico quanto político.

Durante a última década, o comércio entre as duas regiões apoiou-se nesta complementaridade de seus recursos: a China tem escassos recursos naturais para pautar seu crescimento, enquanto a América Latina - e também o Caribe - contam com abundância desses recursos. Isso levou a uma troca já há muito conhecida de *commodities* por bens manufaturados.

⁹⁹ Para Santillán (2009), essa invocação de inter-regionalismo dado pelo conceito de cooperação Sul-Sul foi utilizada para demarcar uma “zona compartilhada de interesses” entre América Latina e o Leste Asiático sustentada, do lado latino-americano, “na necessidade de aprofundar a diversificação como objetivo estratégico da política exterior e, do lado do Leste Asiático, como meio para aprofundar o desenvolvimento econômico, o comércio e o investimento (o qual é perfeitamente consistente com o sustentado por diplomatas e acadêmicos chineses).” (SANTILLÁN, 2009, p. 221) .

¹⁰⁰ Em termos econômicos, a Bacia do Pacífico é hoje responsável pela produção de mais de 60% do produto bruto mundial. O Peru, por fatores históricos – bases de emigração japonesa e chinesa inicialmente – liderou na América Latina o estabelecimento de relações com a costa leste asiática, especificamente China e Japão, países essenciais da atual economia mundial (ZEVALLOS, 2007)

Embora tal dinâmica comercial tenha trazido ganhos para ambos os atores, os benefícios foram para poucos setores e um número limitado de países da América Latina e Caribe, o que reflete claramente a concentração da pauta exportadora latino-americana para a China. Produtos de mineração representam quase metade das exportações, seguidos pelos produtos agrícolas, com uma participação de 35%. Cerca de 90% das exportações da região para a China vinham de apenas quatro países: Brasil (41%), Chile (23,1%), Argentina (15,9%) e Peru (9,3%). (BID, 2010). A participação de América Latina e Caribe segue aumentando, ainda que num nível reduzido, e abarca 6% tanto nas exportações quanto nas importações chinesas¹⁰¹.

A China já é o maior importador de soja do globo - importa mais da metade da soja que consome -, e caminha para ocupar lugar de destaque também na importação de grãos em geral, fato que deverá influenciar significativamente os preços internacionais destes. Diversos fatores são responsáveis por tal contexto em relação às pressões sobre o preço de grãos e, sobretudo da soja. Inicialmente, a grande massa humana chinesa, estimada em 1,3 bilhões de habitantes que corresponde por cerca de um quinto da população mundial necessita de alimentos. Além desse fator, a China sofre com sua geografia, já que muito das perdas em cereais se deu devido a problemas decorrentes do clima e geografia desfavorável - o nordeste dependente de irrigação, o noroeste é semi-árido e pouco produtivo, e o sudoeste acidentado. Sendo assim, a China se vê no difícil dilema de alimentar cerca de 23% da população mundial possuindo apenas 7% das terras cultivadas¹⁰². Outros fatores mais conjunturais como retirada de terras ambientalmente fragilizadas, perda de área no cultivo de grãos para gêneros mais lucrativos, a expansão urbana e a remoção de subsídios para os grãos de baixa qualidade também influenciam.

A estrutura de consumo foi aprimorada. O entusiasmo verificado no consumo no mercado imobiliário, automobilístico e de telecomunicações tem se mostrado contínuo, um fator que impulsiona e revigora a já alta demanda do país por *commodities*. Também observou-se um *boom* tanto em termos logísticos quanto de e-

¹⁰¹ É importante destacar que em 2009, as exportações de América Latina e Caribe para Estados Unidos e União Européia se reduziram em 26% e 28% respectivamente, enquanto as destinadas à Ásia caíram somente 5%, sendo que, em sentido contrário, para a China aumentaram 5%. (BID, 2010)

¹⁰² Fonte: República Popular da China. Disponível em:<www.china.org>

*commerce*¹⁰³, o que baixa os custos internos e aumenta o nível de escoamento - fatores propícios à elevação do consumo destes produtos em questão.

Logo, percebe-se que a questão energética vem ganhando peso com a escalada econômica chinesa e há algum tempo o governo chinês sinalizou que esta é uma área estratégica e imprescindível para a manutenção das taxas de crescimento¹⁰⁴. A matriz energética chinesa é ainda extremamente dependente de combustíveis fósseis e biomassa (madeira), fato que explica a demanda do país pelos combustíveis. No entanto, o compromisso expresso do governo com o desenvolvimento sustentável e com a preservação do meio-ambiente abre ampla potencialidade também para o aumento na demanda por diferentes fontes de energia, sobretudo as derivadas das atuais inovações tecnológicas e as mais limpas como etanol e biodiesel. Para saciar o apetite de sua crescente produção industrial e afastar as possibilidades de escassez energética devido ao superaquecimento da economia, a China prevê gastar entre US\$ 25 e US\$ 30 bilhões nos próximos cinco anos na ampliação de sua capacidade de geração de energia.¹⁰⁵

Os investimentos na modernização e expansão da infra-estrutura chinesa - construção e otimização de portos, ferrovias, rodovias, pontes, entre outros - bem como a escalada vertiginosa da construção civil com o aumento da malha de cidades medianas, a crescente urbanização e a revitalização de grandes centros como Pequim, e o admirável implemento industrial que chegou a superar a casa dos 20% anuais fazem da China um grande importador de metais em geral, principalmente do aço.

Com vistas a diminuir essa dependência externa de aço e fugir da volatilidade dos preços internacionais, a expansão da siderurgia na China também tem sido responsável por um aumento considerável na demanda por minério de ferro. Isso se reflete no próprio posicionamento do governo chinês que vem incentivando com sucesso aquisições além mar de mineradoras para garantir não apenas um implemento no beneficiamento do minério como também assegurar seu suprimento. Além de visar a

¹⁰³ A região leste da China está com seus mercados em plena expansão e a região oeste mostra um considerável potencial devido ao plano de modernização previsto nos dois últimos Planos Quinquenais.

¹⁰⁴ Nota-se também a importância com que o próprio Estado chinês trata o assunto. Poderia citar-se, por exemplo, a criação do *China Commodities Exchange Center* (CCEC), uma organização recém-formada sob a tutela da *State Economic and Trading Commission* (SETC), órgão do governo chinês responsável pela reforma das empresas estatais (State Owned Enterprises - SOE's). O CCEC visa gerir os excessivos estoques de commodities dessas empresas estatais, buscando soluções para o problema e otimizar a atuação de tais empresas.

¹⁰⁵ Fonte: CE, China Economic Information Network.

atração de capitais para aumentar sua base produtiva, aumenta também sua participação transnacional na cadeia produtiva.

Outro setor importante a ser levado em consideração quando analisado o aumento da demanda chinesa por esses ativos é o setor automobilístico. O crescimento vertiginoso na produção automobilística do país nos últimos anos e a transferência de capitais de grandes multinacionais do ramo para a China chegou a preocupar o mercado com a possível escassez de alumínio e borracha no mercado internacional, uma vez que a elevação de sua produção não acompanha a elevação verificada na demanda. Aumenta consideravelmente também a demanda por outros metais visados pela indústria tais como cobre, chumbo e zinco.

Os preços dos metais aumentaram drasticamente desde o início da década de 2000 - desta data até outubro de 2012 cresceu 128,77%¹⁰⁶-, embora alguns analistas considerem que a influência chinesa seja responsável apenas por uma parcela na composição dos aumentos nos últimos anos.

Pode-se concluir que a República Popular da China é um dos países-chaves na regulação no volátil mercado internacional de *commodities* e vem aumentando ainda mais sua participação. Assim sendo, grande parte dos países agro-exportadores ficam não apenas a mercê da demanda chinesa quanto à flutuação dos preços, como também dependentes do mercado chinês - conseqüentemente à mercê da conjuntura econômica chinesa. A voracidade do dragão chinês prejudica em alto nível os demais países dependentes de importações primárias, levando-os a gastar mais com esse tipo de importação; fato que encarece o próprio desenvolvimento chinês¹⁰⁷. Pode-se concluir também que a ascensão dos preços verificada nos últimos anos é um fato que tenderá a se repetir no futuro próximo e aumentar ainda mais no médio e longo prazo. Vale destacar, no entanto, que a China não é apenas um grande importador, mas também um grande exportador de *commodities* tais quais o magnésio - cuja inundação no mercado foi responsável pela queda dos preços e por reclamações de *dumping* por parte dos EUA e da UE – e o carvão, entre outros.

No mercado brasileiro, por exemplo, a China tem aumentado consideravelmente sua participação. Reflexo disso é a criação da China Metais e Minerais Brasil e a *China*

¹⁰⁶ Fonte: Index Mundi/FMI, 2012. Disponível em: < <http://www.indexmundi.com/pt/pre%27os-de-mercado/?mercadoria=%27ADndice-de-pre%27os-de-metals&meses=180>>. Acesso em 23/11/2012.

¹⁰⁷ Tal encarecimento é um dos motivos pelos quais o governo chinês investe no desenvolvimento em infra-estrutura, estabelecimento de *joint-ventures* e aquisições empresariais nos países provedores das *commodities* necessárias à RPC.

Minmetals South American Holding, ambas braços da empresa *China Minmetal*, controlada pelo Estado. Além disso, a empresa vem estreitando relações com a brasileira Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) - maior produtora de minério de ferro do mundo -, tendo em vista a formação de *joint-ventures*. Relatórios indicam que a empresa brasileira está investindo cerca de US\$ 8,5 bilhões em minas, ferrovias e portos no Brasil, almejando otimizar a defasada infra-estrutura logística do país e atender a demanda da China, maior consumidor mundial de aço e cobre¹⁰⁸.

Muitos esperavam uma freada na escalada da demanda chinesa. Sob o impacto da crise europeia, que acentua a queda na demanda por suas exportações, o crescimento da China vem perdendo fôlego desde o início de 2011. O Produto Interno Bruto (PIB) da China avançou 7,6% no segundo trimestre de 2012 em comparação com o mesmo período do ano anterior, abaixo da expansão de 8,1% no primeiro trimestre e marcando o menor avanço trimestral em mais de três anos – ainda assim o crescimento é muito mais expressivo do que o das economias centrais, que cresceram em torno apenas de 0,8% nos EUA e 3,2% na UE.

Previsões recentes mostram um cenário futuro de crescimento da ordem de 8%, sustentando o aumento da demanda por aço, minério de ferro, níquel, cobre, alumínio e petróleo para os próximos cinco anos. Isso porque muitos analistas vêem o mercado de *commodities* como cíclico, na medida em que o aumento dos preços em um período de alta demanda e capacidade produtiva apertada geralmente encoraja o investimento na base produtiva para alcançar a demanda. Assim, embora se constate uma desaceleração, o crescimento na economia continua e, por consequência, a escalada na demanda também.

Tendo em vista tal dinâmica do mercado internacional, os países latino-americanos posicionam-se a favor da tendência, considerando a China muito mais como oportunidade para ganhos do que como ameaça ao desenvolvimento, e foram, conseqüentemente, muito receptivos às influências e intervenções chinesas, que prometeram investimentos multibilionários na região – em 2011, China e América Latina negociaram mais de US\$ 241,5 bilhões. Esta se tornou o segundo principal destino do investimento direto chinês, recebendo investimentos não financeiros de US\$

¹⁰⁸Em 2009, a Vale anunciou que ia receber um empréstimo de US\$ 1,2 bilhão para financiar a construção de 12 embarcações de grande porte destinadas ao transporte do minério para a China, sua principal cliente. Fonte: “China reforça sua presença econômica na América Latina”. Câmara de Comércio Argentino Brasileira de São Paulo, set. 2010. Disponível em: <[HTTP://www.camarabra.com.br/boletins/detalhe_materia.asp?tp=noticia&id=118](http://www.camarabra.com.br/boletins/detalhe_materia.asp?tp=noticia&id=118)>. Acesso em 12. ago.2012.

10,1 bilhões da China¹⁰⁹. Nesse quesito a região só é suplantada pela Ásia, que recebe 49,2% dos investimentos, enquanto que a América Latina participa com 34,9%. As inversões chinesas estão relacionadas aos setores de infra-estrutura, comercial, de serviços, manufaturas, mineração e à produção de insumos industriais¹¹⁰.

No “Documento sobre a Política Chinesa para América Latina e Caribe”, texto com as diretrizes e intenções político-econômicas chinesas voltadas para a região, divulgado em novembro de 2008, fica evidente que os investimentos chineses abarcarão setores estratégicos para o próprio governo da RPC:

El Gobierno chino estimula y apoya a las diversas empresas chinas con capacidad y de buena reputación a desplegar la cooperación en inversión en América Latina y el Caribe en materia de manufactura, agricultura, silvicultura, pesquería, energía, explotación de recursos mineros, construcción de infraestructuras, servicios etc., en contribución al desarrollo socio-económico de China y los países de la región. El Gobierno chino seguirá acogiendo las inversiones en China de las empresas de América Latina y el Caribe.¹¹¹

Para além do forte discurso voltado para a cooperação, as relações comerciais entre a América Latina e a RPC podem configurar riscos ou oportunidades de acordo com a forma que cada país queira se inserir na economia mundial. Particularmente no Brasil, e em menor escala na Argentina, a estrutura econômica é bastante diversificada, convivendo setores exportadores de *commodities* (matérias-primas e alimentos) com um complexo parque industrial local que apresenta diferentes graus de produtividade. Neste caso, enquanto que o comércio com a RPC viabiliza ganhos no setor exportador de *commodities*, a oferta chinesa constitui uma séria ameaça para setores da indústria manufatureira, não só aqueles intensivos em mão-de-obra (calçados, têxteis,

¹⁰⁹ “América Latina se erige como segundo destino de las inversiones directas no financieras de China.” Agência Xinhua. Disponível em: http://www.spanish.xinhuanet.com/spanish/2006-04/26/content_246145.htm. Acessado em: 01/09/ 2006.

¹¹⁰ Vale destacar que o IED direcionado para a América Latina, ainda que crescente, carece de um direcionamento mais voltado para diferenciação e melhora de sua estrutura produtiva. De acordo com a CEPAL (2011, p. 19), “Em 2011 a região da América Latina e Caribe, após dois anos consecutivos de fortes subidas, recebeu um montante recorde de IED. Dentro desta tendência se constata que este investimento se ajusta e reforça a estrutura produtiva dos países da região, e que os projetos em setores de alta tecnologia são escassos e se encontram muito concentrados em poucos países. Além disso, a crescente repatriação de lucros, que em alguns países alcançou níveis similares às correntes de entrada, nos recorda que o IED não é um fluxo unidirecional e mostra a urgência de concentrar-se na qualidade do investimento para promover o cambio estrutural, a transferência de conhecimento ou o incremento das capacidades locais.”

¹¹¹ DOCUMENTO SOBRE LA POLITICA DE CHINA HACIA AMERICA LATINA Y EL CARIBE, Beijing, 5.nov.2008. Disponível em:< http://www.politica-china.org/imxd/noticias/doc/1225872371Texto_integro_del_Documento_sobre_la_Politica_de_China_hacia.pdf>. Acesso em 25.ago.2012.

confeccões, brinquedos etc.), como também para setores com maior componente tecnológico, como os complexos eletro-eletrônico, de bens de capital e automotivo¹¹². No entanto, para países onde a indústria local é residual e em que a produção de bens primários é preponderante, como Peru, Chile e outros países sul-americanos, o comércio com a RPC reveste-se de oportunidade para a pulverização de mercados e o conseqüente barateamento do custo de vida local por conta das importações de bens de consumo.

A década de 2000 também foi marcada pelo estreitamento de laços. Em novembro de 2004, o então presidente da China, Hu Jintao, fez uma visita histórica ao continente, na qual passou basicamente pelos importantes países exportadores de *commodities* primárias – Argentina, Brasil, Chile e Cuba – refletindo o interesse chinês em recursos naturais. Durante a visita, China e Chile anunciaram que começariam a negociar o acordo de livre comércio, o qual entrou em vigor em outubro de 2006, fazendo do Chile o primeiro país não-asiático a ter um acordo de livre comércio com a China¹¹³. Também durante a visita, o presidente chinês conseguiu que Argentina, Brasil e Chile conferissem à China o status de economia de mercado, além de ter declarado que investiria mais de US\$ 100 bilhões na América Latina, que deveriam ser destinados à construção de ferrovias, exploração de petróleo e projetos de infra-estrutura nos países latino-americanos (DUMBAUGH, et al., 2005, p.3)

Todavia, embora a RPC tenha realmente investido na região, o valor foi muito menor do que o esperado. Em 2005, por exemplo, a China investiu apenas US\$ 5 bilhões no continente, e seus investimentos foram direcionados para setores de infra-estrutura que a beneficiaram indiretamente no âmbito comercial (DREYER, 2006, p. 95). No final de 2009, cerca de 17% do IED chinês no exterior foi dirigido às economias da região, e o acervo chegou a US\$ 41 bilhões, sendo que mais de 90% deste se concentra em paraísos fiscais nas Ilhas Caimán (US\$ 27,68 bilhões) e nas Ilhas Virgens Britânicas (US\$ 11,8 bilhões), seguidas pelo investimento no Brasil (US\$ 289 milhões) e pelo Peru (US\$ 279 milhões)¹¹⁴.

Este fato explicita que devido à estrutura comercial sino-latino-americana, enquanto os países latinos que não exportam basicamente *commodities* primárias para

¹¹² Tal ameaça vale tanto para a competição no mercado local como para terceiros mercados, já que produtores instalados no Brasil concorrem com os chineses nos mercados norte-americano e europeu.

¹¹³ O acordo eliminou tarifas em 92% dos produtos exportados pelo Chile e 50% dos produtos exportados pela China a este país (SMITH, 2005 – nós e a china p. 283).

¹¹⁴ Comissão Econômica para América Latina e Caribe (CEPAL), 2010.

aquele país – caso do México – perdem em relação ao crescimento chinês, países latinos que exportam *commodities* primárias para a China beneficiam-se mais de sua interação, ao menos a curto e médio prazo – caso do Brasil, que fornece em torno de 60% da soja consumida na China (TRINH, 2006, p. 7).

A partir disso nota-se que as diretrizes da política de investimentos externos de empresas chinesas são focadas em áreas que assegurem: acesso a recursos naturais; apoio às exportações para garantir o aumento de sua participação nos mercados nos quais investe; aquisição de novas competências; estabelecimento de redes locais de distribuição – com destaque para área de bens de capital e componentes eletrônicos -; incremento da competitividade industrial no mercado interno; necessidade de realocação de indústrias maduras para mercados com custo mais baixo; criação de marcas internacionais; entre outros. O portfólio de investimentos abrange *joint-ventures*, fusões, aquisições, prestação de serviços e empréstimos em setores selecionados, como petróleo e gás. Como aponta a CEPAL (2011), um fator importante relacionado aos investimentos e aquisições no ano de 2011 é a expansão considerável das operações de empresas asiáticas na região:

Este fenômeno ocorreu simultaneamente com uma retirada das empresas transnacionais européias, em uma espécie de recompra de ativos estratégicos que passam de ser propriedade de empresas européias a estarem sob controle japonês ou chinês. Neste contexto, não é estranho observar importantes conglomerados japoneses tomando posições nas economias latino-americanas, já que o Japão há anos mantém uma destacada presença na região. Contudo, neste ano, como em 2010, se observa uma acentuada afluência de capitais chineses [...] cabe ressaltar que, embora este novo posicionamento das empresas asiáticas seja bem heterogêneo quanto ao âmbito territorial, dado que se verifica em diversos países da região, do ponto de vista setorial está caracterizado por uma forte concentração em indústrias baseadas em recursos naturais, isto é, em mineração, petróleo e gás. (CEPAL, 2011, p. 44)

Nota-se então, que as principais *commodities* para o direcionamento dos investimentos são as minerais e agrícolas, riquezas abundantes na América do Sul, além de investimentos direcionados para o escoamento de tais produtos. E mesmo a despeito de suas limitações, os investimentos em infra-estrutura provenientes da China são úteis na medida em que a porcentagem relativa ao PIB direcionada à manutenção da infra-estrutura latino-americana não atinge os 3% requeridos, de acordo com o Banco Mundial (GUTHRIE et al., 2006, p. 14).

Esses investimentos estão presentes em maior volume no Brasil, Peru, Argentina, Venezuela e Chile¹¹⁵. Embora os volumes totais ainda sejam pequenos, a tendência tem sido de crescimento em função do aumento das necessidades da economia chinesa e de sua estratégia competitiva global¹¹⁶.

Não obstante o dinâmico comércio da região com a China, o desempenho impactante desta última, somado ao seu crescimento interno e à sua forte presença nos mercados mundiais, tem gerado alerta a respeito da possibilidade de que a emergência desse gigante asiático tenha impactos negativos sobre a capacidade da América Latina de atrair IED e sobre o próprio fluxo de comércio intra-regional devido ao “efeito demanda” da China.

Mesmo diante de tais receios, os países da América Latina atraíram um fluxo de investimento estrangeiro direto (IED) de US\$ 216,4 bilhões em 2011, um crescimento de 34,6% sobre o ano anterior. O Brasil ainda foi o que registrou o maior aumento no fluxo de entrada de investimentos (35,3%), que compensaram o declínio de 10% do IED para a Argentina, segundo revela o detalhamento do relatório da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD, 2012). No que tange à Grande China, somando os US\$ 78,4 bilhões em investimentos que entraram em Hong Kong, seu IED ficou em US\$ 132 bilhões¹¹⁷.

No que tange ao deslocamento da maior dinâmica comercial de intra-regional para a da região com a China, um estudo elaborado por uma equipe brasileira, coordenada por Celio Hiratuka da UNICAMP e Marta Castilho da UFRJ – com aportes de equipes de México, Argentina e Uruguai -, utiliza-se do método de Modelo de Participação de Mercado Constante (CMS, *Constant Market Share*) para tentar medir

¹¹⁵ Por seu mercado consumidor, pela produção de ferro e soja e pela demanda de maquinário em diversos setores, especialmente o do petróleo, o Brasil é considerado a jóia da coroa na região.

¹¹⁶ O programa - ou estratégia - chinesa chamado *Going Global* é o principal instrumento de fomento de IED no exterior. Permite obter massivo financiamento, apoio logístico e outras formas de ajuda por parte do governo central, e cada vez mais dos governos provinciais e municipais, como resultado da transferência de funções no sentido do setor público central para o regional, processo que provavelmente continuará com os novos líderes do Politburo após o XVIII Congresso do Partido Comunista Chinês, em novembro de 2012.

¹¹⁷ Ainda assim, há que se levar em conta que os fluxos de IED para a China são direcionados para setores de alta tecnologia, enquanto que os direcionados para a América Latina, são voltados para setores de baixa e média-baixa tecnologia. De acordo com a CEPAL (2011a), “em 2011, dos projetos de investimento na América Latina e no Caribe, 61% se concentraram em setores de baixa e média-baixa tecnologia; 43% corresponderam a setores de média-baixa tecnologia, enquanto os setores de baixa tecnologia foram destino de 18% do investimento. Estes projetos se materializaram principalmente nas indústrias de metais, refinarias de petróleo, alimentos, têxteis e papel e celulose. A grande proporção de projetos em setores de baixa e média-baixa tecnologia contrasta com o que sucede em outras regiões em desenvolvimento, como Ásia —e especificamente na China, onde os projetos em setores de conteúdo tecnológico alto e médio-alto representam mais de 80%.”

que parte do ganho ou da perda de mercado de selecionados países da ALADI se explica pela presença da China nos mesmos. De acordo com os resultados, a China não só estaria potencialmente deslocando exportações dos países latino-americanos nos mercados da ALADI, como este efeito mostra-se crescente e alcançando um número cada vez maior de produtos¹¹⁸.

Nesse sentido, pode-se dizer que a ampliação do mercado latino-americano para usufruir de ganhos de escala e de escopo, promovendo o incremento da competitividade também em terceiros mercados, requer não apenas ajustes comerciais, mas também importantes investimentos na infra-estrutura que conecta os diferentes países, de forma a reduzir-se o custo das operações comerciais na região. A própria RPC está disposta a investir na infra-estrutura da região. De acordo com o “Documento sobre a Política Chinesa para a América Latina e o Caribe” (2008, p. 5):

La parte china desea reforzar la cooperación práctica con los países latinoamericanos y caribeños en la construcción de infraestructuras de transporte, información, comunicaciones, obras hidráulicas e hidroeléctricas, entre otras áreas, ampliar la magnitud de la contratación de obras en la región y desplegar colaboraciones mutuamente beneficiosas de diversas modalidades, contribuyendo activamente a mejorar las condiciones infraestructurales de la región.

O avanço chinês na América Latina deve-se também à agilidade do país em fazer negócios e colocar em prática o plano de operação para alcançar as metas planejadas de forma rápida. Por outro lado, os países latino-americanos têm procedimentos institucionais excessivamente burocráticos e políticas fragmentadas que impedem a conclusão ágil de empreendimentos comerciais. É possível superar a marcada assimetria entre o crescente intercâmbio comercial e os ainda reduzidos investimentos recíprocos através de uma estruturação de um pacote de iniciativas de investimento que possam atrair ainda mais o interesse do governo chinês e das empresas chinesas. De acordo com a CEPAL (2010),

La inversión de este país en proyectos de infraestructura y de energía no solo permitiría fortalecer sus relaciones económicas con la región, sino que también generaría externalidades positivas para el propio proceso de integración regional latinoamericano. Los proyectos de infraestructura definidos en el ámbito de la IIRSA y del Proyecto Mesoamérica aparecen como candidatos naturales en este sentido. (CEPAL, 2010, p.25)

Isso significa também que, para reduzir os efeitos negativos naqueles setores onde a competição chinesa é mais evidente, como nos setores intensivos em mão de

¹¹⁸ Ver: BITTENCOURT, G. (Cor.). El Impacto de China en América Latina: Comercio e inversiones. Red Mercosur de Investigaciones Económicas, Motevidéo, Uruguay, 2012. Disponível em: <<http://dusselpeters.com/54.pdf>>. Acesso em 23.ago.2012.

obra, mas, principalmente, nos setores mais intensivos em tecnologia, como máquinas e equipamentos, material elétrico e material eletrônico, e, ainda, para maximizar os efeitos positivos como no setor de veículos, por exemplo, o reforço das estratégias de integração produtiva entre os países da região pode ser um elemento de grande importância.

Reforçar o comércio intra-regional de bens de maior conteúdo tecnológico, estimular a formação de cadeias produtivas regionais, encontrar mecanismos para fomentar a complementaridade produtiva e tecnológica, assim como buscar eliminar assimetrias entre os países são elementos que estão na agenda dos países da região há certo tempo. A busca de complementação produtiva regional através da integração regional deve ganhar ênfase, justamente pela possibilidade de criar laços de negócios mais sólidos e duradouros, que compensem a possibilidade de simplesmente comprar produtos baratos de fora da região.

3.2 – Localização, antecedentes, discursos oficiais e cooperação bilateral em torno da Via.

O Eixo Peru-Brasil-Bolívia em si é uma faixa geográfica cuja área de influência (superfície de 1.146.871 km², incorporando 10,52% da soma da superfície total dos três países que formam o EID) abrange os departamentos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios e Puno, no Peru, os departamentos de Pando, Beni e La Paz da Bolívia e os Estados do Acre e de Rondônia, no Brasil.

Figura 10 - Localização e área de influência do Eixo Peru-Brasil-Bolívia



Fonte: www.iirsa.org

Tal Eixo, dentre os demais da IIRSA, abrange a área com menor densidade demográfica, em média de 8,94 habitantes/km². Em 2008, o PIB estimado do Eixo era de US\$ 20,44 milhões. Em 2008, 96,62% das exportações em valor pelos países integrantes do Eixo foram extra-regionais, enquanto 3,38% (US\$ 7,97 bilhões) corresponderam a exportações intra-regionais, ou seja, entre os próprios países integrantes do Eixo¹¹⁹.

No que tange à pauta dessas exportações, tem-se concentração nos produtos primários. Em 2008, entre os cinco principais produtos exportados pelos países do Eixo, o petróleo cru é o mais importante, representando cerca de 6,01% do valor total exportado, seguido em importância pelas exportações de minério de ferro não aglomerado e seus concentrados (abarcando 4,68% do total exportado), grãos de soja, minério de cobre e ouro. Os principais focos de infra-estrutura do eixo estão no Peru e no Brasil, fato constatado pelas áreas de influência relativa dentro do eixo: 51,95% dos

¹¹⁹ Ver em: IIRSA. Seção IV Eixo Peru-Brasil-Bolívia. Disponível em: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/lb10_secao_iv_eixo_peru-brasil-bolivia.pdf. Acesso em 04.ago.2012.

sete departamentos peruanos, 32,59% dos dois estados brasileiros e 15,47% dos três departamentos bolivianos¹²⁰.

Além disso, é exatamente através do Peru que o Brasil tem potencialmente acesso terrestre mais facilitado devido à proximidade nesta porção do território nacional brasileiro com o Oceano Pacífico. A fronteira do Brasil com este país é a segunda maior (2.995 km) – além de ser uma fronteira amazônica¹²¹, constituída por rios, lagos e canais em sua maioria navegáveis -, atrás apenas das fronteiras com a Bolívia (3.423 km), que por sua vez, é mediterrânea e não daria acesso brasileiro ao Oceano Pacífico diretamente (ZEVALLOS, 2007). De acordo com Zevallos (1993)

[...] a Amazônia não ficará à margem do Pacífico. Os vínculos, cedo ou tarde, serão estabelecidos através da sua saída natural, localizada no Peru; nós a chamamos *natural* porque é a distância mais curta e menos problemática entre a parte principal da massa territorial amazônica, localizada no Brasil, e o Pacífico.(ZEVALLOS, 1993, p. 119, grifo do autor)

Unir o Brasil ao Peru através de estradas é uma intenção antiga de ambas as nações¹²². Os benefícios da interconexão, justificados ou não, são percebidos por eles como essenciais para o desenvolvimento da região. Tradicionalmente foram os rios os responsáveis pela comunicação entre os países, mas nunca foram considerados suficientes e, de fato, com exceção do rio Amazonas, na maioria dos casos os cursos são paralelos e não transversais à fronteira entre os dois países.

Por isso, desde os anos 1940, em que o Peru abriu as primeiras estradas de penetração na selva amazônica, e especialmente desde os anos 1960 e 1970¹²³, em que o presidente peruano Fernando Belaúnde e os militares brasileiros lançaram enormes obras que tinham por finalidade "penetrar" a região (como a Marginal da Selva do Perú

¹²⁰ Idem.

¹²¹ É válido destacar que a soma da parte amazônica brasileira (64%) e da parte peruana (16%) conformam 80% da Bacia Amazônica. (ZEVALLOS, 2007)

¹²² Neste sentido, "La propuesta de la carretera Interoceánica no ha sido originada por la IIRSA. En efecto, desde 1981 existe un convenio de interconexión vial entre Brasil y Perú que preveía conexiones entre Pucallpa y Cruzeiro do Sul, y entre Puerto Maldonado y Río Branco. Esta propuesta ya acogía anhelos mucho más antiguos, expresados en el proyecto de construcción de la carretera Marginal de la Selva en los años 1960s." (DOUROJEANNI, 2006, p.13)

¹²³No Peru, desde os anos 1970 Puerto Maldonado está unido a Cusco e Puno por estradas firmadas. Os trechos Azangaro-San Gabán e Cusco-Quincemil existem desde os anos 1940 e 1950, respectivamente. Na realidade, a via entre Cusco e Quincemil foi iniciada em 1925 (DOUROJEANNI, 2006). Na parte brasileira, a partir de 1964 os militares colocam em prática o projeto geopolítico de integração e controle da Amazônia. Especificamente em 1966, e em meio à discussão de internacionalização da Amazônia, o então presidente Castelo Branco lança o slogan "Integrar para não Entregar". Fonte: PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Regularização Fundiária na Amazônia Legal. Disponível em: <<http://multimidia.brasil.gov.br/regularizacaoafundiaria/infografia-timeline.html>>. Acesso em: 22.jun.2012.

e a Transamazônica brasileira), começaram a proliferar propostas de conexão, em sua grande parte sem sucesso, com exceção da BR-364 entre Cuiabá (Mato Grosso) e Rio Branco (Acre), cruzando por Porto Velho (Rondônia). Tal estrada é a mais famosa das tentativas e também parte importante da Inter-oceânica, já que é o maior e principal segmento de conformação do corredor inter-oceânico no lado brasileiro.

Ao longo da década de 1990, o governo de Alberto Fujimori (julho de 1990 a novembro de 2000) do Peru melhorou substancialmente as vias de conexão, construindo inclusive a maior parte das pontes da região para que houvesse fluxos comerciais mais significantes com a Bacia do Pacífico. É importante destacar o fato de que este mesmo presidente é filho de japoneses, e que o Peru manteve desde muito cedo relações estreitas com países da Ásia Pacífico, sobretudo com o Japão e com a China, sendo o país precursor da América Latina no estabelecimento de relações com países hoje fortemente dinâmicos na economia mundial¹²⁴.

A busca de mão de obra para a construção de grandes ferrovias para escoamento de guano e salitre peruanos no século XIX levou o Peru a estabelecer relações com a China em 1849. Essas relações foram institucionalizadas diplomaticamente em 1874, quando do fim do regime de tráfico de *culies* – sistema de trabalho muito semelhante a uma escravidão temporária imposto aos chineses que trabalhavam no Peru – por pressão britânica e devido à denúncia de maus tratos por um *culi* chinês refugiado em uma cidade costeira do Japão. A partir do incidente desse *culi* fugitivo de uma embarcação do Peru, este país também passou a estabelecer bases permanentes para relações nipo-peruanas, inclusive acordando sobre projeto de imigração de cidadãos japoneses. De acordo com Morimoto (1979, p. 18 *apud* ZEVALLOS, 2007, p. 94)

a imigração japonesa para a América do Sul começou em 1899, com o ingresso do primeiro contingente de imigrantes dessa nacionalidade no Peru. Mas existem antecedentes da presença de japoneses no Peru antes da concretização do projeto de imigração. Em 1889 foi apresentado o primeiro projeto de investimento de capital japonês na indústria de mineração [peruana] e nesse ano foram enviados 17 técnicos japoneses...para operar [uma] mina...

¹²⁴ Zevallos (1993, p. 120) aponta já no início da década de 1990, e sem ainda ter a dimensão do crescimento estrondoso da China, que “a costa peruana contém a parte mais ocidental da América do Sul; assim, relativamente, o Peru é o país sul-americano mais próximo do nordeste asiático, cujo eixo é o Japão, sub-região mais importante da Bacia do Pacífico. O investigador mexicano Kerber mostra que, das diferentes sub-regiões do Pacífico, a do nordeste asiático pode ser considerada como a mais crítica para a determinação da tendência internacional de hoje. O Japão é o centro desse nordeste onde coincidem os interesses dos Estados Unidos, da China e da ex-União Soviética. Portanto, na América do Sul, vincular-se à costa peruana significa aproximar-se do nordeste asiático.”

Doravante, os investimentos japoneses na costa sul-americana do Pacífico não cessaram tão cedo. No fim da década de 1980, este país, paupérrimo no que tange aos recursos naturais, importava 99% de seu petróleo, 86,85% de seu carvão, 94,40% de seu gás natural, 99,70% de seu ferro, 96,80% de seu cobre, 80,80% de seu chumbo, 61,70% de seu zinco e 100% de seu alumínio, recursos estes abundantes na região sul-americana, sobretudo na região amazônica (ZEVALLOS, 1993). Especificamente no Peru, a mineração representava enorme potencial, pois as reservas minerais e de gases do Peru estão entre as mais importantes do continente.

Sendo assim, havia grande interesse do Japão na consolidação das estradas interligando as partes tanto brasileiras quanto peruanas da Amazônia (Porto Velho - Matarani), que dariam escoamento direto para a Bacia do Pacífico sem necessitar de um deslocamento maior passando pelo Canal do Panamá ou pela Terra do Fogo no extremo sul do continente americano (Figura 11).

Figura 11 - Alternativas de rotas de escoamento comercial para o Japão



Fonte: ZEVALLOS, Enrique Amayo. Da Amazônia ao Pacífico cruzando os Andes. Estudos Avançado, 7(17), 1993.

No entanto, o Japão foi resistente em participar do financiamento do projeto de infra-estrutura para a construção da estrada, apesar de sua capacidade econômica e tecnológica, pois seguiam um modelo de doutrina de Segurança Nacional Compreensiva (SNC) para com a ordem internacional. De acordo com tal doutrina, a busca por

crescimento econômico nacional deve seguir com a cooperação e a paz no âmbito internacional.

Desta forma, o Japão renunciou um investimento comercial para que não entrasse em desacordo com as intenções geopolíticas de seu principal parceiro econômico, os Estados Unidos. De acordo com Zevallos (1993, p. 151), “o Japão não deseja que os EUA vejam nessa atitude qualquer restrição ao que considera seus interesses estratégicos naturais — América do Sul como parte do seu *back yard*”. Ainda que as pressões estadunidenses ao Japão para a desistência do financiamento de tal estrada fossem motivadas pela vontade hegemônica no continente americano, os EUA utilizaram-se de argumentos morais pautados na defesa ambiental para manifestar sua oposição. Em 1988 o presidente norte-americano George Bush manifestou ao Primeiro Ministro japonês Noburo Takshita a sua oposição ao financiamento caso não fossem realizados estudos prévios de impacto ambiental. A partir de então, o Japão passou a declarar oficialmente que nunca havia tido tal interesse¹²⁵.

Do lado brasileiro, setores do governo referiam-se a tal empreendimento como a estrada Acre-Tóquio, já numa alusão à estrada como inevitável zona de passagem entre o Brasil e os portos na costa pacífica sul-americana. Zevallos (1993) aponta que

O extremo dessa posição foi manifestado no Congresso Nacional Brasileiro, quando, ao falar-se da *Estrada Acre-Tóquio* estava-se sugerindo que entre estes dois pontos *não há nada*; o Peru com seus interesses e recursos *simplesmente não existia*. Parece óbvio que essa maneira de pensar poderia transformar qualquer projeto, por melhor que fosse, em inegociável. (ZEVALLOS, 1993, p. 147, grifo do autor)

Em resumo, pode-se inferir que a via que interliga o Brasil ao Peru tem-se apresentado estratégica não só para ambos os países no que tange à integração bilateral e regional, como também para terceiros países – mormente da Ásia Pacífico - interessados no acesso aos recursos abundantes da região. Se antes o Japão reconhecia o benefício que tal estrada traria ao seu desenvolvimento econômico a partir do acesso aos recursos sul-americanos, hoje a China tem efetivamente mostrado interesse em investir em obras de infra-estrutura na região que facilitem o escoamento de recursos naturais da

¹²⁵ Ver em: “Publicidade negativa afugenta financiamento”. FSP, 20 out. 1990; “EUA pressionam Tóquio por causa da Amazônia”. Jornal do Brasil (JB), 24 fev.1989; “Japão nega construção de estrada”. OESP, 9 mar. 1989. In: ZEVALLOS, E. A. Da Amazônia ao Pacífico cruzando os Andes. Estudos Avançados, 7(17), 1993.

região para o abastecimento e manutenção de seu surpreendente crescimento econômico.

Conectar aquela região então com o Oceano Pacífico é significativo, pois a China é hoje responsável, por exemplo, por 37,54% das importações anuais do Estado do Amazonas, além de figurar como uma importante investidora, seguida por Coréia do Sul (14,33% das importações) e Japão (12,31%)¹²⁶. Na Zona Franca de Manaus¹²⁷, a presença chinesa já é marcante no setor eletrônico, com fábricas como a fabricante de autorrádios (H-Buster), no setor termoplástico (Tainan Indústria e Comércio Ltda), condicionadores de ar (Gree Norte S.A e Midea) e, principalmente, duas rodas (CR Zongshen Fabricadora de Veículos Ltda - Kasinski, Haobao Motor do Brasil e Moto Traxx). (LEROY et. al 2010)

Não obstante, o projeto foi pioneiro na implantação de soluções para romper o problema da auto-sustentabilidade financeira e colocar em execução a infra-estrutura necessária com soluções inovadoras desenhadas para tornar possíveis os demais projetos da IIRSA priorizados dentro do EID em questão.

Tal solução inovadora consiste na estruturação financeira de concessões das vias através de Parcerias Público-Privadas (PPP), públicas através de organismos públicos e multilaterais, e setor privado através de empresas concessionárias. Sobre as características de financiamento deste projeto, Zevallos (2006) indica que

Una peculiaridad de este proyecto es que la licitación para la construcción incluyó la concesión de la administración de la carretera a las empresas ganadoras, que en el lapso de 25 años esperan recuperar la inversión y lucrar implantando un sistema de peaje. Esta modalidad de concesión se llama BOT (*Build, Operate and Transfer* o Construye, Opera y Transfiere). Por Ley N° 28214 (30 de abril de 2004) se declaró de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente la construcción y asfaltado del proyecto corredor vial Interoceánico Perú-Brasil. Mediante resolución suprema N° 156-2004-EF (21 de diciembre de 2004) se ratificó el acuerdo del consejo directivo de Proinversión, por el cual se estableció la entrega en concesión al sector

¹²⁶ Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico (SEPLAN). Análise da Balança Comercial do Estado do Amazonas Janeiro/2012. Disponível em: http://www.seplan.am.gov.br/arquivos/download/arqeditor/balanca_comercial_janeiro_2012.pdf. Acesso em 20/04/2012.

¹²⁷ Zona franca criada em 1967, na cidade de Manaus, pelo governo federal com o objetivo de impulsionar o desenvolvimento da Amazônia Ocidental. Gerida pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), esse pólo é importante e crescente fonte de arrecadação pública. As indústrias ali localizadas recebem incentivos fiscais como isenção do imposto de importação e imposto de exportação, desconto parcial no Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS) e isenção de IPTU por dez anos. Fonte: SUFRAMA, 2012. Disponível em: <<http://www.suframa.gov.br/>>. Acesso em: 02.set.2012.

privado de las obras y el mantenimiento involucrados en el proyecto corredor vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil¹²⁸. (ZEVALLOS, 2006, p. 14)

Mediante estas parcerias entre Estado e empresas é que foram realizadas as obras de pavimentação de estradas nos seguintes trechos: Iñapari-PuertoMaldonado-Inambari (verde), Inambari-Juliaca (amarelo) e Inambari-Cusco (violeta), que constituem o projeto AIC-24 e corresponde respectivamente às seções 2, 3 e 4 da concessão incluída no “Corredor Inter-oceânico Sul”, que inclui ainda as seções 1 (laranja), 5 e 6 (vermelho) que conduzem tais estradas aos portos peruanos no Pacífico nas cidades de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo, respectivamente, conforme ilustrado pelo mapa da Figura 13. Mais abaixo, em outro mapa na Figura 14, podemos notar as características geográficas da região abarcada por estas obras e uma de suas prováveis extensões ligando os dois oceanos que banham a America do Sul.

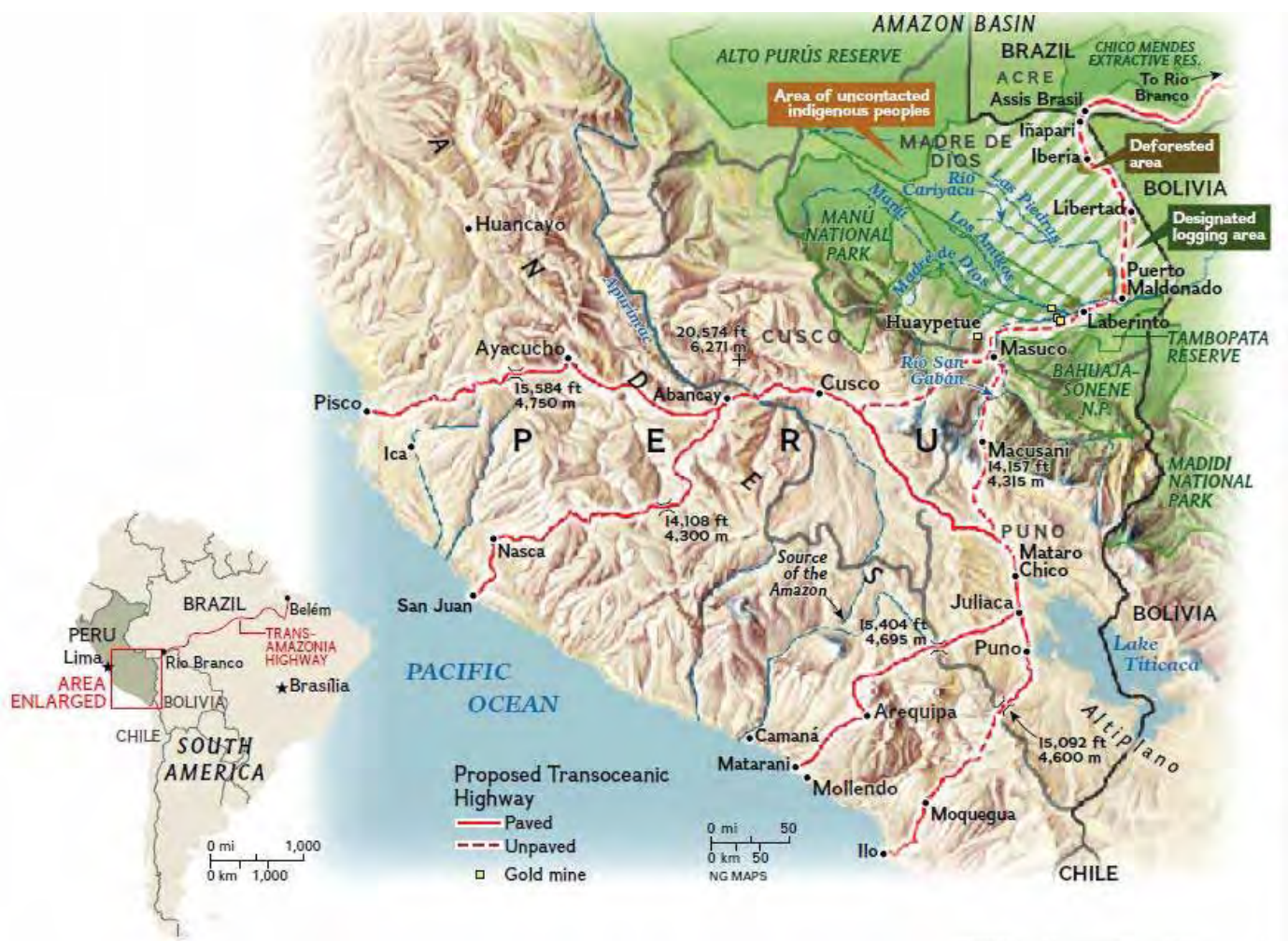
¹²⁸ As empresas concessionárias financiam sob a modalidade chamada de BOT (*Build, Operate and Transfer* ou Construir, Operar e Transferir). Nesta forma de financiamento de projeto, a iniciativa privada recebe licença do setor público para projetar, construir e operar um projeto de infra-estrutura por um período determinado, após o qual a administração é transferida novamente ao setor público. A instituição privada concessionária possui permissão para estabelecer tarifas e/ou arrendar o empreendimento com fins de recuperar os investimentos iniciais e compensar a manutenção do projeto. Fonte: BANCO MUNDIAL. PPP in Infrastructure Resource Center. Disponível em:<<http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements/concessions-bots-dbos>>. Acesso em 20.abr.2012.

Figura 12 - Trechos peruanos da Via Inter-Oceânica Sul



Fonte: www.biceca.org

Figura 13 - Mapa físico da região abrangida pelos trechos da Via Inter-oceânica Sul



Fonte: CONOVER, Ted. Peru's Highway of Dreams: a new road connecting Amazonia to the Pacific could bring riches and ecological ruin. *National Geographic*. Junho. 2003.

O objetivo de tal projeto, de acordo com o informe de avaliação da AIC 2005-2010, é melhorar e reabilitar a infra-estrutura viária da macrorregião sul do Peru, que conecta o país com os Estados do Acre e Rondônia no Brasil, buscando facilitar os fluxos de passageiros e carga dessas regiões e sua saída aos mercados internacionais através da Bacia do Pacífico, impulsionando assim o processo de integração regional. De acordo com a IIRSA, a função estratégica do empreendimento é

Abrir novas possibilidades para o desenvolvimento socioeconômico da macrorregião sul do Peru e dos Estados do Acre e de Rondônia do Brasil por meio de sua vinculação conjunta; facilitar o acesso a referidos Estados brasileiros assim como da serra e da Amazônia peruanas aos mercados internacionais, em especial da Bacia do Pacífico, impulsionando deste modo o processo de integração regional¹²⁹.

¹²⁹ IIRSA. Seção IV Eixo Peru-Brasil-Bolívia. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/lb10_secao_iv_eixo_peru-brasil-bolivia.pdf>. Acesso em 04.ago.2012.

As obras em nível de estradas referente às porções das seções 2 (Urcos-Inambari), 3 (Inambari-Iñapari) e 4 (Inambari-Azángaro) iniciaram-se contratualmente em julho de 2006. Já em 2010 estavam asfaltados 763 km de estradas - 75,6% da distância total das três seções -, e em 2011, com a finalização das pavimentações das estradas peruanas, concluiu-se a Via Interoceânica Sul¹³⁰.

Segundo o informe de avaliação da IIRSA, diversos fatores chave favoreceram a conclusão deste projeto, entre os quais se destacam (IIRSA/AIC, 2010):

1. Estabelecimento da associação e integração estratégica¹³¹ com o Brasil, graças ao crescente dinamismo da economia deste e sua necessidade de uma via terrestre ao Oceano Pacífico.
2. Oportunidade de ampliar a oferta exportável da macro região sul peruana ao mercado noroeste brasileiro.
3. Oportunidade de ampliar a oferta exportável – e diminuir os custos logísticos – de ambos os países para mercados extra-regionais.
4. Decisão política do governo peruano de assegurar os recursos para a execução dos projetos contratando empresas estrangeiras com capacidade técnica para executar obras de tal envergadura¹³².
5. Implementação do modelo inovador de financiamento (PPP).¹³³

É importante destacar que houve um forte incentivo do governo peruano na conclusão da Via, já que ela representa o maior projeto rodoviário na história do Peru, não só pela sua magnitude – asfaltamento de 1009 km -, como também pelo montante de recursos destinados (US\$ 1,3 bilhão somente em obras, sem contabilizar gastos com

¹³⁰ É importante destacar que também foram feitas obras adicionais – não estabelecidas originalmente nos contratos-, referentes principalmente a construção de vias de acesso a centro povoados próximos da estrada . Fonte: Base de Dados de Proyectos, IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/proyectos/Principal.aspx>>. Acesso em 12.nov.2012.

¹³¹ Esta aliança estratégica tem três pilares fundamentais: por um lado a progressiva participação do Perú no sistema de vigilância e monitoramento por satélite da região Amazônica; o segundo pilar refere-se a assuntos econômico-comerciais, cujo componente mais destacado - mas não o único - é a subscrição do Acordo de Livre Comércio nos marcos do MERCOSUL; e o terceiro elemento chave é relativo à construção dos três grandes eixos de integração e desenvolvimento que vincula o Peru ao Brasil no marco da IIRSA - o Eixo Amazônico e o Eixo Peru-Brasil-Bolívia - através do Eixo Interoceânico Sul. (CAPEBRAS, 2012)

¹³² Vale citar que estas empresas estrangeiras contratadas pelo governo peruano, conforme veremos mais adiante são todas brasileiras.

¹³³ “[...] consiste em repagos del Estado al concesionario por um lapso de 25 años, por las inversiones y mantenimiento ejecutadas em la carretera” (IIRSA/AIC, 2010).

estudos de perfil, potencial comercial e viabilidade de financiamento, supervisão, transitabilidade, mitigação de impactos ambientais, entre outros elementos).

Segundo estudos dos Comitês da IIRSA, para o Peru, o projeto também está contribuindo para que o departamento Madre de Dios saia do isolamento através de uma maior e melhor exploração de seus recursos, aumento do fluxo comercial e geração de investimentos complementares multisetoriais – principalmente nos setores agropecuários, de minério e de turismo. (IIRSA, 2011)

Com relação ao comércio com mercados extra-regionais, o Peru, desde 1998, integra a chamada *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) - bloco econômico que visa transformar o Pacífico em uma área de livre-comércio e que engloba economias asiáticas, americanas e da Oceania. Com o bloco, principal parceiro do Peru - participando com 55% do total do comércio internacional do país-, o fluxo comercial só no primeiro trimestre de 2012 foi de US\$ 21,2 bilhões, um crescimento de 15,3% com relação ao mesmo período do ano anterior. O Peru também possui Acordos de Livre Comércio bilaterais com países extra-regionais dinâmicos como China (principal sócio comercial do país, participa com 30% do comércio total do bloco), e Estados Unidos (segundo parceiro comercial, participando com 26% do total) ¹³⁴.

De forma geral, num aspecto bilateral e intra-regional, interessa ao Peru exportar minérios e produtos agrícolas para o Brasil através da via em questão. A intenção seria aproveitar o mesmo meio de transporte de vinda das mercadorias brasileiras que passariam pelo Peru, para exportar produtos peruanos ao Brasil. Este último, por seu um grande produtor de *commodities*, importa cerca de 90% do potássio e 53% dos fosfatos que utiliza na produção de fertilizantes. Isso se configura como possibilidade potencial para as exportações de fosfato ou sulfato de sódio peruano, excelente adubo natural, ao Brasil ¹³⁵.

No que tange à exportação de produtos brasileiros ao Peru, constata-se que o Brasil, terceiro principal fornecedor de importações – atrás apenas de China e Estados

¹³⁴ O Trade Promotion Agreement (TPA), acordo bilateral de livre comércio entre o Peru e os EUA, que entrou em fase de desenvolvimento em fevereiro de 2009, proporcionou um maior nível de comércio e de investimento, entre ambos os países. O acordo de livre comércio (FTA) com a China entrou em vigor em 2012; sendo que os maiores benefícios para o Peru recaem sobre as exportações de produtos não tradicionais, assim como a possibilidade de novos investimentos (o sector mineiro, a indústria florestal, a agricultura e a pesca são áreas onde se esperam maiores frutos).

¹³⁵ É importante destacar que já há uma iniciativa na exploração do minério no Peru pela parte brasileira. A multinacional Vale ganhou o concurso para a exploração dos fosfatos de Bayóvar após apresentar proposta de produzir 3.300 toneladas do mineral e investir cerca de US\$ 300 milhões. Fonte: “Vale do Rio Doce ganha concessão de jazida de fosfato no Peru”. UOL Notícias, 15.mar.2005. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultnot/efe/2005/03/15/ult1808u36497.jhtm>>. Acesso em: 23.jul.2012.

Unidos, tem alavancado a corrente de comércio com o Peru, tendo o Brasil exportado, até outubro de 2012, US\$ 2 bilhões para o Peru, sendo o principal produto exportado o óleo bruto de petróleo, seguido por chassis de automóveis. Entretanto, a representação do Peru nas exportações e importações brasileiras ainda está aquém das potencialidades, participando com apenas 1,02% e 0,54% do total de exportações e importações, respectivamente. Os números parecem ainda menores quando em comparação com a participação da China na corrente de comércio brasileira no mesmo período – participação de 17,39% das exportações e 15,53% das importações¹³⁶. Neste sentido, em relação às correntes de comércio atuais, em um curto prazo, o espaço peruano será tomado simplesmente como um espaço de trânsito entre o preponderante e crescente intercâmbio comercial Brasil-China.

Assim sendo, do ponto de vista brasileiro, a construção da Via Inter-oceânica Sul, além de atender à necessidade de superar gargalos de infra-estrutura em uma região sul-americana extremamente carente de conexões físicas, como a região amazônica, configura-se como essencial para o transporte de produtos brasileiros à costa pacífica – voltados ao mercado asiático, sobretudo. Além de, em um espaço mais prolongado, interconectar-se com outros corredores logísticos da própria IIRSA, como aqueles que constituem o Eixo Inter-oceânico Central que, por sua vez visa consolidar a ligação dos portos da proeminente região do sudeste brasileiro aos portos peruanos e chilenos voltados para o Pacífico e outras rodovias da malha nacional brasileira, como a BR-319 que liga a Zona Franca de Manaus à Via em questão.

Ainda que o Brasil esteja voltado mais para o mercado asiático do que para o sul-americano, é importante salientar a percepção de que o mercado peruano pode se configurar excelente oportunidade de negócios para os empreendimentos brasileiros, com possibilidades de investimentos produtivos, de consolidação da internacionalização de empresas brasileiras de engenharia e construção, e no benefício que linhas terrestres fluidas podem propiciar à circulação produtiva, como já vem ocorrendo¹³⁷.

¹³⁶ MDIC/SECEX, 2012. Disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=2477&refr=576>. Acesso em: 12/11/2012.

¹³⁷ De acordo com estudo feito pelo Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) do Brasil em 2009, “A Rodovia Inter-oceânica permitirá que parte da fronteira entre os dois países, hoje selvática, torne-se uma fronteira ‘viva’ a exemplo do que ocorreu com a fronteira Brasil-Venezuela com a pavimentação da BR-174. Isso contribuirá para que a dinâmica do comércio Brasil-Peru adquira renovada dinâmica, viabilizando, inclusive, a participação de micro, pequenas e médias empresas localizadas ao longo da rodovia e suas extensões.” Fonte: “Oportunidade de Negócios em Serviços Brasil-Peru”. Ministérios de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), 2009. Disponível em: http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1269870729.pdf. Acesso em 04.set.2012.

Além disso, o valor dos benefícios brutos dos trechos da Via Inter-oceânica é considerável. De acordo com Bonifaz e Urrunaga (2008), dos US\$ 1,85 bilhões de benefícios brutos, os benefícios diretos - soma da diminuição nos custos operacionais veiculares e a diminuição de tempo de viagem valorado dos passageiros -, são estimados em US\$ 302 milhões. Já os benefícios indiretos da Via - benefícios esperados pela maior produtividade da região - alcançam os US\$ 1,55 bilhões. (BONIFAZ; URRUNAGA, 2008). Segundo consta na ficha de avaliação do projeto em questão, nos trechos melhorados da Via forma reduzidos em média 50% do tempo de viagem e o tráfego foi significativamente incrementado, em especial no trecho de Urcos a Puerto Maldonado, onde verifica-se um aumento no tráfego de até 500%. (IIRSA/AIC, 2010)

De modo geral, o futuro acesso aos portos peruanos através da Via Inter-oceânica proporcionará uma intensificação das relações de comércio bilaterais entre Brasil e Peru. Ambos os países apresentam complementaridade econômica a respeito da oferta e da demanda existente em cada um. Já em 2003, pouco tempo depois do encontro entre os governos dos países sul-americanos onde foi instaurada a IIRSA e a eleição da Via como projeto da agenda prioritária, o então presidente do Peru, Alejandro Toledo, fez uma visita oficial ao Brasil durante a qual ele e o ex-presidente Lula dialogaram sobre a aliança estratégica que teriam ambos os países em termos comerciais. Para o ex-presidente peruano, esta aliança consistiria em uma

integración vial, con fondos de fuera, de modo que no afecte los techos de endeudamiento con el FMI; integración fluvial, con lo que puede permitirse que el Brasil tenga una salida en el Pacífico. Necesitamos voltear la cara y mirarnos a nosotros mismos, antes de mirar para fuera. Estamos tan cerca, tenemos tanto en común, y nos ponemos de perfil mirando a Miami. Bilateralmente tenemos mucho que ganar. Brasil compra sulfato de sodio de Marruecos. Viene de lejos. Nosotros producimos so aquí, al lado. Podemos exportar y comprar productos. Nuestra localización hace que estratégicamente tenga sentido que nos miremos de frente. Espero que aún este año firmemos un acuerdo bilateral de comercio entre Perú y Brasil. (VALOR ECONÓMICO, 2003 *apud* ZEVALLOS, 2007, p.175)

Em muitas oportunidades o ex-presidente brasileiro disse ter percebido há algum tempo que um ponto-chave para o sucesso da integração regional, segundo ele, é a integração física da América do Sul. (ZEVALLOS, 2007). Para o ex-presidente, os países sul-americanos não têm uma integração efetiva porque, muitas vezes, estão de costas uns para os outros, esperando iniciativas de fora, além de manifestar sua opinião

de que se não há integração física através de infra-estruturas dificilmente podem ser conseguidas uma integração real¹³⁸.

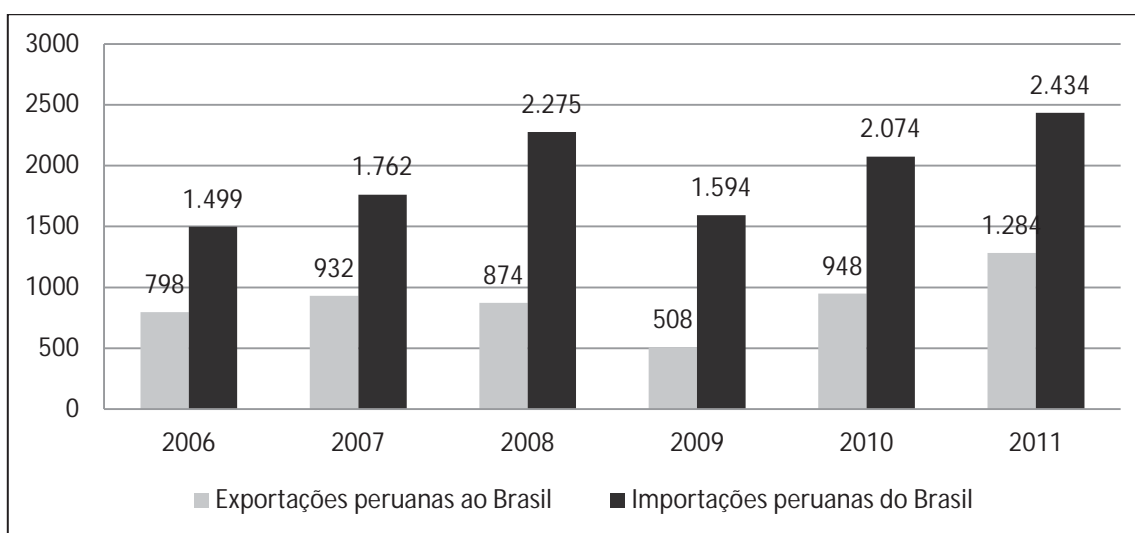
Neste sentido, segundo a declaração de Lula durante o encontro, o presidente ressaltou: “Não é possível que o Peru tenha quase três mil quilômetros de fronteira com o Brasil e esteja tão distante. Vamos parar de achar que não temos condições, que dependemos de terceiros.”¹³⁹

Ainda durante a visita de Lula o então presidente brasileiro Lula tornou evidente a grande importância de construção de uma saída para o Pacífico, oferecendo inclusive ajuda no financiamento da Via no território peruano, quando explicitou que,

[...] É importante que tenhamos valentia para transformar a relação entre Brasil e Peru em uma relação estratégica, em defesa de nossa soberania, cultura, economia, Amazônia e de um modelo de desenvolvimento sustentável [...] Os acordos que estamos realizando aqui são um grande começo. Em verdade a ponte Assis Brasil a Iñapari, nós vamos inaugurar no próximo ano. Brasil, seguramente, utilizará nosso Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para contribuir como os projetos de infra-estrutura, tão importantes para a integração, com a qual sonham há muito tempo o povo peruano e o povo brasileiro...¹⁴⁰

Ao longo dos anos, a relação comercial entre ambos os países teve um incremento significativo conforme mostra o Gráfico 3.

Gráfico 3 - Intercâmbio comercial entre Peru e Brasil 2006-2011



Fonte: Elaborado pelo autor, baseado em dados de Mincetur/ComexPerú, 2012.

¹³⁸ O periódico *Estado de São Paulo* informava o seguinte: “Lula enfatizou que, sem a união física da América do Sul, a integração econômica e comercial não passará de retórica. O problema está na falta de recursos...” (O *Estado de São Paulo* 22/06/2003)

¹³⁹ Ver em: Valor Econômico. Declaração do senhor presidente da Republica, Luiz Inácio Lula da Silva, à Imprensa, durante visita de trabalho do presidente do Peru, Alejandro Toledo. Palácio do Itamaraty, 11/04/2003. Caderno Especial, São Paulo.

¹⁴⁰ Idem.

Durante o período de 2006 a 2011, as exportações peruanas ao Brasil aumentaram cerca de 10% ao ano, enquanto que as importações cresceram cerca de 9% ao ano. De maneira geral, entre os principais produtos exportados do Brasil ao Peru destacam-se: petróleo, telefones celulares, ferro, aço, veículos de transporte, chassis e carrocerias de veículos, produtos agropecuários (carne de vaca, castanhas e madeira), entre outros. Entre os principais produtos exportados do Peru ao Brasil destacam-se: cobre refinado, concentrado de zinco, prata refinada, chumbo refinado, pescados, sulfato de chumbo, entre outros¹⁴¹.

No que tange aos investimentos, o fluxo do Peru no Brasil experimentou notável incremento nos últimos cinco anos. Neste período, estima-se que o capital peruano destinado ao Brasil superou os US\$ 720 milhões. Um bom exemplo é a operação da empresa de mineração do Paranapanema (Grupo Brescia): no mês de setembro de 2008 a empresa peruana “Minsur SA”, pertencente ao Grupo Brescia, um dos maiores grupos empresariais do Peru, adquiriu a divisão de estanho do grupo Paranapanema por US\$ 472 milhões. Até o momento esse foi o maior investimento realizado pelas empresas peruanas no Brasil (MRE, 2012).

Além disso, o banco peruano Interbank inaugurou, em março de 2012, um Escritório de Representação no Brasil, na cidade de São Paulo. O Interbank é o primeiro banco peruano a abrir operações no Brasil e é um dos maiores conglomerados de negócios do Peru. O propósito principal do Interbank com sua presença em São Paulo é oferecer serviços para as empresas brasileiras que investem ou planejam investir no Peru, particularmente em obras de infra-estrutura.

Em sentido inverso, o Brasil investiu diretamente US\$ 1 bilhão no Peru só em 2010, e a Câmara de Comércio Peru-Brasil já estima que estes investimentos irão atingir os US\$ 32 bilhões em 2016¹⁴². Em 2011 e início de 2012, os meios de comunicação divulgaram diversos projetos de investimentos brasileiros no Peru, entre os quais se destacam: investimentos para modernização de refinarias como as de Talara pela Petrobrás (investimento de US\$ 700 milhões) e de Cajamarquilla pela Votorantim (mais de US\$ 500 milhões), modernização da Empresa Siderúrgica del Perú S.A.A. (Siderperú) pelo Grupo GERDAU (mais de US\$ 1,4 bilhões), e o início da construção

¹⁴¹ MDIC/SECEX, 2011. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=2477&refr=576>>. Acesso em 07.nov.2012.

¹⁴² “Fears Brazilian clout could dominate Peru”. Bloomberg Business Week online, jul.2012. Disponível em: <<http://www.businessweek.com/ap/financialnews/D9OE73000.htm>>. Acesso em 14.set.2012.

da Central Hidrelétrica de Chaglla (Huánuco) pela Odebrecht, com um investimento de US\$ 1.200 milhões e que gerará uma potência instalada de 406 MW. (CAPEBRAS, 2012)

Também se destaca no campo da infra-estrutura a partir das obras de construção e reabilitação dos trechos da Via Inter-oceânica Sul, que constituem dois consórcios liderados por empresas brasileiras, rumo à construção da Via Inter-oceânica, também chamada de ‘Estrada do Pacífico’ ou Transoceânica: a) Consórcio CONIRSA, liderado pela Norberto Odebrecht e licitado em 2005 para uma concessão de 25 anos do trajeto que começa em Iñapari, na fronteira com o Brasil, passa por Puerto Maldonado e pela ponte em Iñambari, seguindo para Urcos até Juliaca, sendo que as concessões foram divididas em duas operadoras: a IIRSA Norte a ser operada *pela Concesionaria Interoceanica Norte SA* e a IIRSA Sul, a ser operada pela *Concesionaria Interoceanica Sur - Tramo 2* e *Concesionaria Interoceanica Sur - Tramo 3*; b) Consórcio entre Andrade Gutierrez, Camargo Correa e Queiroz Galvão para construção do trecho que conecta Iñambari a Juliaca, para depois alcançar os portos de Matarani e Ilo, no Peru. (DOUROJEANNI, 2006)

A construção do Trecho 4, entre Azangaro e Iñambari, no Peru, está sob concessão da empresa brasileira Queiroz Galvão. A obra possui extensão de 305,9 km, compreendendo a conexão de Puno a Madre de Dios, passando por parte da selva Amazônica e parte da Cordilheira dos Andes. Tal obra envolve a área de abrangência e intersecção do Eixo Inter-oceânico Central com o Eixo Peru-Brasil-Bolívia.

Em suma, e não obstante os consideráveis investimentos e trocas comerciais bilaterais entre Peru e Brasil, percebe-se uma maior motivação em dotar a cooperação inter-estatal para a configuração da Via - tendo em vista o conceito de regionalismo aberto-, não apenas como um projeto que essencialmente integraria fluxos comerciais e cadeias produtivas dos países diretamente envolvidos, mas como um “projeto-instrumento” rumo à inserção internacional competitiva e à aproximação destes países com mercados extra-regionais¹⁴³, sobretudo da parte brasileira.

Isso significa dizer que as relações bilaterais entre os dois países participantes estão inseridas na pauta de uma articulação e cooperação política de ordenamento

¹⁴³ De acordo com o chanceler peruano, Allan Wagner, "Se dermos os braços ao Brasil esta relação bilateral se potencializará e funcionaremos como uma dobradiça entre a região Ásia-Pacífico e a América do Sul". Fonte: "Peru e Brasil lançarão 'aliança estratégica' durante visita de Lula". UOL Notícias, 23.ago.2003. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/inter/afp/2003/08/23/ult34u74194.jhtm>>. Acesso em 15.jul.2012.

territorial voltada a uma melhor inserção internacional. Como bem coloca Costa (2007), a cooperação neste âmbito é

[...] uma concertação política inter-estatal com vistas a uma estratégia de mútua proteção diante de potenciais ameaças externas; a edificação de um sistema regional de comércio que promove a eliminação gradual das barreiras internas, aliada a uma política de bloco que permite a esses países atuar em melhores condições num ambiente de crescente competição internacional. (COSTA, 2007, p.3)

Esta tão aclamada competitividade internacional é indicadora dos progressos e da boa atuação de um país em aspectos político-econômicos em comparação com os demais países do sistema internacional, ou seja, o conceito de competitividade envolve componentes estáticos e dinâmicos indicativos de produtividade e crescimento dos países. O ranking do Relatório Global de Competitividade é baseado no Índice de Competitividade Global (GCI, em inglês), desenvolvido para o Fórum Econômico Mundial e introduzido em 2004.

A metodologia engloba doze categorias consideradas os pilares da competitividade, que juntas, oferecem uma ampla descrição da paisagem competitiva de um país, são elas: instituições, infra-estrutura, ambiente macroeconômico, saúde e educação primária, educação superior e capacitação, eficiência no mercado de bens, eficiência no mercado de trabalho, desenvolvimento do mercado financeiro, prontidão tecnológica, tamanho de mercado, sofisticação de negócios e inovação.

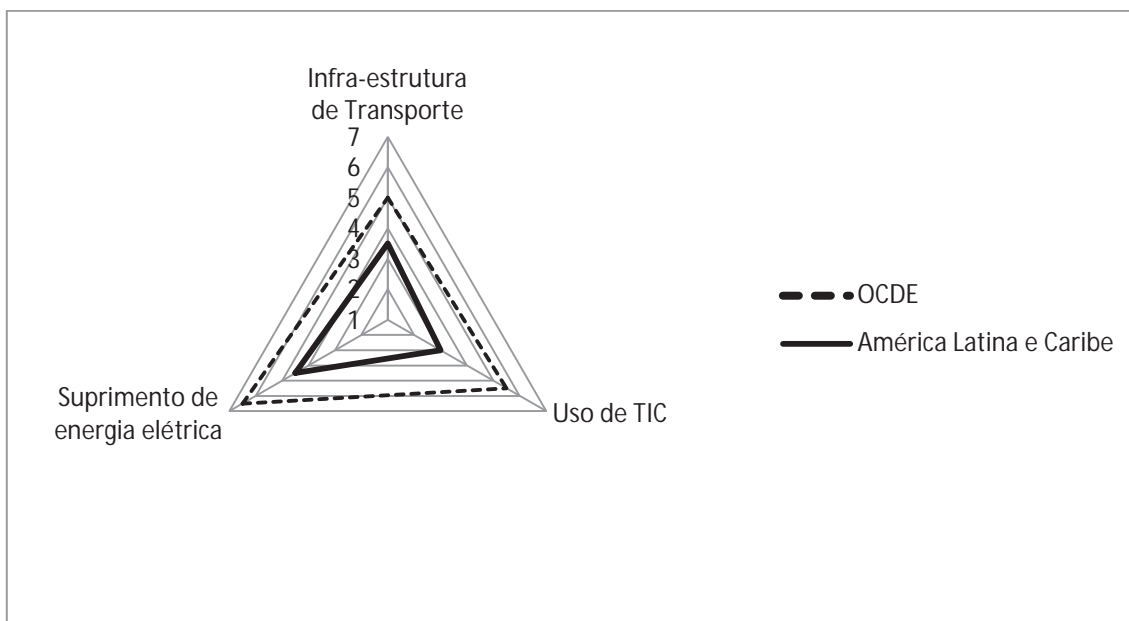
De acordo com o GCI (2012), ao avaliar os pilares de competitividade, as economias nacionais podem ser caracterizadas por “estágios” nomeados como *factor-driven*, *efficiency-driven* e *innovation-driven*, isso de acordo com o nível de evolução e progresso dos pilares considerados¹⁴⁴. No que tange ao pilar da infra-estrutura – que mais interessa ao presente estudo -, o Brasil apresenta melhores condições que o Peru: enquanto aquele se encontra na 70ª colocação no ranking (com pontuação de 4.00 numa escala de 1.00 a 7.00), este se encontra na 89ª (com pontuação de 3.51 na mesma escala), numa lista que considera 144 países¹⁴⁵.

¹⁴⁴ O Peru é avaliado como país de estágio 2, o *efficiency-driven*; enquanto o Brasil é considerado uma economia de transição do estágio 2 para o estágio 3, ou seja, de uma economia *efficiency-driven* para uma *innovation-driven*. (GCI, 2012)

¹⁴⁵ De acordo com o próprio estudo da GCI (2012), desde a década de 1990 na América Latina, quando o ambiente macroeconômico era de tentativa de estabilização, o orçamento dos países era particularmente baixo, reduzindo sobremaneira os investimentos em infra-estrutura. Devido a esta dificuldade, o *gap* entre a América Latina e os países mais desenvolvidos foi ampliado, sobretudo na infra-estrutura de transportes. Logo, a região tem largado muito atrás na construção de infra-estrutura de redes de transporte

O estudo aponta que, apesar do surpreendente crescimento econômico experimentado pela América Latina na década passada, melhoramentos na infraestrutura de transportes permanecem insuficientes e aquém dos índices apresentados pelos países mais desenvolvidos.

Gráfico 4 - Infra-estrutura de transporte, eletricidade e Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) na América Latina e Caribe e na OCDE 2012 (Índice de competitividade global)



Fonte: Elaborado pelo autor, baseado em dados de *Global Competitiveness Index*, 2012.

No Brasil, segundo o GCI (2012), o segundo fator mais problemático para se fazer negócios no país é o inadequado fornecimento de infraestrutura, atrás apenas de regulações tarifárias. Dentre os sub-índices do pilar infraestrutura, o país somente seria competitivo no quesito “assentos aéreos disponíveis km/semana” (7º colocado) e “assinaturas de telefonia móvel” (41º colocado), sendo que no restante dos quesitos avaliados, o país está em posição pouco privilegiada (Tabela 2).

e eletricidade. Parcialmente, isso se deve à sua complexa geografia, mas principalmente se deve aos insuficientes investimentos públicos e mobilização do setor privado.

Tabela 2 - Índice de Competitividade Global na Infra-estrutura - Brasil (2012)

Quesito avaliado (Pilar 2 – Infra-estrutura)	Valor-índice	Rank/144
Qualidade de infra-estrutura geral	3.4	107°
Qualidade de rodovias	2.7	123°
Qualidade de infra-estrutura ferroviária	1.8	100°
Qualidade de infra-estrutura portuária	2.6	135°
Qualidade de infra-estrutura de transporte aeroviário	3.0	134°
Assentos de transporte aéreo disponíveis km/semana, em milhões.	3,756.6	7°
Qualidade de suprimento elétrico	4.9	68°
Assinaturas de telefonia móvel /100 pop.	123.2	41°
Linhas de telefonia fixa /100 pop.	21.9	55°

Fonte: Elaborado pelo autor, baseado em Global Competitiveness Index, 2012.

No Peru, a inadequada infra-estrutura também pontua como um dos principais fatores problemáticos no momento de atração de negócios para o país, ficando atrás da ineficiente burocracia governamental, corrupção e regulamentações trabalhistas restritivas (GCI, 2012). Sua competitividade, tal qual a do Brasil, somente se dá no quesito “assentos aéreos disponíveis km/semana” (42° colocação – Tabela 2)

Tabela 3 - Índice de Competitividade Global na Infra-estrutura - Peru (2012)

Quesito avaliado (Pilar 2 – Infra-estrutura)	Valor-índice	Rank/144
Qualidade de infra-estrutura geral	3.4	111°
Qualidade de rodovias	3.1	100°
Qualidade de infra-estrutura ferroviária	1.9	97°
Qualidade de infra-estrutura portuária	3.5	111°
Qualidade de infra-estrutura de transporte aeroviário	4.5	74°
Assentos de transporte aéreo disponíveis km/semana, em milhões.	452.0	42°
Qualidade de suprimento elétrico	4.8	74°
Assinaturas de telefonia móvel /100 pop.	110.4	58°
Linhas de telefonia fixa /100 pop.	11.1	87°

Fonte: Elaborada pelo autor, baseado em Global Competitiveness Index, 2012.

É possível extrair dos dados acima que, apesar de ambos os países terem melhorado sua colocação no índice geral de competitividade global de 2011 para 2012 – Brasil subiu de 53° para 48° colocado e Peru subiu de 67° para 61° colocado -, no que tange ao pilar da infra-estrutura, também ambos abarcam as últimas colocações no

ranking – Brasil na 107º posição e Peru na 111º colocação. Com efeito, evidencia-se que os gargalos infra-estruturais e de logística, sobretudo, impedem um maior avanço na competitividade dos países tanto em mercados regionais quanto extra-regionais. De acordo com o relatório da GCI (2012, p. 5):

A infra-estrutura de transporte de bens diminui os custos de movimentação de matéria-prima e componentes intermediários das áreas de produção aos mercados consumidores; integra mercados nacionais e regionais, além de aumentar a eficiência na alocação de recursos; e reduz o tempo e o custo de viagem e interação de pessoas, além de aumentar o fluxo de idéias e conhecimentos tácito crucial para inovação.

Nesse sentido, não só a integração regional é primordial, como também a intenção por uma inserção competitiva e aproximação de mercados extra-regionais mais dinâmicos é factível. A inserção mais competitiva dos países estudados passa pelo melhoramento de suas respectivas infra-estruturas-, e é evidenciada quando se analisa também as exportações entre Brasil e Peru, e entre estes e a China (29º colocado no Índice de Competitividade Global), maior parceiro comercial de ambos os países.

De janeiro a abril deste ano de 2012, o Peru exportou US\$ 404,3 milhões para o mercado brasileiro, com uma queda de 1,5% em relação ao comercializado no quadrimestre de 2011 (US\$ 410,6 milhões), e exportou US\$ 2,4 bilhões para a China, o que representa um crescimento de 24,6% em comparação com o mesmo período do ano anterior¹⁴⁶. Já o Brasil exportou US\$ 227 milhões para o Peru, com alta de 7,1% sobre as vendas realizadas no mesmo período do ano passado, e exportou US\$ 3,9 bilhões para a China.

É fato que o mercado consumidor chinês é mais atrativo também por questão de escala. Considera-se, por exemplo, que os vizinhos sul-americanos não possuem poder efetivo de compra e escala suficiente para absorver uma porção maior da produção brasileira – mesmo que as razões relacionadas às deficiências infra-estruturais contribuam para o escasso intercâmbio intra-regional.

Dentro da América do Sul o Brasil é o país emblemático na questão de incentivar uma maior integração regional de infra-estruturas com vistas a abarcar maior competitividade no mercado internacional. Com o objetivo de aumentar a participação no mercado chinês, o governo brasileiro defende - sendo o Brasil o maior parceiro comercial da China na região sul-americana e pautando-se pela lógica de acesso a mercados mais dinâmicos extra-regionais - ações positivas para fortalecer a parceria

¹⁴⁶ Fonte: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria SUNAT, Nota de Prensa n. 138, 2012.

sino-brasileira tendo como estratégia a atração de investimentos chineses que agreguem valor à pauta de exportações atuais do Brasil para a China; a promoção do Brasil como destino de investimentos em áreas as quais a China já vinha investindo; o estímulo ao investimento chinês em infra-estrutura no Brasil, de forma a reduzir o custo dos produtos importados e exportados para o país; o aproveitamento do potencial agrícola brasileiro para atrair investimentos chineses na cadeia produtiva; além da ênfase na potencialidade dos setores de bio-combustíveis e etanol.

Dentro do Brasil, os setores de logística e de transportes são apresentados à China como oportunidade de negócios nas atividades de escoamento e transporte de *commodities* para os portos ou plantas metalúrgicas e siderúrgicas, assim como oportunidades para a construção de rodovias, ramais ferroviários, minerodutos, terminais portuários e hidrovias. O Brasil oferece ainda a possibilidade de aquisição de ativos portuários para operadores chineses. Para isso, vale-se da perspectiva de acesso para o Pacífico, sedimentada na Via Inter-oceânica, como vetor para redução dos custos e facilitação do escoamento da produção brasileira destinada ao leste e ao sudeste da Ásia (CELINO, 2008).

No mercado de etanol, por exemplo, o Grupo Farias, de Pernambuco, realizou parceria com a empresa estatal chinesa BBKA Bioquímica para construção de duas usinas de álcool, possivelmente no Maranhão, com produção inicial prevista de 800 milhões de litros de etanol por safra, destinados integralmente à exportação para a China (CÂMARA BRASIL-CHINA, 2007). Esta exportação deve logicamente acontecer, conforme seja possível e rentável, através da nova via pelo Peru.

Em 2009, o Banco de Desenvolvimento da China fechou contrato de US\$ 10 bilhões com a Petrobrás para financiar parte do plano de investimentos desta e para compra de bens de capital e serviços de empresas chinesas. Neste contrato com a Petrobrás, está prevista a exportação de petróleo, além de um acordo de intenções para cooperação, exploração, refino, petroquímica e suprimento de bens e serviços.

O Banco de Desenvolvimento da China ainda anunciou um repasse de US\$ 800 milhões ao BNDES e US\$ 100 milhões ao Banco Itaú, recursos que, segundo Celso Amorim, serão destinados ao financiamento do comércio bilateral sino-brasileiro (OLIVEIRA, 2009).

Como amostra do setor privado com expressão internacional, pode-se citar o Grupo Gerdau, que obteve US\$ 1,86 bilhões de receitas com exportações no ano de 2008. A Gerdau Açominas exportou para 43 países, enquanto a Gerdau Aços Longos

exportou para 19 (GERDAU, 2009). O maior volume de exportações do Grupo está concentrado na América do Sul e na Ásia (GERDAU), o que sugere que o esforço de manutenção e expansão destes mercados pela empresa poderá ser favorecido com a construção da infra-estrutura física em andamento na América do Sul.

Além da atuação do setor privado, o próprio governo brasileiro, através do BNDES vem incentivando investimentos nesse sentido com o objetivo de equacionar os gargalos logísticos enfrentados pelas empresas que atuam no comércio exterior e promovem a inserção econômica do Brasil no mundo.

No BNDES as empresas voltadas a empreendimentos de infra-estrutura podem contar com a linha de crédito FINEM - Financiamento a Empreendimentos, cujo valor a ser financiado é superior a R\$ 10 milhões. Com o objetivo de atender as diretrizes constantes no Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), em janeiro de 2007 as taxas de juros para esses empreendimentos foram reduzidas em 60% em relação ao ano de 2005, para seguimentos como geração, transmissão e distribuição de energia; produção e distribuição de gás; ferrovias; portos; aeroportos e rodovias, entre outros (BNDES, 2010)

Ainda que o desempenho econômico-financeiro das empresas se reflita no crescimento econômico da nação, podendo se traduzir em melhorias que promovam o desenvolvimento, como o aumento do nível de emprego e de renda, nem sempre seus interesses são compatíveis com os setores públicos.

A integração regional física vem se movendo entre, de um lado, o impulso de governos progressistas que atuam de forma mais direta no âmbito econômico e, de outro, pela pressão exercida pelas forças das corporações que vêm na integração oportunidades de bons negócios¹⁴⁷, sobretudo as grandes corporações de engenharia e consultoria do campo da construção civil – as mais diretamente interessadas nas obras de construção de pontes, estradas, hidrelétricas – e, ainda, as grandes corporações da área de mineração, além dos grandes grupos que operam a partir dos grandes latifúndios empresariais de exportação – setor agronegócio (*agribusiness*)¹⁴⁸.

¹⁴⁷ O campo da logística é considerado uma atividade estratégica pelas empresas privadas exatamente pelo fato de que a sua gestão eficiente permite à elas atingirem os objetivos de crescimento e permanência no mercado, viabilizados pela agilidade e cumprimento de prazos de entregas e pela redução de custos dos processos inerentes à atividade, o que contribui significativamente para a redução do custo final de aquisição dos produtos comercializados.

¹⁴⁸ De acordo com Porto-Gonçalves (2011), fazia-se necessário substituir e diferenciar a agri-cultura do agro-negócio, ou seja, tratava-se de distinguir entre a atividade econômica milenar de produção dos alimentos necessários e fundamentais à existência da humanidade, e a atividade econômica da produção de *commodities* para o mercado mundial.

O Produto Interno Bruto (PIB) de tal setor, que inclui também setores relacionados, como o de transportes, insumos, indústria e distribuição, em 2011, representa aproximadamente 22,4% do PIB brasileiro, um avanço de 5,73% (a preços reais) com relação ao ano anterior – o dobro da economia geral, que expandiu 2,7% -, totalizando R\$ 942 bilhões, de acordo com estimativas do Centro de Pesquisas Avançadas em Economia Aplicada (CEPEA, 2012).

Só o setor agrícola, que representa 70,4% do PIB no setor cresceu 5,57% em relação ao ano anterior. Já quando são analisados os segmentos que compõem o agronegócio, nota-se nítida vantagem para os segmentos de insumos e primário. A indústria, tanto na agricultura quanto na pecuária, teve baixo desempenho – o único segmento a acumular queda no ano. A distribuição teve crescimento intermediário, de 4,74% na agricultura e de 3,52% na pecuária¹⁴⁹. De acordo com o ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Mendes Ribeiro Filho, “o agronegócio é, sem dúvida, o grande motor da economia do país e o grande responsável pelo superávit da balança comercial brasileira. Se o Brasil não tivesse essa contribuição do agronegócio, o país não teria o grande acúmulo de reservas que tem atualmente.”¹⁵⁰

De fato, além de produzir a maior parte dos alimentos que consome, o Brasil - considerado a terceira potência mundial do agronegócio - é o maior exportador mundial do complexo soja (grão, farelo e óleo) e também de carnes, açúcar e produtos florestais. No ranking mundial, o país ocupa a liderança na produção de açúcar, café em grãos e suco de laranja, soja em grãos, carne bovina, tabaco e etanol¹⁵¹.

As exportações brasileiras do agronegócio atingiram o recorde de US\$ 92 bilhões no ano de 2011, ou seja, tiveram uma expansão de 24,4% em relação ao mesmo período no ano anterior. A participação das *commodities* na pauta das vendas externas já em 2010 atingiu os 51%. Os produtos do complexo soja¹⁵² (grão, farelo e óleo) foram os

¹⁴⁹ Fonte: Ministério da Agricultura, 2012.

¹⁵⁰ “Confira participação de Mendes Ribeiro Filho no Programa”. Ministério da Agricultura, 19.abr.2012. Disponível em: < <http://www.agricultura.gov.br/politica-agricola/noticias/2012/04/confira-participacao-de-mendes-ribeiro-filho-no-programa>>. Acesso em 08.set.2012.

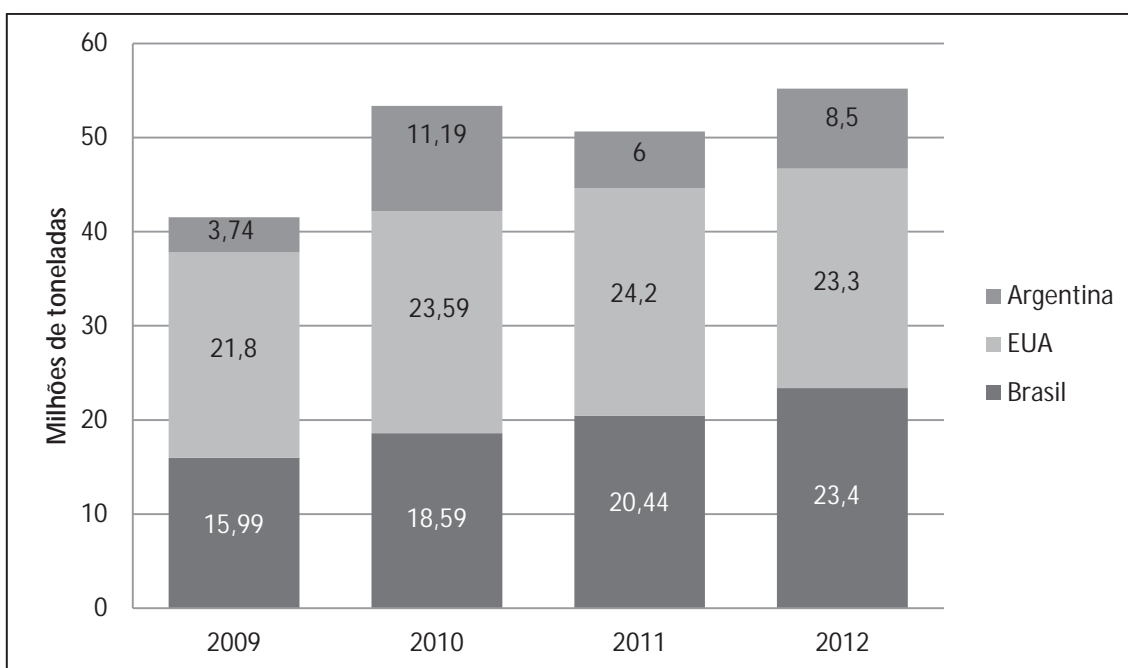
¹⁵¹ Em conjunto, os cinco principais setores (complexo soja, complexo sucroalcooleiro, carnes, produtos florestais e café) somaram US\$ 74,33 bilhões em exportações, sendo responsáveis por 78,6% do total das vendas externas de produtos brasileiros agropecuários em 2011. Vale lembrar que essa participação representa um aumento na concentração da pauta exportadora. Em 2010, os mesmos setores foram responsáveis por 77,9% dos embarques. Fonte: Banco Internacional de Desenvolvimento (BID), 2012. Disponível em: < http://d3nehc6yl9qzo4.cloudfront.net/downloads/wwf_soja_cerrado_web.pdf>. Acesso em 16.ago.2012.

¹⁵² O complexo soja, produto carro-chefe da economia, teve expansão de 6,5% na área colhida e 7,9% na produção. Fonte: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Disponível em: <www.agricultura.gov.br>. Acesso em: 04.nov.2012.

que mais contribuíram para o crescimento nas vendas externas e os que registraram o maior valor de exportação, sendo responsáveis por 38,7% do crescimento total de US\$ 18,15 bilhões no agronegócio¹⁵³, além de responder hoje pela metade da área nacional cultivada com grãos.

Em 2011, as vendas externas concentraram-se, principalmente, em mercados como Ásia e União Européia, responsáveis, em conjunto, por 57,4% do total exportado pelo agronegócio brasileiro (US\$ 54,34 bilhões). Já na análise por país, destacam-se as exportações para a China, com US\$ 16,51 bilhões, seguida de Estados Unidos, com US\$ 6,70 bilhões. O bom desempenho nas exportações para a China se deve exatamente, em grande parte, às vendas de soja em grãos, que contabilizam US\$ 10,96 bilhões, muito a frente do montante de celulose (US\$ 1,3 bilhão) e açúcar (US\$ 1,22 bilhão)¹⁵⁴. E a importação de soja pela China cresce continuamente vis-à-vis a importação dos Estados Unidos e da Argentina (Gráfico 5).

Gráfico 5 - Importação chinesa de soja segundo a origem



Fonte: Elaborado pelo autor, baseado em dados de WWF Brasil, 2012.

¹⁵³ Na comparação com 2010, as exportações de soja em grãos cresceram 47,8% em valor (US\$ 11,03 bilhões para US\$ 16,31 bilhões), devido ao crescimento de 30,3% no preço médio de venda. Em volume, o aumento foi de 13,5%. As exportações de farelo e óleo de soja somaram, respectivamente, US\$ 5,69 bilhões e US\$ 2,13 bilhões em 2011.

¹⁵⁴ Esses produtos representaram, em conjunto, 81,6% do total das exportações do agronegócio para o país no período, refletindo novamente a concentração da pauta exportadora brasileira.

No sentido de garantir o abastecimento do montante de tais importações de recursos primários, sobretudo da soja, é que a China tem investido no setor de agricultura brasileiro. Mais do que isso, o governo chinês aplicou uma mudança no modelo de investimento na agricultura: o plano inicial do governo da RPC era comprar terras e produzir, entretanto, depois que Brasil (e também Argentina) impôs restrições à aquisição ou *leasing* de terras por estrangeiros em 2010¹⁵⁵, grupos chineses partiram para um modelo que corresponde, em parte, ao desejo do país em atrair investimentos em infra-estrutura.

Nesse sentido, os chineses passaram a privilegiar aportes em infra-estrutura em troca do direito exclusivo de comprar a colheita e também visando à diminuição da vulnerabilidade e flutuações internacionais do preço da soja. Estimativas da consultoria Deloitte sobre investimentos chineses no Brasil indicam que, em geral, o montante poderá alcançar US\$ 40 bilhões até 2014. Em 2007, o estoque era inferior a US\$ 100 milhões (COASUL, 2011).

Provavelmente o primeiro grande investimento chinês nessa direção seja em Barreiras, na Bahia¹⁵⁶, com o anúncio da construção da maior esmagadora de soja do mundo. O projeto da empresa Universo Verde, braço brasileiro do Chongqing Grain Group, prevê investir R\$ 4 bilhões no Oeste da Bahia, num complexo industrial, em infra-estrutura e logística. Inicialmente está aplicando R\$ 500 milhões para esmagar 1,5 milhões de toneladas/ano de soja, devendo produzir 300.000 toneladas de biodiesel, refinar 200.000 toneladas de óleo, além de extração de lecitina¹⁵⁷.

Outro grande projeto pelo novo modelo pode envolver US\$ 7 bilhões em investimentos em Goiás pela companhia Hopeful Sanhe. O plano é investir em transporte e armazenamento de soja para assegurar o suprimento anual de 6 milhões de toneladas para a China, o equivalente a 80% de toda a produção de soja de Goiás, que foi de 8,2 milhões de toneladas no ciclo 2010/11. A China também poderá fornecer fertilizantes, defensivos e sementes para aumentar a produção agrícola no Estado e

¹⁵⁵ Antes da nova legislação, os chineses compraram áreas de plantio. Em 2007, a empresa Zhejiang Fu Di formou uma subsidiária brasileira -a Sol Agrícola- e adquiriu 16 mil hectares no Tocantins e outros mil hectares no Rio Grande do Sul (COASUL, 2011)

¹⁵⁶ É válido destacar que a Bahia se tornou o primeiro estado do Brasil a instalar e manter um escritório permanente de negócios em Pequim, que nesse momento atua também no sentido de atrair investimentos para a Copa do Mundo de 2014. Além disso, a Bahia é o Estado número um nas intenções de investimento das empresas chinesas, que também abarcam as áreas de energias renováveis (biodiesel, solar, eólica e biomassa), carnes, grãos, algodão, e tratores e equipamentos para a agricultura familiar. (MDIC, 2012).

¹⁵⁷ "Bahia é o destino preferido para investimentos chineses". Agrosoft Brasil, 27.dez.2011. Disponível em: < <http://www.agrosoft.org.br/agropag/220300.htm>>. Acesso em 23.jul.2012.

viabilizar o comércio¹⁵⁸. Segundo o Ministério do Comércio chinês, o investimento direcionado para a cadeia da soja “é favorável para o Brasil e para a China” (COASUL, 2011).

De fato, para o Brasil a maior benesse desses investimentos seria a diminuição dos gargalos logísticos existentes no país. A soja movimenta grande montante de recursos e divisas no complexo agroindustrial, mas por ser um produto de baixo valor agregado, é necessário que haja uma otimização da produção, estocagem e transporte.

Atualmente a rota de exportação marítima brasileira para os países da Ásia-pacífico partem dos Portos de Santos, Paranaguá, Vitória, Rio Grande, entre outros, no Oceano Atlântico, seguem em direção ao norte para travessia do Canal do Panamá, fazem uma escala no Porto de São Francisco, nos Estados Unidos, para depois cruzar o Oceano Pacífico em direção ao continente asiático. No caso da soja da região Centro-Oeste – considerada a nova e principal fronteira do produto¹⁵⁹-, em específico, ainda é necessário percorrer um longo caminho até o litoral brasileiro pelo modal rodoviário¹⁶⁰ ou ferroviário e só então embarcar em navio no Oceano Atlântico.

Este longo percurso reflete o precário sistema infra-estrutural de transportes – já denunciado pelos índices de competitividade global (GCI, 2012) -, que por sua vez interfere na eficácia, nos prazos de entrega e nos custos de transporte, atingindo o preço do produto no seu destino final, acabando por onerar de maneira demasiada a cadeia produtiva¹⁶¹, atingindo, conseqüentemente, a competitividade a nível global e a possibilidade de abocanhar maior fatia do mercado mundial do produto.

¹⁵⁸ “Goiás-China: acordo prevê investimento imediato de US\$ 2 bilhões”. Agrolink Fito, 28.abr.2011. Disponível em:< http://www.agrolink.com.br/agrolinkfito/noticia/goias-china--acordo-preve-investimento-imediato-de-us--2-bilhoes_129337.html>. Acesso em: 13.ago.2012.

¹⁵⁹ Isso devido a incentivos fiscais disponibilizados para a abertura de novas áreas de produção agrícola, assim como para a aquisição de máquinas e construção de silos e armazéns; estabelecimento de agroindústrias na região, estimuladas pelos mesmos incentivos fiscais disponibilizados para a ampliação da fronteira agrícola; baixo valor da terra na região, comparado ao da Região Sul; desenvolvimento de um bem sucedido pacote tecnológico para a produção de soja na região, com destaque para as novas cultivares adaptadas à condição de baixa latitude da região; e topografia altamente favorável à mecanização, favorecendo o uso de máquinas e equipamentos de grande porte, o que propicia economia de mão de obra e maior rendimento nas operações de preparo do solo, tratamentos culturais e colheita (EMBRAPA, 2012)

¹⁶⁰ Conforme Caixeta Filho (1996, p. 4), “essa predominância do modo rodoviário pode ser explicada pelas dificuldades que outras categorias de transporte enfrentam para atender eficientemente aos aumentos de demanda em áreas mais afastadas do País, as quais não são servidas por ferrovias ou hidrovias”.

¹⁶¹ Segundo Stülp & Plá (1992), o sistema de transporte é um dos segmentos que mais interfere na eficiência dos diversos setores da economia. A melhoria nos sistemas de transporte corresponde a um maior diferencial nos preços dado que esse estágio absorve cerca de 30% dos gastos do complexo soja (SOARES; CAIXETA FILHO, 1996, p. 3); já os demais estágios do complexo possuem limitações

Conforme Wright (1980), o aproveitamento do potencial de expansão da produção de grãos, como no caso da soja¹⁶², depende do estabelecimento de um sistema eficiente de transporte. Tal sistema terá de comportar volumes maiores a custos menores, permitindo assim que o setor de grãos aumente a sua contribuição no abastecimento interno de alimentos e mantenha sua posição no mercado internacional. Nesse sentido, pode-se inferir que a capacidade competitiva então poderia ser modificada pelo acesso terrestre das cargas a portos localizados no Oceano Pacífico, que se constituem como pontos menos distantes¹⁶³ entre a produção do principal insumo de agricultura brasileiro, e seu destino final, o mercado consumidor chinês.

Destarte, a conclusão da parte peruana da Via Inter-oceânica representa um esforço estratégico brasileiro no âmbito da integração de infra-estrutura regional. A participação política e o investimento econômico do Brasil no corredor Inter-Oceânico visam, principalmente, atender ao interesse de empresas exportadoras, estabelecidas no país, de acesso aos portos sul-americanos no Oceano Pacífico, cujas intenções repousam em facilitar e desonerar o escoamento da produção para a região da Ásia Pacífico, sobretudo para a China, justamente num momento em que a China anuncia que importará um volume recorde de 57 milhões de toneladas de soja no total desse ano de 2012, segundo o Centro Nacional de Informações sobre Grãos e Óleos (CNGOIC, na sigla em inglês). Leva-se em consideração que as importações de soja no ano safra 2011/2012, que terminou em setembro, já haviam aumentado em 13,2% (somou 59,23 milhões de toneladas), o maior patamar em oito anos¹⁶⁴.

O acesso aos portos do Oceano Pacífico também se faz estratégico no sentido de que a localidade produtora da soja no Brasil tem sido modificada paulatinamente rumo à

maiores para a redução dos custos, tendo uma menor participação na composição dos preços. Nesse sentido é necessária a otimização deste segmento para implicação de ganhos econômicos.

¹⁶² Ressalta-se que dados oficiais apontam que a área com soja e cana pode aumentar em 7,4 milhões de hectares na próxima década, quando a produção da oleaginosa deverá alcançar 86,5 milhões de toneladas. Tal projeção é 17,8 milhões de toneladas maior em relação ao que o Brasil deve produzir na safra 2010/11. A área cultivada deve crescer 5,3 milhões de hectares no período, chegando a 30 milhões de hectares, mantendo um patamar de produtividade de 2,8 toneladas por hectare, em média. O consumo caseiro de soja em grão deverá atingir 45,6 milhões de toneladas no fim da projeção, representando 52,7% da produção, como componente essencial na fabricação de rações animais e com presença crescente na alimentação humana. (WWF, 2012)

¹⁶³ A partir de Rio Branco são 1.610 Km até o porto de Ilo (Moquegua) no Oceano Pacífico, e 3.706 Km até o porto de Santos (São Paulo), no Oceano Atlântico.

¹⁶⁴ “China deve importar volume recorde de soja em 2012”, Revista online Globo Rural, 15.out.2012. Disponível em: <<http://www.ccibc.com.br/noticias/noticias-da-ccibc/china-deve-importar-volume-recorde-de-soja-em-2012-globo-rural-15102012>>. Acesso em 15.set.2012.

faixa Amazônica, ou seja, mais próxima da Via Inter-oceânica Sul¹⁶⁵. A produção de soja no Brasil começou nos estados da Região Sul¹⁶⁶, com forte expansão a partir da década de 1970, especialmente rumo ao Centro-Oeste e Cerrado, que oferecem clima e relevo “adequados” à cultura, sendo que os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná, e Rio Grande do Sul produzem 82% da soja nacional. Mas a produção avança país acima, agora para a região conhecida como Mapitoba, nos Estados do Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia e Rondônia, que já respondem por 13% da produção brasileira¹⁶⁷.

De acordo com Simon e Garagorry (2005), a produção agrícola, que antes era concentrada em algumas microrregiões situadas no sul do país, apresentou uma migração para a região Norte, com novos centros de produção próximos ou mesmo dentro dos limites da região Amazônica. Não por coincidência, os Estados que apresentaram maior crescimento de registros da área de imóveis rurais de 1992 a 2003 foram Mato Grosso¹⁶⁸, Pará, Bahia, Tocantins, Goiás, Maranhão, Mato Grosso do Sul e Piauí, ou seja, Estados que possuem em comum o forte processo de capitalização das terras por causa ao avanço do agronegócio da soja¹⁶⁹.

Segundo estudos da WWF-Brasil, a área total cultivada de soja no país deve crescer 5,3 milhões de hectares até o final da década atual, chegando a 30 milhões de hectares, mantendo um patamar de produtividade de 2,8 toneladas por hectare, em média. O consumo doméstico de soja em grão deverá atingir 45,6 milhões de toneladas no fim da projeção, representando 52,7% da produção, como componente essencial na fabricação de rações animais e com presença crescente na alimentação humana. Com relação às exportações de soja, as projeções para 2020/2021 são de 40,7 milhões de

¹⁶⁵ É de extrema importância destacar que a Via Inter-Oceânica Sul pode chegar a diminuir em cerca de três semanas as viagens do transporte de soja brasileira para a China.

¹⁶⁶ “Emblema de uma agricultura globalizada, a soja penetra no Brasil, depois de 1964, a partir de uma frente pioneira no Rio Grande do Sul. Com 334.520 hectares, essas plantações foram responsáveis por 93,03% da área cultivada do país, e por 90,51% do volume da produção nacional. Ancorado na demanda de farelos protéicos para alimentação animal pelos países europeus e no crédito fiscal, o avanço da fronteira agrícola da soja foi extraordinário, assim como o aumento da quantidade produzida [...] A cultura de soja nascida moderna no Brasil, teve desde os seus albos altos rendimentos. Mas entre 1980 e hoje, o rendimento médio elevou-se de 1.727 kilos por hectare para 2.163 kilos por hectare. Mato grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná e Rondônia apresentam os mais altos valores [de rendimento]” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p. 128, 134)

¹⁶⁷ Fonte: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

¹⁶⁸ O Estado de Mato Grosso considerado na atualidade “o epicentro da atual revolução do agronegócio” no campo brasileiro, onde a política, a economia e a sociedade estão direcionando suas atenções para a produtividade da soja (SILVA et al., 2004, p. 98). Segundo Bernardes (2003), a produção da soja no Mato Grosso faz parte do processo de seletividade do capital, mas também de regulação do Estado, que conduz e organiza a sociedade em função da soja.

¹⁶⁹ Fonte: SNCR/Incra.

toneladas, perfazendo um aumento de 11,7 milhões de toneladas em relação à quantidade exportada pelo país em 2010/11. De acordo com a análise deste mesmo estudo,

Avançando rumo aos interiores do Brasil, a soja oferece demanda crescente por terras e infra-estrutura de transporte. Logo, é essencial que as melhorias no sistema viário nacional sejam acompanhadas por políticas e ações concretas que amenizem possíveis efeitos negativos do crescimento econômico sobre áreas sócio-ambientalmente sensíveis. Da mesma maneira, políticas e estratégias setoriais devem prevenir seu avanço descontrolado sobre ecossistemas ímpares do país, especialmente no Cerrado, Pantanal e Amazônia¹⁷⁰.

De fato, a exportação de soja – e de quaisquer outros produtos – pela nova Via ainda demanda estudos de viabilidade e investimento contínuos com objetivo de suprir as deficiências infra-estruturais, sobretudo de transportes. A possibilidade tão esperada de que o Brasil exporte soja para a Ásia através dos portos peruanos rumo à costa voltada ao Pacífico enfrenta desde já um complicador: a improbabilidade de que enormes caminhões requeridos para tal fim possam subir a mais de 4.000 metros de altitude numa estrada sinuosa com plataformas de apenas sete metros de altura que, aparentemente, somente suportaria caminhões pequenos de capacidade de no máximo 30 TM¹⁷¹. (DOUROJEANNI, 2006). Além disso, se considerado o longo prazo, acrescenta-se o aumento progressivo no preço dos combustíveis, que suscita uma conjuntura ainda menos favorável para o modal rodoviário – prioritário nos projetos IIRSA, sobretudo na Via Inter-oceânica Sul.

Cabe aqui destacar a visão premonitória de Euclides da Cunha (1975), em sua obra ‘À margem da História’, onde o autor nos brinda com dois capítulos bastante caros à problemática presente em nosso trabalho¹⁷². Em um deles, ‘O Primado do Pacífico’, o engenheiro militar que percorreu grandes porções do território amazônico, ainda nos tempos do Brasil imperial (1822 – 1889), considera a suma importância de obter um acesso ao Oceano Pacífico para o futuro do país. Para ele um dos fatores essenciais que levaram os Estados Unidos a condição de grande potência internacional foi justamente o fato de ter um território com saída terrestre para os dois Oceanos que banham a América. Em outro capítulo, ‘A Transacriana’, o autor reflete sobre a possível e

¹⁷⁰ WWF-BRASIL. Produção e exportação de soja brasileira e o cerrado 2001-2010, 2012, p. 21. Disponível em: < http://d3nehc6yl9qzo4.cloudfront.net/downloads/wwf_soja_cerrado_web.pdf>. Acesso em 25/11/2012.

¹⁷¹ Torque máximo.

¹⁷² As contribuições da obra de Euclides da Cunha também são suscitadas por Zevallos (2006), onde o autor reconhece que “Em sua poderosa obra amazônica, escrita em inícios do século XX, Euclides levantou muitos temas de grande importância até hoje, como aqueles que na atualidade consideramos vinculados à problemática da integração.” (ZEVALLOS, 2006, p.160)

vantajosa, tanto em termos geopolíticos como econômicos, construção de uma ferrovia de ligação entre a Amazônia brasileira e o Oceano Pacífico, passando pelo território peruano a partir do estado do Acre.

Estes são apenas alguns exemplos dos diversos complicadores a serem equacionados pelos projetos para que sejam efetivamente funcionais para os países envolvidos.

3.2.1 – Alertas e reflexão sobre possíveis negatividades em torno da infra-estrutura logística envolvendo a Via.

No que tange à melhora de infra-estrutura para escoamento brasileiro, destaca-se que no primeiro mandato de Fernando Henrique Cardoso, o Programa “Brasil em Ação” teve como meta a recuperação das rodovias BR-163 (trechos Cuiabá-Terra Nova e Santarém-Rurópolis), BR-364 (Cuiabá e Acre); BR-174 (Manaus e a fronteira com a Venezuela), e dois trechos rodoviários ligando Marabá à Belém-Brasília e Imperatriz à malha rodoviária do estado do Maranhão. Tudo isto visando em grande parte à melhoria da malha rodoviária voltada para o escoamento da soja para o exterior¹⁷³. Essas rodovias conformaram o que foi chamado de “arco do desmatamento”, considerada “a faixa que margeia a área central da Região Norte, onde ocorrem os maiores índices de desflorestamento e a fronteira agrícola avança a partir do leste do Pará, norte de Tocantins, do Mato Grosso e Rondônia rumo ao coração da Floresta Amazônica” (CARNEIRO FILHO; SOUZA, 2009, p. 14).

No segundo mandato, o governo FHC implantou o Programa “Avança Brasil”, e continuou reforçando os objetivos traçados no Programa “Brasil em Ação”, ou seja, a continuidade da melhoria da infra-estrutura viária para o escoamento da produção de grãos, sobretudo do cerrado mato-grossense, pela bacia do rio Amazonas. Estes projetos transformariam a infra-estrutura de transportes da região aperfeiçoando a logística e conseqüentemente diminuindo os custos de transporte. Dessa forma, o intuito era solucionar o fato de que a principal região produtora de soja era aquela com os mais altos custos de transportes¹⁷⁴.

¹⁷³ Fonte: Programa Brasil em Ação. Governo Federal. Disponível em: <<http://www.abrasil.gov.br/anexos/anexos2/bact.htm>>.

¹⁷⁴ EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA - EMBRAPA. Agronegócio da soja. 2000. Disponível em: <<http://www.cnpso.embrapa.br/rectec/aspagro.htm>>. Acesso em: jul.2012.

A implantação da ferrovia Ferronorte nos estados do Mato Grosso do Sul e de Mato Grosso teve também o mesmo objetivo, a redução dos custos de transportes para as exportações do Centro-Oeste, aliás, a construção da ponte rodo-ferroviária sobre o rio Paraná, construída durante o mesmo governo, já teve a finalidade de viabilizar a própria Ferronorte.

Resumidamente, as causas do desmatamento podem ser diretas e indiretas. As diretas estão relacionadas à conversão de áreas florestais em campos úteis à agricultura, pecuária, mineração, exploração madeireira e demais extrativismos. Já as indiretas estão relacionadas aos subsídios para o agronegócio, políticas inadequadas de investimentos em infra-estrutura, problemas fundiários, ausência de governança e fiscalização adequada por parte do governo, demanda por produtos florestais (madeira e outros produtos florestais), e mercado (preço) favorável a produtos cultivados em áreas antes ocupadas por florestas que acaba por levar a uma expansão destas fronteiras produtivas (grãos e carne, por exemplo).

No Brasil, apresenta-se um quadro em que os efeitos indiretos, sobretudo no âmbito da Bacia Amazônica, foram reforçados pelos investimentos históricos em infra-estrutura do governo viabilizados pelos Programas de Desenvolvimento, sendo o mais recente o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que se conformou no Plano Plurianual do segundo mandato do presidente Lula, e a própria IIRSA, que apregoa um planejamento territorial estratégico de proposta regional.

O PAC deve ser compreendido enquanto a nova etapa para a consolidação da estratégia do desenvolvimento econômico brasileiro assentada nos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID), que vem sendo posta em prática de modo especial a partir dos já supracitados Programas Brasil em Ação (1996-99) e Avança Brasil (2000-03), além do Brasil para Todos (2004-07), objetivando garantir a conexão competitiva de partes do território nacional no mercado internacional, diminuindo os custos da produção e a maior aproximação com os mercados consumidores internos e externos. Nesse sentido, pode-se inferir, por exemplo, que o PAC encontra-se perfeitamente alinhado com as diretrizes da IIRSA, integração esta deliberada como fundamental para a inserção competitiva da economia brasileira no mercado cada vez mais globalizado (CARVALHO et al., 2001; NEPSTAD et al. 2001). Segundo Leroy et. al (2010, p. 17)

O objetivo do PAC é muito semelhante ao da IIRSA que é de integrar a Amazônia às outras regiões do país, também objetivando garantir o acesso de grandes empresas aos recursos naturais existentes na região, através da

construção de estradas, hidrovias, da garantia de energia para as atividades produtivas eletro-intensivas, isto é, que necessitam de muita energia como as aciarias e as mineradoras, cada vez mais presentes na região.

A justificativa dos ENIDs se fundamenta também em necessidades internas. No plano doméstico, pauta-se por razões de equidade, como a redução das disparidades econômicas entre os estados que vinha ocorrendo desde 1970 e foi interrompida devido à crise fiscal do Estado e à conseqüente queda de investimentos públicos. É possível desprender que a noção de eixo corresponde a um espaço que possa gerar sinergias, ou seja, investimentos articulados e atrair o movimento de capitais. Em outros termos, são espaços elegidos para se tornarem corredores logísticos e acelerar a produção a partir do fato de que já dispõem de algum potencial compatível com as condições de competitividade em tempos de mercado global. Dessa forma, a disponibilidade de potencial seria um critério para a seleção dos eixos.

Nesse sentido é que a Amazônia ganha contorno especial, na medida em que nesta região se encontram recursos naturais de grande interesse por parte de grandes empresas mineradoras, agroindústrias exportadoras, farmacêuticas, madeireiras, de energia e de biotecnologia, entre outras – sendo possível a chamada valorização da natureza pelo capital.¹⁷⁵

Doravante, estes eixos que podem se articular com o sistema hidroviário do Rio Amazonas e seus afluentes navegáveis em vários pontos, acabam conformando um novo macro-zoneamento da Amazônia, expandido a partir do preexistente¹⁷⁶, a partir do qual se concentram a população, os migrantes, os núcleos urbanos, os investimentos produtivos e em logística, entre outros elementos, verificando-se forte pressão sobre o meio ambiente. A ampliação da infra-estrutura em regiões como a Amazônia, em que a capacidade de atuação do Estado é tanto quanto precária, costuma trazer consigo efeitos

¹⁷⁵ Aponta-se que o grande desafio que se coloca é a identificação das atividades produtivas capazes de gerar riqueza que seja internalizada na região para beneficiar a sua população e que não depredem o meio ambiente.

¹⁷⁶ Segundo o Relatório Final de Avaliação de Impactos do Portfólio 2004-2011 dos ENID, “Os efeitos sobre a sustentabilidade do desenvolvimento futuro em um dado horizonte temporal de longo prazo, provocados pela implantação de um conjunto de investimentos em transportes, energia e infra-estrutura hídrica, diferenciam-se pela intensidade dos fenômenos resultantes e também pela sua configuração, a depender das situações preexistentes encontradas nas diversas regiões em análise [...]”. Fonte: MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. Avaliação de Impactos do Portfólio 2004-2011, Relatório Final, V. 5. Brasília, 15.set.2003. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spi/downloads/081014_DOWN_EX_PC_Aval_vol6_sintese.pdf> Acesso em 02.jul.2012.

incontroláveis¹⁷⁷. De acordo com o Relatório de Avaliação dos Impactos dos ENID para os anos 2004-2011 (2003, p. 4-5),

Os efeitos sobre a sustentabilidade nessas regiões serão de grande magnitude, podendo mudar significativamente sua trajetória de evolução, inserindo-as em outro patamar superior de ocupação e crescimento econômico, em torno de frentes produtivas modernas e ativas, associadas aos grãos e à pecuária intensiva, no Oeste, em grandes extensões do Araguaia-Tocantins, que se combinam com a exploração minerária. Em seu território, um grande número de projetos de transportes irá disputar cargas em torno do binômio grãos-pecuária, fazendo supor que nem todos os empreendimentos se viabilizem. Do ponto de vista ambiental, implicará na ampliação do arco de desflorestamento e em severas pressões sobre os ecossistemas do Cerrado. [...] devido à intensa apropriação dos recursos da paisagem nessas regiões, qualquer empreendimento significa pressão adicional sobre remanescentes naturais e sobre estoques de flora e de fauna, incluindo, por vezes, áreas legalmente protegidas. Estabelecem-se, dessa forma, situações paradoxais. Com o intuito de suprir demandas de infra-estrutura, criam-se condições para intensificar atividades em regiões onde os recursos da paisagem já se encontram sob intensa pressão.

Sendo assim, o entendimento do significado da IIRSA e do papel desempenhado pelo Brasil nesse processo, não pode deixar de lado a reflexão sobre a (Pan) Amazônia¹⁷⁸, posto que ela tem importância estratégica primordial para esse processo de integração regional, perseguido pelo Brasil e seus vizinhos. Aponta-se que nas três últimas décadas, a ocupação desordenada da região da Amazônia Legal¹⁷⁹ resultou em um desflorestamento estimado em 15%, o qual reduziu a floresta original (80%) para algo em torno de 65%. A maior parte desse desmatamento ocorreu ao sul da Bacia Amazônica e, mais especificamente, ao longo das margens das estradas construídas a partir da década de 1960. (MIRAGAYA, 2008).

¹⁷⁷ Estradas conectando a região Norte e Central do Brasil ao Pacífico podem resultar em aumentos expressivos das taxas de desmatamento, já que mais de 70% do desmatamento na Amazônia estão concentrados em cerca de 50 km para cada lado das estradas pavimentadas (ALVES et al., 1999; NEPSTAD et al., 2006).

¹⁷⁸ A Pan Amazônia compreende, além da parte brasileira, áreas de Bolívia, Colômbia, Peru, Venezuela, Guiana, Suriname, Equador e Guiana Francesa. Nesta região vivem cerca de 1 milhão e 600 mil indígenas de 370 povos diferentes, numa população total de 33 milhões de habitantes. Fonte: Relatório Violência contra os povos indígenas no Brasil. Conselho Indigenista Missionário (CIMI), 2010. Disponível em: <[http://www.cimi.org.br/pub/publicacoes/1309466437_Relatorio%20Violencia-com%20capa%20-%20dados%202010%20\(1\).pdf](http://www.cimi.org.br/pub/publicacoes/1309466437_Relatorio%20Violencia-com%20capa%20-%20dados%202010%20(1).pdf)>. Acesso em: 12.ago.2012.

¹⁷⁹ A Amazônia Legal engloba nove Estados brasileiros que fazem parte da Bacia Amazônica: Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins e parte dos estados do Mato Grosso e Maranhão. Ela ocupa 5.016.136,3 km², que correspondem a cerca de 59% do território brasileiro. Destaca-se que 2,1 milhões de quilômetros quadrados ou pouco mais de 43% da Amazônia Legal são ocupados por áreas protegidas. As Unidades de Conservação (UCs) correspondem a 22% do território amazônico e as Terras Indígenas (TIs) a 21% (considerando apenas áreas no continente e descontando-se sobreposições entre TIs e UCs) (CARNEIRO FILHO; SOUZA, 2009)

A tradicional política de investimentos em infra-estrutura brasileira, particularmente em estradas, viabilizou a “primeira fase” de colonização de larga escala da região amazônica, incentivada pelo governo por razões geopolíticas. Grandes projetos de mineração, hidrelétricas e incentivos do governo à expansão da pecuária e agricultura foram implementados e subsidiados pelo governo na época (NEPSTAD et al., 2001). Atualmente, a Amazônia está numa “segunda fase”, na qual os incentivos governamentais à ocupação são relativamente substituídos pela lucratividade da exploração madeireira, do agronegócio e da pecuária (NEPSTAD et al., 2007).

Conforme a lista divulgada pelo Governo Federal em março de 2012, 53 municípios respondem por 45% do desmatamento no Cerrado nos últimos anos. Eles se concentram nos Estados de Maranhão, Bahia, Tocantins e Piauí (nessa ordem), justamente aqueles para onde a produção da soja – e o agronegócio - está sendo direcionada¹⁸⁰. Ainda segundo a lista divulgada, Maranhão e Piauí foram responsáveis pelas maiores áreas desflorestadas também entre 2009 e 2010 no Cerrado, que perdeu ao todo 6,4 mil quilômetros quadrados de floresta no período. Em 2011 e 2012 o Estado do Mato Grosso desponta com os maiores índices de degradação florestal, sendo que no mês de abril de 2012, o Estado somou 71% do desmatamento no Brasil, seguido por Rondônia (18%).¹⁸¹

Somam-se aos intentos do agronegócio, os impactos causados pela exploração mineral na mesma região. No Brasil, a região amazônica é uma imensa reserva de minério de ferro, bauxita, manganês, cobre, níquel, cromo, cassiterita, zinco e zircônia, entre os minerais metálicos, além de caulim, calcário de uso na indústria de produção de cimento. Por esse motivo, ela tem se transformado num novo alvo da avidez pelos recursos minerais.¹⁸²

Embora a exploração mineral na Amazônia seja antiga, nos últimos anos, a contínua demanda por minerais, maiormente por parte de países asiáticos, como

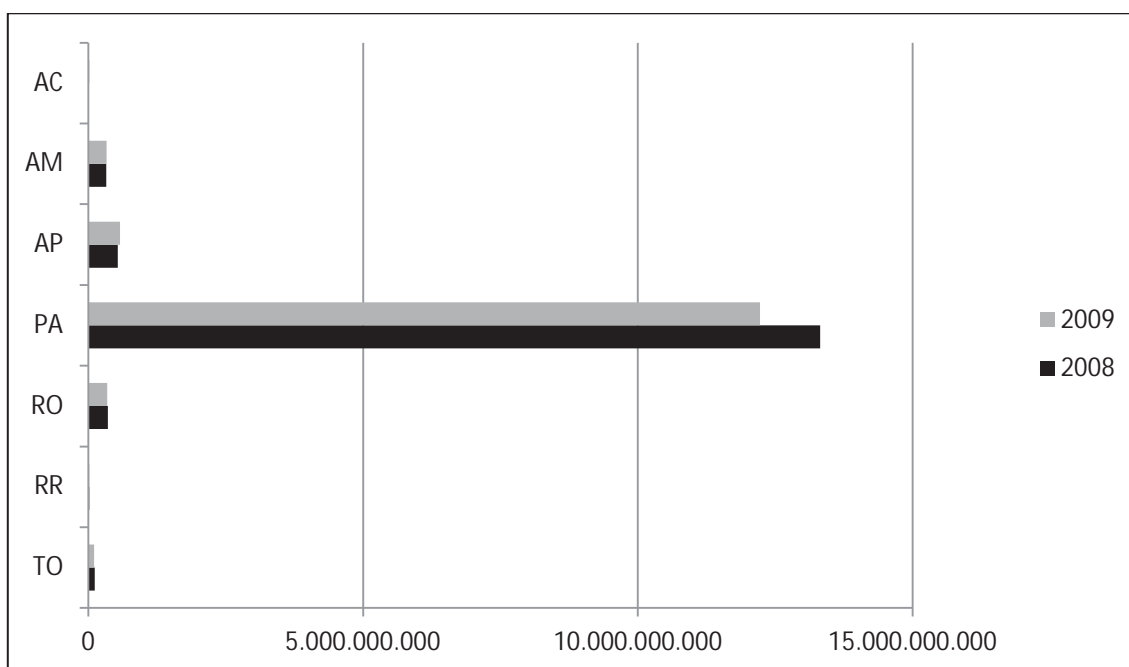
¹⁸⁰ Nos últimos anos, o monocultivo da soja tem sido apontado como o principal responsável pelo avanço da fronteira agrícola na Amazônia (DANTAS; FONTELES, 2005), apresentando um expressivo aumento em sua área de produção. De acordo com Mueller (1992), a rápida expansão da soja, no país, foi consequência de dois fatores importantes, quais sejam o apoio do governo brasileiro e condições edafoclimáticas favoráveis ao seu desenvolvimento. Segundo Kuster e Marti (2004 *apud* DANTAS; FONTELES, 2005), o aumento na exportação de soja e de carne bovina pelo Brasil foi um dos principais motivos para o início de um ciclo de exploração indiscriminada de solos no Brasil, cuja consequência foi o aumento no desmatamento da Amazônia para plantios de pastagens e de soja.

¹⁸¹ IMAZON. Boletim do Desmatamento (SAD), abril de 2012. Disponível em: <<http://www.imazon.org.br/publicacoes/transparencia-florestal/transparencia-florestal-amazonia-legal/boletim-do-desmatamento-sad-abril-de-2012>>. Acesso em 23/09/2012.

¹⁸² Idem.

China¹⁸³, Índia e Coréia do Sul, transformou o Brasil num dos maiores provedores de matérias primas minerais¹⁸⁴, sobrecarregando em especial localidades de mineração como Serra do Navio e Jarí no Amapá; Oriximiná, Carajás, Tapajós, Paragominas, Ipijuna do Pará, Ourilândia e Juruti no Pará; Arquimere em Rondônia; Presidente Figueiredo no Amazonas. Nota-se claramente a preponderância de estados do Norte brasileiro na produção mineral, sendo que destes, o Pará se destaca na comercialização de bens minerais (Gráfico 6).

Gráfico 6 - Comercialização de bens minerais por UF 2008 e 2009 (em R\$)



Fonte: Anuário Mineral Brasileiro 2009 e 2010, DNPM. Elaborado pelo autor.

Vale destacar que nesses anos houve uma avalanche de “processos minerários” junto ao Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) do Ministério de Minas e Energia, por parte das empresas, tanto pedindo autorização para verificar através de pesquisas se existe novas reservas minerais, como também pedidos de autorização para a exploração, nos casos em que já se sabe da existência de minerais no local (DNPM, 2012).

¹⁸³ A China foi responsável por 46,0% do minério de ferro exportado pelo Brasil no primeiro semestre de 2012. Fonte: Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM). Informe Mineral, Diretoria de Planejamento e de Desenvolvimento da Mineração (DIPLAM), 2008. Disponível em: <http://www.dnpm.gov.br/mostra_arquivo.asp?IDBancoArquivoArquivo=7260>. Acesso em: 02/11/2012

¹⁸⁴ Em 2007 o mercado de bens minerais no Brasil movimentou R\$ 38,4 bilhões, e a região amazônica respondeu por 25% desse total (metálicos 90%: minério de ferro 54,3%, cobre 13,8% e bauxita 12,8%). Fonte: Informe Mineral DNPM 2008. Disponível em: <www.dnpm.gov.br>. Acesso em: 09/08/2012.

Para que estes processos ocorram, é necessária infra-estrutura desde o início da investigação. Para calcular as reservas de uma jazida, ou seja, a quantidade de um minério disponível, são feitos mapas geológicos de superfície e subsolo, por meio de sondagens, galeria, poços e trincheiras. No caso de minas subterrâneas, por exemplo, o processo envolve diferentes etapas que vão desde a averiguação para saber o local exato onde o mineral se encontra, a perfuração (feita empregando explosivos), a extração do mineral, seu carregamento e, finalmente, o transporte. Em cada etapa é usada uma série de equipamentos como sondas, perfuradoras, brocas, guindastes, vagonetes e muitos outros que modificam a paisagem e impossibilitam que outras atividades sejam desenvolvidas no local. (MACHADO, 1998)

Além dessas intervenções diretas, o setor de mineração e metalurgia, sobretudo aquele voltado para mercados extra-regionais, pressiona o meio socioambiental devido à necessidade de geração e distribuição cada vez maior de energia para as empresas produtoras. O setor consome cerca da metade da capacidade instalada de energia elétrica da região norte, sendo que aproximadamente 20% da energia elétrica produzida hoje no Brasil é agregada a produtos destinados à exportação, em particular o alumínio (CARNEIRO FILHO; SOUZA, 2009).

A esmagadora parte da energia elétrica produzida no país vem de hidrelétricas, e a Bacia do Amazonas abriga a maior parte do potencial ainda a ser aproveitado¹⁸⁵. Entretanto, a instalação das hidrelétricas traz consigo efeitos danosos como o alagamento de áreas pelo assoreamento de um determinado rio represado - o que implica deslocamento e reassentamento de moradores e conflitos adjacentes-, diminuição ou extinção de espécies, impactos nos ciclos hidrológicos, na forma de ocupação das terras, no padrão de disseminação de doenças, e demais impactos negativos no ecossistema aquático e terrestre em geral.

Não obstante, os conjuntos de alternativas logísticas servem também de instrumentos para que sejam ativados os mercados especuladores de terras nas diferentes regiões do norte brasileiro, sobretudo da Amazônia, e agora se constituem em

¹⁸⁵ Carneiro Filho e Souza (2009, p. 20) afirmam que as microbacias amazônicas do Tapajós, do Madeira, do Tocantins e do Xingu “reúnem 80% do potencial hidrelétrico passível de aproveitamento na Amazônia e, ao mesmo tempo, um grande número de TIs e outras áreas protegidas, classificadas pelos técnicos do governo como ‘restrições socioambientais’ ao aproveitamento hidrelétrico”.

indicadores utilizados para defender ou denunciar o avanço da mineração e da cultura da soja na região e com ela a retomada dos debates sobre impacto ambiental¹⁸⁶.

Com efeito, os impactos indiretos das estradas nas regiões amazônicas são graves e têm adquirido cada vez mais relevância mundial, precisamente depois da BR-364¹⁸⁷, que pode igualmente ser apreendida como uma conformação da Via Inter-oceânica Sul do lado brasileiro. A pavimentação desta estrada nos anos 1980 foi antecipada aos estudos de planejamento do desenvolvimento e de medidas ambientais previstas, e provocou o que foi considerado um desastre ambiental e social no norte do Mato Grosso, em Rondônia e no Acre, na medida em que provocou fluxos migratórios que, por sua vez, geraram degradação de bosques e invasão de terras indígenas e de áreas protegidas. Tal calamidade, medida especialmente em termos de desmatamento e invasão de terras, foi de magnitude tão grande que a ele se atribui, junto à colonização de Kalimantan (Borneo, Indonésia), a reforma que levou o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) a criar novos requisitos ambientais e sociais – uso de termo *desenvolvimento sustentável* - em suas operações de financiamento¹⁸⁸ e a se fortalecerem internamente para evitar serem responsabilizados por novos desastres ambientais (FEARNSIDE, 1989)

Outrossim, o alto custo social da implantação desse processo de restauração e implementação infra-estrutural física é concretizado na expulsão, no massacre ou no deslocamento de grupos indígenas inteiros para reservas distantes do território de

¹⁸⁶ É evidente que o crescimento do desmatamento é impulsionado com a expansão da soja, porém atribuir a ela o fator principal parece não totalmente correto, já que a lógica que gera o desmatamento também está articulada pelo tripé grileiros de terras pública e/ou devolutas, madeireiros e pecuaristas. Segundo Fearnside (2001), poucos são os produtores de soja que derrubam a floresta para produzi-la, em vez disso, compram áreas já desmatadas de pequenos fazendeiros, obrigando-os a se deslocarem para áreas de fronteira e a derrubar ainda mais a floresta.

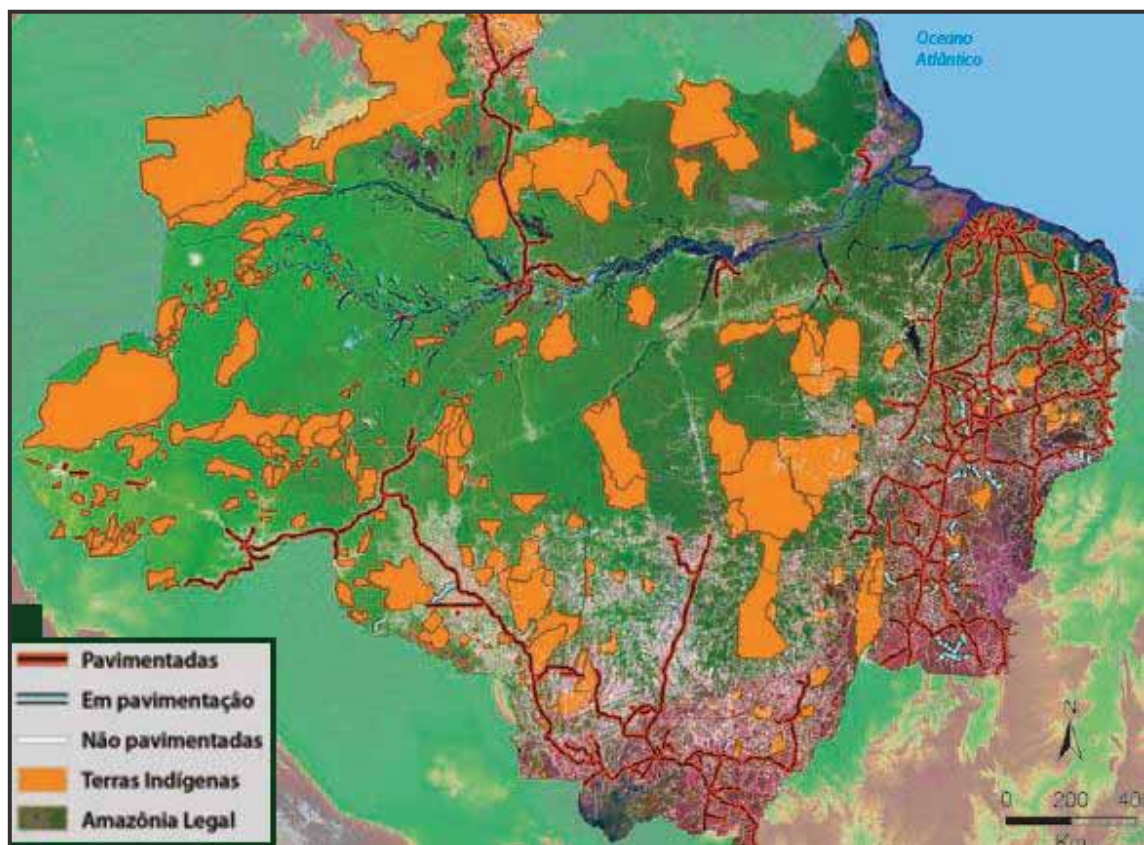
¹⁸⁷ A BR-364 é a primeira e única rodovia de grande porte do estado do Acre, com aproximados 760 km a estrada, que pode literalmente ser chamada de uma reta que liga um ponto a outro, recorta o estado de norte a sul, ligando suas duas principais cidades, Rio Branco e Cruzeiro do Sul. Embora conste em muitos canais de divulgação que a estrada encontra-se concluída, em agosto de 2011, quando da expedição realizada pelo autor, verifica-se que muitos trechos ainda não estavam asfaltados e que, além disso, trechos já pavimentados encontravam-se em condição precária, devido principalmente a inadequação de técnicas de pavimentação empregadas em solo arenoso e clima de chuvas torrenciais diárias, como encontrados por quase todo o território amazônico.

¹⁸⁸ “No início da década de 1980 o governo federal contraiu um grande empréstimo do Banco Mundial (BIRD), aproximadamente 500 milhões de dólares, para asfaltar a BR-364 entre Cuiabá e Mato Grosso. Essa era a principal obra do Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil, mais conhecido como POLONOROESTE. A execução da obra provocou tantos problemas que o repasse do financiamento chegou a ser paralisado. Houve muita denúncia internacional de violação de direitos dos povos indígenas, por conta da violência cometida contra eles (expulsão de suas terras, assassinatos, roubo de madeira, desmatamento e outros). Isto sem falar no aumento de pequenas e médias cidades sem qualquer infra-estrutura adequada à grande quantidade de pessoas que migraram para Rondônia. A terra foi concentrada nas mãos de grileiros (fazendeiros e empresas). E tudo isso contou com o apoio decisivo dos governos federal, estadual e municipais.” (LEROY et. al, 2010, p. 14)

origem, no trabalho escravo, na expulsão de posseiros, na violência e nos conflitos pela posse da terra, resultantes da extrema concentração fundiária que se instalou na região (HALL, 1991). Na Amazônia Legal brasileira, por exemplo, as rodovias, principal modal de infra-estrutura logística utilizada no âmbito dos ENIDs e dos projetos IIRSA, muitas vezes são pensadas para adentrar o coração amazônico sem levar em consideração a travessia por territórios indígenas (TIs) e oferecem possíveis riscos supracitados para tais povos (Figura 14). De acordo com Carneiro Filho e Souza (2009),

Os investimentos, os subsídios oficiais, a perspectiva de aquecimento da economia, a disputa pelo acesso, uso e controle dos recursos naturais explicam o interesse de empresas, governos e políticos pelas obras. Daí a pressão para diminuir restrições à sua execução e, se necessário, alterar a legislação ambiental e limitar os direitos de populações localizadas nas áreas de influência dos projetos. (CARNEIRO FILHO; SOUZA, 2009, p.16)

Figura 14 - Rodovias e Terras Indígenas na Amazônia Brasileira (TIs)



Fonte: CARNEIRO FILHO, A.; SOUZA, O. B. Atlas de Pressões e Ameaças às Terras Indígenas na Amazônia Brasileira. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2009.

Do lado peruano, a situação da Bacia Amazônica no que tange aos projetos infra-estruturais também é passível de inquietação. A situação sócio-ambiental do departamento de Madre de Dios – um dos que mais seriam afetados pelas obras e mais próximo à fronteira com o Brasil – e das partes amazônicas dos departamentos de Cusco

e Puno é alarmante, já que a degradação é evidente em todas as áreas abertas para o consumo de recursos naturais (DOUROJEANNI, 2006). Ainda assim, em que pese o considerável passivo ambiental destas regiões, elas são as que contêm proporcionalmente a maior parte de cobertura florestal da Amazônia peruana. Exatamente por esse motivo considera-se de grande preocupação o impacto sócio-ambiental indireto adicional que as estradas propostas da Via Inter-oceânica Sul pode vir a causar.

O ordenamento territorial do departamento de Madre de Diós inclui 45,3% (3.639.000 hectares) de áreas protegidas, 32,2% (2.520.000 hectares) consideradas bosques de produção, 19% (1.487.000 hectares) disponíveis para fins agropecuários e turísticos, e finalmente 2,6% (200.000 hectares) são terras indígenas adjudicadas (comunidades nativas). Esses indígenas vivem, em sua maior parte, nas áreas protegidas e reservadas para eles, e em menor medida nas terras classificadas como bosques de produção (DOUROJEANNI, 2006).

Esse departamento é um dos poucos lugares da Amazônia que ainda conserva populações indígenas que vivem de forma tradicional e ainda possuem um patrimônio natural de valor incalculável. A população indígena, assumindo também como tais os campesinos andinos de origem *quéchua* e *aimara* que vivem em comunidades, é grande no âmbito do projeto da IIRSA: contabiliza 277 comunidades, das quais 19 são nativas (indígenas amazônicos) e 258 são campesinas (DOUROJEANNI, 2006).

Além disso, em Madre de Dios, onde passa a estrada da Via Inter-oceânica Sul, encontra-se a Reserva de Biosfera do Manu, com 18.812 km, tombada pela Unesco e reconhecida como patrimônio mundial por sua importância arqueológica, antropológica e especialmente ecológica. Na região macro sul do Peru também se encontram áreas protegidas e reservas nacionais como Salinas-Aguada Blanca (Arequipa), Titicaca (Puno), Ampay (Apurímac) e Pampa Galeras (Ayacucho)¹⁸⁹.

Não obstante, apesar das riquezas sócio-ambientais declaradas das áreas amazônicas peruanas e brasileiras são os interesses econômicos que têm prevalecido. A nova configuração geopolítica e geoeconômica pretendida pelos projetos de integração de infra-estrutura implica acentuar a disputa por condições e recursos naturais. Deste modo, tende a se agravar um quadro já grave não só de desflorestamento, mas também de violência, sobretudo ligada aos processos de conquista territorial para abertura de

¹⁸⁹ Fonte: Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP). Disponível em: <<http://www.sernanp.gob.pe/sernanp/>>. Acesso em 18.ago.2012.

novas fronteiras produtivas, que vem considerando a região circundante às obras como se fosse um espaço vazio de gente, como se as terras fossem disponíveis, cujos obstáculos naturais - a serem superados pela engenharia - fossem os que impedem a livre circulação e o progresso social. De acordo com Porto-Gonçalves e Quental (2011),

[...] esses processos de construção de infra-estrutura para a região têm sido marcados por uma lógica territorial que concebe grandes áreas do espaço geográfico sul-americano como sendo “vazios demográficos”. Essa concepção oculta o fato de que muitas dessas áreas não apenas são ricas em biodiversidade como também são ocupadas por uma grande diversidade de populações. Nesse sentido, tem sido dominante uma visão onde a natureza, com seus complexos biomas e domínios morfoclimáticos, é compreendida como simples obstáculo a ser superado pela engenharia e, ainda, onde povos e comunidades das mais diversas tem seus territórios e suas vidas concebidas como sendo prescindíveis. Não por acaso, a expropriação de muitas populações de suas terras, bem como a ocorrência de inúmeros conflitos territoriais, tem sido recorrente na execução dos empreendimentos de integração de infra-estrutura regional ora em curso. (PORTO-GONÇALVES; QUENTAL, 2011, p.13)

Entretanto, nessas mesmas áreas consideradas “vazias” vivem diversos grupos sociais que conformam diferentes territorialidades. Em pesquisa experimental realizada pelo LEMTO – Laboratório de Estudos de Movimentos Sociais e Territorialidades da UFF, liderada por Carlos Walter Porto-Gonçalves – foram identificadas, ao longo dos Eixos da IIRSA, ações de grupos sociais que defendem seus espaços que vêm sendo ameaçados pela expansão dessas obras e dos interesses que lhes acompanham. Ademais, cabe destacar a recente descoberta de famílias indígenas isoladas que vivem, ou melhor, se escondem mata adentro nesta região amazônica, literalmente fugindo do contato com a civilização por escolha própria¹⁹⁰.

Neste levantamento foram identificados mais de 555 diferentes comunidades/povos/etnias indígenas, mais de 222 comunidades camponesas, mais de 115 comunidades de pescadores, mais de 199 comunidades quilombolas/cimarrones, mais de 61 organizações sociais em sua maior parte urbanas (sem-teto, moradores, desocupados, piqueteros), mais de 36 entidades ambientalistas territorializadas, além de mais de 70 grupos auto-designados como camponeses-indígenas, camponeses extrativistas, camponeses-mineiros, camponeses-quilombolas, cocaleros, mineiros, atingidos pela mineração, atingidos por barragens, seringueiros, marisqueiros,

¹⁹⁰ Este fato foi amplamente divulgado nos meios midiáticos em maio de 2008, quando em vôo panorâmico de reconhecimento do local realizado por autoridades da FUNAI, foram fotografados pela primeira vez índios em situação de isolamento. Em ocasião fato que inclusive chamou muito a atenção foi a atitude estes índios de atirar com arco e flecha na direção do avião monomotor que sobrevoava a área.

ribeirinhos, junqueiros, cipozeiros, caiçaras, afro-brasileiros, afro-bolivianos, afro-peruanos, afro-indígenas, desplazados e sem-teto, entre outras identidades. No todo, mais de 900 territorialidades foram identificadas a partir de algum nível de mobilização ao longo dos Eixos, indicando um nível de conflitividade em torno da IIRSA.

A própria região Amazônica abriga uma enorme diversidade sociocultural. Considerando seus limites políticos em cada país, nela vivem 33 milhões de habitantes, incluindo 1,6 milhões de indígenas de 370 povos diferentes, distribuídos em 2,2 mil territórios (sem contar comunidades isoladas e urbanas). Na Amazônia brasileira, vivem também 357 comunidades remanescentes de quilombos e centenas de outras habitadas por seringueiros, castanheiros, babaçueiros, ribeirinhos (CARNEIRO FILHO; SOUZA, 2009)

Em termos de preocupações ecológicas, houve um avanço em relação aos primeiros grandes projetos infra-estruturais da região da Bacia Amazônica nas décadas de 1970 e 1980, porém, a falta de consenso entre a política de desenvolvimento econômico e a política de preservação sócio-ambiental ainda hoje têm como resultado o caráter focal, restrito à maximização dos objetivos econômicos imediatos dos projetos. Trata-se, portanto, de uma perspectiva instrumental, sem referência à territorialidade dos sistemas sócio-ambientais afetados. Os conhecimentos científicos aplicados nesses projetos limitam-se ao desenvolvimento de técnicas de aproveitamento que garantam a lucratividade máxima do empreendimento econômico, sem incluir nos seus estudos orçamentários mais aprofundados uma análise criteriosa dos demais custos – externalidades - envolvidos.

Nos projetos da IIRSA, em que pese à razoável presença de representantes de vários ministérios e agências dos governos dos países envolvidos e de agências multilaterais (CAF, BID, Fonplata, Cepal), há ainda uma forte assimetria no funcionamento dos vários grupos de trabalho e nas avaliações de factibilidade. Ainda que, para a concessão de contratos das obras fossem exigidos estudos de impacto ambiental (EIAs) diretos, tais estudos foram feitos de forma parcial e por etapas, comprometendo uma visão realista dos impactos como um todo. (LEROY et al., 2010)

Para as concessões pela ProInversión, no Peru, foram realizados EIAs do trecho Urcos a Camanti (68 Km.), da ponte Inambari até o distrito cusquenho de Quispicanchis (35 Km.) no trecho 2, da Ponte Inambari a Villa Santiago (25 Km.), e de Maranguape a Iñapari (100 Km.), no trecho 3. Tais estudos parciais, que abrangem em cada trecho pouco mais de 100 km, foram aprovados em março de 2006, permitindo o início das

obras poucos dias depois. No entanto, fica claro que o início das obras independeu de um estudo mais aprofundado, integral e completo. Em outras palavras, não foi disponibilizado ou exigido EIA do projeto como um todo, fragmentando sobremedida a avaliação dos reais impactos diretos e/ou indiretos das obras infra-estruturais. No que tange às obras e responsabilidades do lado peruano, Dourojeanni (2006) afirma que

El capítulo ambiental del estudio de factibilidad, aunque amplio, no configura un EIA, pues: 1) es esencialmente una compilación de informaciones disponibles no siempre actualizadas, 2) tiene muy poco análisis crítico y 3) se refiere casi con exclusividad a los probables impactos directos. Tampoco contempló sus impactos en la muy próxima región fronteriza de Bolivia, donde existen dos áreas protegidas. Este hecho refleja que la legislación peruana sobre estudios de impacto ambiental del sector transporte asume que sólo tiene responsabilidad sobre lo que ocurre en las inmediaciones de la obra y que son consecuencia directa de la construcción y del tránsito. (DOUROJEANNI, 2006, p. 34)

A parte amazônica peruana é um tanto mais preocupante, pois, além de a grande maioria das novas obras da Via Inter-oceânica Sul se situarem no Peru, nesse país a institucionalidade ambiental se limita a um Ministério do Meio Ambiente recém inaugurado em 2008¹⁹¹ – um atraso de 20 anos em relação ao Brasil -, uma autoridade ambiental extremamente limitada representada pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAM), criado em 1994 por exigência dos bancos multilaterais, e a alguns pequenos escritórios setoriais sócio-ambientais; enquanto que em outros países, como o Brasil, há um Ministério de Meio Ambiente bem consolidado e com poderes decisivos, que articulam deliberações em nível de cada Estado e até mesmo municípios. No lugar de um Instituto de Recursos Naturais e Meio Ambiente (Ibama) com mais de 6.000

¹⁹¹ Em nota escrita para a revista online O Eco, o Diretor Geral Florestal do Peru e Presidente da Fundação ProNaturaleza, Marc Dourojeanni, aponta que “o novo Ministério não terá responsabilidade direta sobre o manejo das florestas naturais, nem tampouco sobre a nova agência nacional de águas, proposta pela comissão, mas que foi exitosamente disputada pelo velho Ministério da Agricultura”, mas também destaca o fato de que, em que pese os problemas estruturais fundamentais, pela primeira vez no Peru, o tema ambiental estará representado ao mais alto nível do governo nacional. No que tange os interesses brasileiro, Dourojeanni aponta que “nenhum outro país do mundo deve mais que o Brasil, estar preocupado pela gestão ambiental no Peru. Nada do que lá acontece é inócuo para o Brasil que recebe suas águas, sofre com o seu regime hidrológico, com a carga sedimentar das suas águas e com os seus contaminantes químicos, procedentes principalmente da mineração. Madeireiros ilegais peruanos e brasileiros rondam a fronteira comum e criam conflitos constantes; os índios passam de um lado ao outro a capricho dos seus interesses promovidos por madeireiros, garimpeiros, traficantes e caçadores e, de outra parte, os dois países têm responsabilidade iniludível sobre os últimos índios não contatados que lá moram e sofrem de agressões indescritíveis. Finalmente, os dois países têm, na região amazônica que compartilham um patrimônio biológico extraordinário, que não reconhece fronteiras e que não é possível ‘nacionalizar’. Por tudo isso e por mais ainda, o Brasil deve estar satisfeito da mudança que acontece no país vizinho.” Fonte: “Peru estabelece Ministério do Meio Ambiente”, Revista O Eco, 02.jun.2008. Disponível em: < http://www.oeco.com.br/marc-dourojeanni/16434-oeco_27766>. Acesso em 15.set.2012.

funcionários e dependente do Ministério do Meio Ambiente, como no Brasil, o Peru contava com o Instituto Nacional de Recursos Naturais (Inrena), que, aliás, era ligado ao Ministério da Agricultura, ou seja, ligado a um dos setores que mais impacto negativo ocasiona ao meio ambiente (DOUROJEANNI, 2006). Com a criação do Ministério do Meio Ambiente, da abrangência do Inrena – a partir de então desarticulado - apenas as áreas protegidas permaneceram no novo Ministério, onde receberam a patente de Serviço Nacional de Áreas Naturais Protegidas pelo Estado (Sernanp), já a exploração e conservação das florestas e, em geral da flora e da fauna, permaneceram sob os cuidados do Ministério da Agricultura, junto com os recursos hídricos e a responsabilidade pela conservação dos solos.

A degradação ambiental é o exemplo mais claro das externalidades que não são devidamente contempladas nos estudos de âmbito institucional, seja no Brasil ou no Peru. O desmatamento certamente será ampliado não só pelas necessidades das obras das estradas em si e sua manutenção, como pela ação de novos habitantes e ocupantes das margens da Via, onde, conseqüentemente, instalar-se-ão novas moradias e pequenos negócios, e onde a propriedade será dividida. Além disso, se é fato que o agronegócio ainda não alcançou proporções agigantadas nessas regiões – tal como o setor de mineração-, é certo que a melhoria das estradas viabilizará não só o processo de concessões de terras para tal fim, como também possibilitará especulações nesse sentido além de demais conflituosidades, tendo em vista que é exatamente a expansão da agricultura um dos objetivos declarados do projeto e uma de suas principais justificativas econômicas. Segundo Dourojeanni (2006),

El mercado de tierras está en la actualidad extraordinariamente activo a lo largo de la Interoceánica y sus precios se han duplicado y triplicado. Los compradores muchas veces son gente de fuera y se dice que entre ellos hay brasileños. Las propuestas, promovidas por el propio gobierno, incluyen cultivo intensivo de caña de azúcar y soya. (DOUROJEANNI, 2006, p.40)

Além da questão de conflituosidade de terra exemplificada, muitos outros problemas, tanto ambientais quanto sociais, podem ser elencados acerca da Via Interoceânica, levando em consideração o projeto como um todo e no longo prazo. (Tabela 4)

Tabela 4 - Problemas sócio-ambientais diretos e indiretos em potencial decorrentes da construção da Via Inter-oceânica Sul

Principais problemas ambientais diretos e indiretos	Principais problemas sociais diretos e indiretos
Incremento considerável de desmatamento para fins agropecuários	Invasão dos territórios residuais dos últimos grupos indígenas ilhados
Degradação de recursos florestais por exploração anárquica sem manejo e sem reposição	Invasões em terras de comunidades nativas
Incremento de incidência de incêndios florestais	Incremento de conflitos pela terra e por seu uso (como litígios por expropriação ou reassentamento, especulação e apropriação ilícita de terras)
Aceleração do ritmo de perda da biodiversidade e rarificação ou extinção de espécies por desmatamento, caça ou pesca, e contaminação.	Incremento de cultivos e atividades ilegais (tráfico de drogas, armas, animais silvestres e contrabando em geral)
Aumento do risco de invasão de áreas naturais protegidas	Incremento da imigração e formação de favelas em zonas urbanas (ocupação desordenada)
Incremento da contaminação de origem agrícola, urbana e de exploração de minérios (como contaminação química por agrotóxicos)	Maior impacto sobre restos arqueológicos
Redução do valor de proteção dos bosques nas bacias hidrográficas, incremento da incidência de fenômenos erosivos e de inundações, assim como redução da qualidade da água e irregularidade de seus fluxos	Deterioração ou alteração de padrões culturais
Redução do potencial da região para prover outros serviços ambientais, como fixação de carbono.	Aumento da prostituição, do subemprego escravizante (exploração de minérios e garimpo), e da delinquência em geral.

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de: DOUROJEANNI, M. J. Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica en la amazonía sur del Perú. BICUSA, junho de 2006. Disponível em: <www.bicusa.org/proxy/Document.100135.aspx>

Nesse sentido, uma objeção primordial à obra é a falta de mecanismos públicos que permitam evitar os piores impactos ambientais e sociais previstos e impulsionar o desenvolvimento sustentável a partir das oportunidades que ela oferece. Dourojeanni (2006) atenta para o fato de que

[...] desde que las empresas concesionarias comenzaron a mejorar la carretera estos impactos o las amenazas se hicieron más notorios. Lo que es evidente es que los impactos sociales y ambientales después del asfaltado de la Interoceánica serán, con muy pocas excepciones, los mismos que ya existen. Lo que cambiará es su intensidad, amplitud y velocidad, que aumentarán muchísimo. (DOUROJEANNI, 2006, p.33)

A objeção quanto à falta deste mecanismo público é agravada pela falta de um interlocutor entre sociedade civil e governo. A realidade mostra que os processos de licenciamento foram pouco ou nada democráticos e sem a participação popular. Ponto duvidoso é o fato de que os EIAs e os Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA) estão a cargo das próprias empresas interessadas na concessão das estradas, ou seja, as empresas contratam grupos especializados para realizar os estudos, mas definem critérios próprios e selecionam as informações a serem divulgadas, mesmo que tal EIA/RIMA seja posteriormente avaliado por órgão público competente (como o IBAMA)¹⁹².

Tal fato evidencia mais uma vez o grande peso das iniciativas privadas no empreendimento. Boa parte dos projetos de construção da infra-estrutura está sendo realizada por empresas brasileiras de engenharia e construção, personificadas em empreiteiras como: Construções Camargo Correa SA, Construtora Norberto Odebrecht SA, Andrade Gutierrez SA, Construtora OAS e Grupo Queiroz Galvão, entre as mais atuantes (COUTO, 2008). Dada a mobilização privada nesse sentido e à dificuldade de mobilização de instâncias envolvidas nas questões regulatórias, a IIRSA parece constituir mais um projeto focado na integração física (infra-estrutura *hard*) do que regulatória (infra-estrutura *soft*). Nesse contexto, projetos de infra-estrutura física acabam se tornando mais viáveis no curto prazo, pois tendem a criar menos resistências e oposição política organizada de grupos de pressão, e mobilizam de forma mais direta interesses de grupos privados específicos (empresas construtoras e usuárias). O modal rodoviário insere-se nessa lógica identificado pela iniciativa privada como mais adequado para integrar e agilizar soluções logísticas regionais, ainda que seja o modal de maior impacto ambiental em longo prazo e o de maior custo de manutenção, devido ao fato de que também é o modal de mais rápido retorno financeiro às empresas¹⁹³.

¹⁹² A RESOLUÇÃO CONAMA 237/97 Art 3º aplica que “A licença ambiental para empreendimentos e atividades considerados efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio dependerá de prévio estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto sobre o meio ambiente (EIA/RIMA), ao qual dar-se-á publicidade, garantida a realização de audiências públicas, quando couber, de acordo com a regulamentação.”. Também aplica no Art. 11º: “Os estudos deverão ser realizados por profissionais legalmente habilitados, às expensas do empreendedor.”, e no Parágrafo único Art. 11º: “O empreendedor e os profissionais que subscrevem os estudos serão responsáveis pelas informações apresentadas, sujeitando-se às sanções administrativas, civis e penais.” Fonte: Ministério do Meio Ambiente, Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>>. Acesso em 22.ago.2012.

¹⁹³ De acordo com o Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga (ANUT), Luís Henrique Baldez, o setor ferroviário, que seria o modal mais adequado para os objetivos da integração regional, “se caracteriza por exigir grandes volumes de investimentos e necessitar de longo prazo para maturação e retorno financeiro adequados. Grandes volumes de carga e longas distâncias são

Não obstante, além de contemplar de maneira marcante tais interesses privados, a construção da Via Inter-oceânica Sul expõe a relativa alienação do espaço imediatamente circundante ao empreendimento, na medida em que a estrada não é especificamente uma demanda local, mas sim um instrumento para superar gargalos logísticos de interesses dos setores exportadores de localidades próximas. Constata-se, como exemplo, que a região limítrofe mais próxima do Brasil com o Peru, conformada pelos Estados do Acre e Rondônia, apresenta um mercado muito pequeno para os produtos do sul do Peru, que são imediatamente integrados pela Via. Se a esta área se incorporam os Estados de Amazonas (Manaus) e Mato Grosso, o mercado se expande cinco vezes. Porto Velho, Manaus e Cuiabá são três centros urbanos que se constituem focos de atração para a integração com o Peru¹⁹⁴. A estrada então facilitaria a penetração e o posicionamento da oferta exportável peruana nas regiões brasileiras que não são prontamente interligadas por elas.

Doravante em médio e longo prazo, à revelia dos impactos ambientais, a Via pode integrar de maneira mais consolidada essas regiões, sobretudo a macrorregião sul do Peru, e estimular o desenvolvimento econômico regional. À parte os problemas recorrentes na região Amazônica, associados à ocupação não planejada e ambientalmente agressiva, deve-se considerar a oportunidade de se estabelecer um marco na história de sua ocupação, caso se introduzam tecnologias adequadas para implantação e manutenção dos projetos e se fortaleça a pesquisa científica e as atividades de extrativismo sustentável, manejo florestal e de biotecnologia, incorporando paisagens atualmente íntegras no processo produtivo de forma sustentável.

3.2.2 – Interesses econômicos e possíveis desenvolvimentos regionais em torno da Via.

Enquanto alguns analistas, como Roburg (2006), consideram que a obra de infraestrutura em questão responde essencialmente aos interesses geopolíticos brasileiros,

atributos que viabilizam este modal de transporte. No Brasil, mais de 60% da carga é transportada pelo modal rodoviário, que é mais caro e mais agressivo ao meio ambiente que o ferroviário. Em termos de produção, o país é um dos maiores produtores mundiais de grãos e minério de ferro que são cargas tipicamente ferroviárias.”. Fonte: Entrevista Luís Henrique Baldez, Revista ANTT, V. 3, n. 2, nov. de 2011. Disponível em: < http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed5/_asp/Entrevista.asp>. Acesso em: 20.set.2012.

¹⁹⁴ Fonte: Guía de Negocios e Inversión Brasil-Perú 2012-2013. Ernst & Young e Câmara Binacional de Comércio e Integração Peru-Brasil (CAPEBRAS). Disponível em: <<http://www.capebras.org/?q=node/22>>. Acesso em 15.nov.2012.

Dourojeanni¹⁹⁵ (2006), aponta que a Via poderá ser potencial e equitativamente útil para ambos os países com relação ao desenvolvimento econômico, essencialmente para a região sul do Peru, considerando como um dos benefícios “*favorecer la migración de la población pobre alto andina hacia el llano amazónico que tiene mejores posibilidades de desarrollo*” (PALACIOS LANFRANCO, 2005 *apud* DOUROJEANNI, 2006, p. 16)

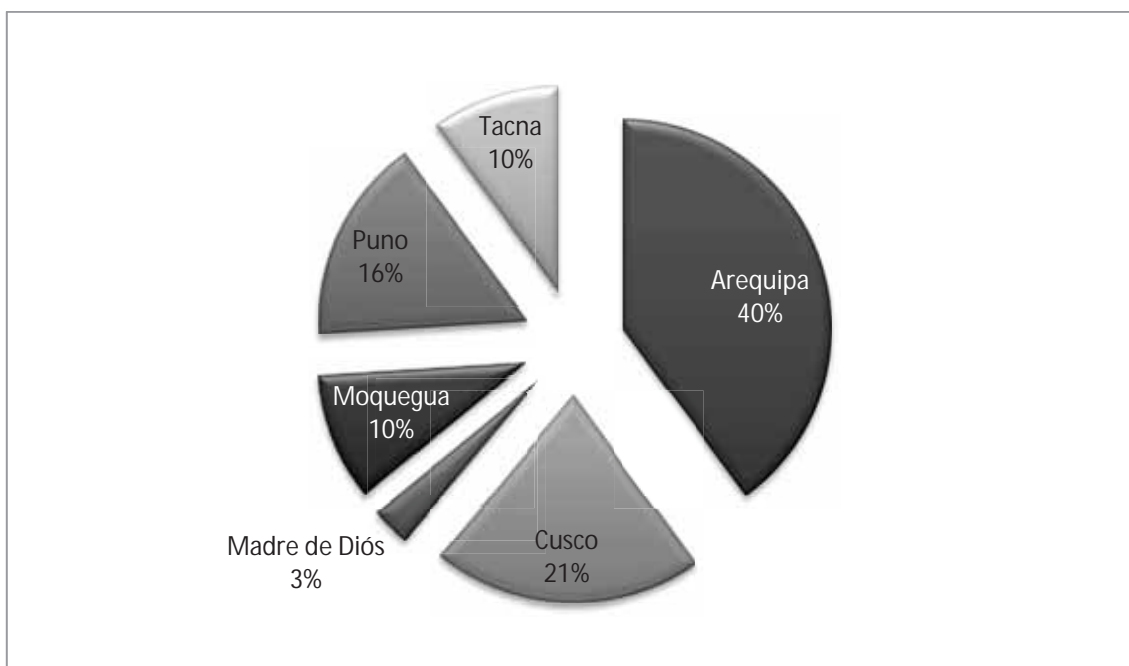
O sul do Perú se define como a macrorregião conformada por 6 departamentos¹⁹⁶, cujo território representa 28% (344.724 km²) de seu território nacional, sendo que a maior parte desta porcentagem se encontra em espaço serrano (55%) e na região amazônica (35%); o restante (10,5%) se situa em espaço costeiro (Barrenechea, 1990). Isso mostra que a macrorregião integra as três regiões naturais contidas no Peru: a costa, os Andes (serra), e a Amazônia (selva). Na zona costeira se localizam os Departamentos de Arequipa, Moquegua e Tacna. Na região andina está a maior parte dos Departamentos de Puno e Cusco. E na região amazônica encontra-se o Departamento de Madre de Diós, onde fica localizada Puerto Maldonado, cidade pequena, mas que chama a atenção por ostentar taxas de crescimento populacional superior ao das demais cidades.

A macrorregião sul representa 13% (4.457.792 habitantes) do total da população do Peru, mas contribui com apenas 7% do PIB do país. Esta disparidade ocorre não só entre as macrorregiões peruanas, como também dentro da própria macrorregião sul, uma vez que a diferença na distribuição da porcentagem de contribuição para o PIB peruano é marcante. O Gráfico 7 revela que o Departamento de Arequipa contribui sozinho com 40% do PIB da macrorregião sul, enquanto Madre de Dios contribui com apenas 3%.

¹⁹⁵ Marc J. Dourojeanni é consultor contratado pela ONG, *Bank Information Center* (BIC), para realizar estudos e relatórios de análise sobre a Via. Disponível em: www.bicusa.org/proxy/Document.100135.aspx

¹⁹⁶ Os Departamentos são: Madre de Diós, Cusco, Puno, Arequipa, Moquegua, Tacna.

Gráfico 7 - Distribuição do PIB da macrorregião sul do Peru (%)



Fonte: Centro de Investigación Empresarial – Cámara Nacional de Comercio, Producción y Servicios (CIE-PERUCÁMARAS), Reporte Regional 2012. Disponível em: <<http://www.perucam.com/publicaciones.htm>> Elaborado pelo autor.

Não obstante, o sul do Peru, em que pese sua crescente importância econômica em relação ao resto do país, apresenta um crescimento em termos reais de 7,5% em 2012, o equivalente a US\$ 30.560 milhões¹⁹⁷ e mostra também uma maior iniquidade e disparidade na distribuição dos benefícios percebidos pela população, tanto em termos de renda familiar e nível de vida, como em termos geográficos, sendo região serrana/andina a de maior pobreza. Paradoxalmente, na macrorregião sul, comparativamente ao resto do país, existiria uma maior disponibilidade de excedentes econômicos, gerados na própria região, que poderiam ser mais bem distribuídos preferencialmente no sul para melhorar os baixos índices de inclusão social¹⁹⁸.

Existe na região um grande potencial de recursos naturais. A exploração mineira de cobre, por exemplo, alcançou níveis de utilização do recurso que superam largamente o resto do país e indicam um grau de maturação da atividade que sustenta sua posição

¹⁹⁷ “Macro Región Sur crecería 7,5% al cierre de año”. SurNotícias, 11.dez.2012. Disponível em: <<http://www.surnoticias.com/index.php/economia/economia-y-negocios/6444-macro-region-sur-creceria-75-al-cierre-de-ano.html>>. Acesso em: 14/12/2012.

¹⁹⁸ Tomando como base o índice agregado de “logro educativo”, elaborado pelo PNUD na base de dados de 2006, constata-se que no caso do sul do Peru 60% das províncias se encontram abaixo da média nacional, e destas, a maioria se encontra na serra e na selva. Ao se analisar os indicadores de saúde, a situação é ainda pior. Mediante o índice de “esperança de vida” se constata que somente 18% das províncias do sul superam a média nacional e, delas, só duas estão na serra (Cusco) (PNUD, 2006).

como o setor econômico mais importante da região e a possível base financeira para o futuro desenvolvimento da região como um todo¹⁹⁹. É notável o fato de que a macrorregião, com somente 38% das reservas nacionais, concentre 60% da extração de cobre a nível nacional, sendo que o maior potencial mineral metálico se encontra nas zonas altas andinas, principalmente em Cusco²⁰⁰.

Os Departamentos de Arequipa, Moquegua e Tacna também se encontram dentro da zona mineira especializada em cobre, que se estende até o norte chileno. Além das explorações minerais atuais, nesta zona ainda estão grandes reservas de cobre, ouro e prata, principalmente. É importante ressaltar também a presença de minerais nas bacias dos rios que descem dos Andes até a selva, especialmente entre Puno e Madre de Dios, onde se localizam garimpeiros que exploram o minério de forma artesanal.

Com relação à agricultura, a maior extensão agrícola cultivada se encontra na serra, que quase triplica os valores da costa peruana – região árida que utiliza de aproveitamento de água para irrigar os pampas-, entre os departamentos de Cusco e Puno se encontra mais de 40% das terras cultivadas. Madre de Dios participa escassamente com 1,5% da extensão cultivada. Entretanto a produtividade de terra agrícola da costa mais que triplica a da serra, sendo que nesta a produtividade mais alta é a de Puno²⁰¹. Análises da CIE-Perucámaras detectam que o setor primário extrativista, ou seja, agricultura e mineração, são as atividades mais importantes na macrorregião sul do Peru, com um peso de 29,7% com relação às demais atividades.

Faz-se necessário ressaltar que a inequivalente contribuição do PIB da região entre os Departamentos pode ser reflexo, em boa parte, da especialização relativa dos mesmos em diferentes atividades econômicas. Por exemplo, no caso do setor “Agricultura, Caça e Silvicultura”, os Departamentos de Arequipa, Puno e Cusco são responsáveis de maneira conjunta por 87,3% da produção de mencionada atividade. Já no setor “Pesca”, os Departamentos de Arequipa, Moquegua e Puno representam 98,3% da produção total da macrorregião. O setor “Mineração” tem a concentração também por parte de Arequipa e Cusco, ambos com um peso relativo de 63,7% da produção

¹⁹⁹ Fonte: Ministerio del Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE) Gobierno del Perú, Anuário Estadístico 2010. Disponível em: <<http://www.mintra.gob.pe/portalinclusivo/mostrarContenido.php?id=86&tip=86>>. Acesso em 15/11/2012.

²⁰⁰ Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía (SNMPE). Disponível em: <<http://www.snmpe.org.pe/nuestros-sectores-snmpe/mineria.html>>. Acesso em 30/09/2012.

²⁰¹ Fonte: Ministério de Agricultura Perú, Informe de Seguimiento Agroeconómico (ISA), 2012. Disponível em: <<http://www.minag.gob.pe/portal/herramientas/boletines/informe-de-seguimiento-agroeconomico-isa>>. Acesso em 10/11/2012.

mineral. Monquegua e Tacna participam na mineração cuprífera; e Madre de Diós , na mineração aurífera. O setor “Manufatura” tem maior peso relativo em Arequipa, Monquegua e Cusco, que juntas têm um peso de 80,2%. No que concerne ao setor de “Construção”, esses mesmos Departamentos abarcam 82,3% da produção nesta atividade. E por último, no setor “Comércio”, Arequipa, Cusco e Puno têm os maiores pesos relativos, e juntos representam 82,1% da produção nesta atividade²⁰².

Pode-se denotar, por conseguinte que, no que tange às migrações humanas no sul, destacam-se os Departamentos de Arequipa, importante foco de origem e destino dos movimentos populacionais, participando com 40,3% das migrações interregionais, seguido de Cusco, com 36,5%, ou seja, Departamentos que representam grande peso nas principais atividades econômicas da macrorregião. Segundo análises da CIE-PERUCÁMARAS (2012), entre 2002 e 2011, Cusco e Arequipa foram os Departamentos que registraram maior crescimento médio anual, registrando crescimento de 8,8% e 6,8% respectivamente²⁰³. Também nesse período, três atividades econômicas se destacaram na macrorregião e registraram relevantes taxas médias de crescimento anuais: “Construção”, com um crescimento de 13,8%; “Mineração”, com 8,0%; e “Agricultura, Caça e Silvicultura”, com crescimento de 4,9%²⁰⁴.

Em resumo, na região macro sul do Peru, nota-se a melhor atuação de certas áreas serranas – com excessão do Departamento Madre de Dios, localizado em zona de selva - nos setores mais dinâmicos da atividade econômica, apesar de seu índice de pobreza ser maior²⁰⁵ (Figura 15).

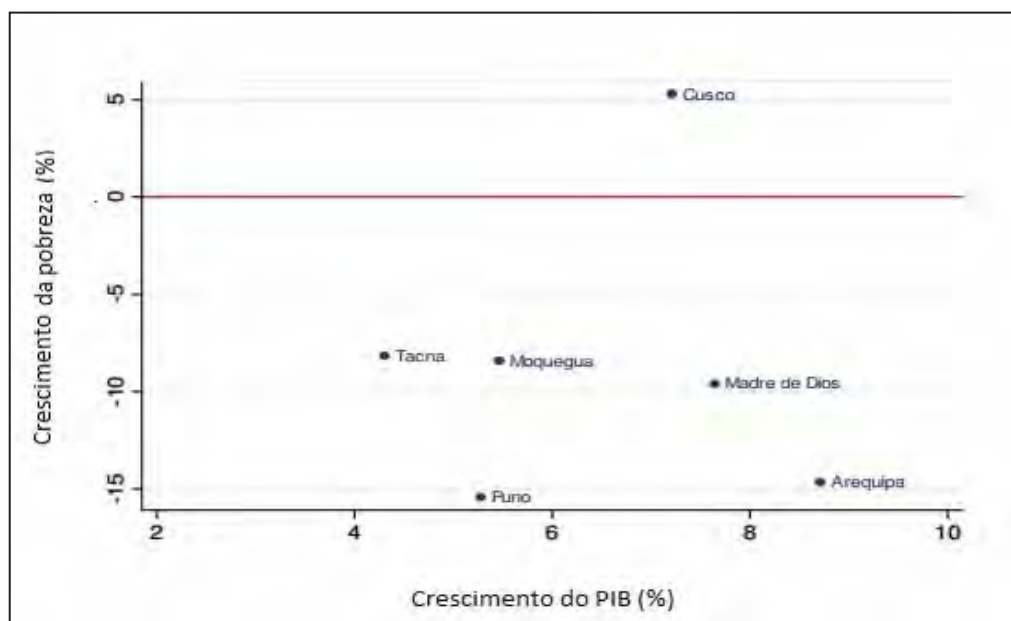
²⁰² Idem.

²⁰³ Centro de Investigación Empresarial – Cámara Nacional de Comercio, Producción y Servicios (CIE-PERUCÁMARAS), Reporte Regional 2012. Disponível em: <<http://www.perucam.com/publicaciones.htm>>. Acesso em 10.nov.2012.

²⁰⁴ Fonte: Banco Central de Reserva del Peru, Series Estadísticas 2012. Disponível em: <<http://estadisticas.bcrp.gob.pe/index.asp?sFrecuencia=A>>. Acesso em 02.nov.2012.

²⁰⁵“ [...] a nivel de los departamentos las tasas de pobreza en los departamentos localizados en la Sierra como Apurímac (68.97%), Puno (62.80%) y Cusco (58.81%) son altas y mayores con respecto a los departamentos de la costa y selva. Por ámbito geográfico, en el ámbito urbano el porcentaje de pobres es de 27.24%; mientras que en el rural el porcentaje de pobres es 65.23%. En el ámbito rural, los departamentos con los mayores niveles de pobreza se encuentra en Apurímac (74.10%), Puno (72.94%) y Cusco (68.20%). Por dominio geográfico o región natural, en la sierra el porcentaje de pobres es de 52.27%, en la selva de 23.08% y en la costa de 17.18%.” (MAMANI, 2010, p. 4)

Figura 15 - Crescimento da pobreza e do PIB da macrorregião sul do Peru 2006-2008 (%)



Fonte: Modificada pelo autor a partir de Instituto Nacional de Estadística e Informática, Encuesta Nacional de Hogares INEI/ENAHO (2006-2008). Disponível em: <www.inei.gob.pe/web/enaho/>.

Essas mesmas áreas são também as que atraem maior parte do fluxo populacional atualmente. Nesse sentido, partindo do enfoque das cadeias produtivas agroindustriais e minerais, mais relevantes para a macrorregião, faz-se necessária a redução dos custos transacionais para que haja, não só uma distribuição mais equânime das atividades entre os Departamentos, como também uma melhora ainda maior no posicionamento dos produtos nacionais nos mercados domésticos e intra-regionais, além de facilitar o fluxo populacional.

No sul do Peru a separação física entre as zonas de alta densidade populacional, o eixo serrano inter-andino por um lado e o eixo costeiro por outro, é mais marcada que no resto do país, existindo entre ambos um vasto território alto andino. Como expressão desta separação demográfica o transporte terrestre no território dessa macrorregião se concentra em dois eixos principais – coincidentes com os projetos do Eixo Andino da IIRSA-, ambos no sentido Norte-Sul (Figura 16): o primeiro, costeiro, é paralelo à estrada panamericana, que se estende até Lima; o segundo, interandino, conecta Abancay em uma extremidade, à Desaguadero, em outra. De modo que em sentido transversal, Leste-Oeste, as articulações de transporte são muito débeis, o que indica dois fatores: a) que o interior (serra) tem uma economia relativamente autônoma e independente de suas conexões com o exterior; e b) que a geografia dos Andes

apresenta obstáculos para o transporte leste-oeste que ainda não foram superados pela infra-estrutura²⁰⁶.

Figura 16 - Eixos de transporte terrestre Norte-Sul na macrorregião sul do Peru



Fonte: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) Perú. Disponível em: <<http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/ESTADISTICA/MAPAS/index.html>>

Nesse sentido, a Via Inter-oceânica Sul não só poderá colaborar para a integração da própria macrorregião sul do Peru e a dinamização de suas atividades econômicas, suprimindo a falta de infra-estrutura logística no sentido leste-oeste, como também dinamizar o comércio com mercados extra-regionais, nomeadamente o Brasil. Ela pode ser entendida como um espaço de integração geoeconômica, estruturada futuramente por projetos de infra-estrutura física agregados, áreas e núcleos urbanos dinamizadores do desenvolvimento, e espaços com especialização produtiva funcional.

A Via é um empreendimento suporte de projetos e atividades que, inicialmente, tem motivações para além do espectro local, mas que poderá atuar como ‘catalisador’ de

²⁰⁶Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Informe sobre Desarrollo Humano Perú 2009, Parte I: Las brechas em el territorio. Disponível em: <<http://sinia.minam.gob.pe/index.php?accion=verElemento&idElementoInformacion=230&idformula=>>>. Acesso em 20.set.2012.

outras demais iniciativas, que, por sua vez, tentarão potencializar e transformar a base produtiva da macrorregião. Esse desenvolvimento transversal é imperativo, pois preenche o território peruano e preconiza a indispensabilidade da complementaridade econômica das zonas (costa, serra e selva) para o desenvolvimento peruano como um todo. Sobre a diferença de infra-estrutura nos pisos ecológicos, o estudo do Banco Mundial (2011, p. 138), “Peru en el Umbral de Una Nueva Era”, afirma que

La cobertura de la infraestructura es considerablemente menor en las regiones pobres, la sierra y la selva, que en la rica macroregión de la costa. En las macrorregiones de la sierra y la selva, que son más pobres y menos conectadas con las redes de infraestructura centrales, el acceso es limitado sobre todo por la lejanía de los hogares. Existe una brecha de 20% en la costa en comparación con la sierra y la selva en el acceso a los servicios de electricidad, agua y saneamiento. Más específicamente, la cobertura de electricidad, agua y saneamiento en la costa alcanza a más del 80%, mientras en la sierra el rango es de 55-60% y de 50% en la selva. En esta última el acceso a servicios de saneamiento alcanza un 62% de la población. Estas grandes disparidades entre la costa, por un lado, y la sierra y la selva, por otro, se deben principalmente al hecho de que hay más población rural en la sierra y la selva. La región de la selva sigue muy subdesarrollada en materia de infraestructura, excepto algunos caminos en las riberas de los ríos.

A população da macrorregião sul em geral crê que a estrada trará benefícios econômicos, facilitando seus negócios e barateando os custos dos produtos que consomem, além de demais benefícios particulares ao permitir melhorar, agilizar e assegurar o contato com o resto da região do país, o que geraria oportunidades familiares e pessoais de progresso (acesso à educação, por exemplo) e acesso a serviços especializados como os de saúde, não disponibilizados de maneira satisfatória localmente. Segundo o Ministério de Transporte e Comunicação do Peru²⁰⁷

Con la construcción de este proyecto los pobladores de la zona tendrán mayores y mejores oportunidades de desarrollo al dinamizarse la comunicación, el comercio y el turismo de la zona; y además se concretará la interconexión del Océano Pacífico con el Atlántico, permitirá el ingreso a nuevos mercados y el aumento del intercambio comercial entre Perú, la región centro occidental de Brasil y el norte de Bolivia [...] Productos agrícolas y forestales del sur como las habas, kiwicha, maíz duro, choclo, camote, papas, espárragos, cebada, ajo, alfalfa, cacao, cebolla entre otros, tendrán nuevos mercados en los departamentos aledaños en territorio nacional y además podrán ser ofrecidos al gran mercado brasileño aprovechando las vías de comunicación existentes en el vecino país.

²⁰⁷ Fonte: Ministerio de Transportes e Comunicaciones (MTC), Carretera Interoceánica. Disponível em: <<http://www.mtc.gob.pe/portal/especiales/promesa.htm>>.

A percepção de melhores negócios é a lógica evidente, pois o custo do transporte entre as zonas da selva, da serra e da costa, é obstáculo importante para um melhor posicionamento econômico da região. Percepção similar é comum aos setores da população que se dedicam à exploração mineral, já que a estrada reduzirá o custo de frete para os insumos, sobretudo combustíveis, consumidos em grande quantidade por suas atividades. Como era de se esperar a partir da elevação do valor da terra, existe a mesma percepção no setor agropecuário atual e futuro. O setor hoteleiro e de restaurantes, assim como todos os setores e negócios relacionados ao transporte, também esperam benefícios diretos como conseqüências do crescimento do turismo, especialmente de origem brasileira, e do incremento do trânsito na região²⁰⁸.

Um dos Departamentos marcadamente apontados pela IIRSA como grande beneficiário da Via Inter-oceânica Sul é Madre de Dios, o qual sairia então da atual situação de isolamento relativo²⁰⁹. Tal Departamento, que ocupa 6,6% do território nacional peruano, tem a base produtiva pouco desenvolvida devido a limitações existentes para o uso adequado da terra, sendo as mais relevantes: 1) baixa rentabilidade da atividade agrícola e pecuária; 2) limitado mercado; e 3) reduzida capacidade econômica da população local (MAMANI, 2010).

A agricultura em Madre de Dios é uma das atividades produtivas mais desenvolvidas não obstante sua baixa produtividade e as dificuldades para sua comercialização em mercados externos. Cultivos como arroz, banana, milho, mandioca, cana de açúcar e algumas hortaliças sustentam a agricultura. Outros produtos, diferentes dos mencionados, devem ser trazidos de outros lugares como Cusco e Lima, principalmente, com o conseqüente encarecimento por efeito do transporte, afetando a parca economia da população urbana e rural do Departamento. A criação de animais menores, como aves de curral e porcos, são atividades freqüentes entre os produtores rurais. O gado bovino e ovino é o sustento da pecuária, que se centraliza em poucos produtores. Grande parte da produção de carnes vermelhas se comercializa fora de Puerto Maldonado, sendo seu consumo bastante restringido a nível local. A contribuição

²⁰⁸ “El turismo en la zona se impulsará notablemente con este proyecto de infraestructura vial pues en la Macro Región Sur se encuentra el 25 % de las áreas protegidas por el Estado e innumerables zonas con riqueza histórica, cultural, de gran biodiversidad y belleza natural, que permite el desarrollo de una industria turística sostenible.”. Fonte: Idem.

²⁰⁹ “La construcción de esta importante vía terminará con el aislamiento en que se encuentra la Región Madre de Dios por tanto tiempo olvidada, brindándole la posibilidad de convertirse en un gran polo de desarrollo por el intercambio comercial y turístico que se generará en la zona. Asimismo, la construcción de la Interoceánica favorecerá la migración de la población pobre alto andina hacia el llano amazónico que tiene mayores posibilidades de desarrollo”. Fonte: Idem.

da pecuária ao PIB e à População Economicamente Ativa (PEA) departamental é quase insignificante (MAMANI, 2010).

A atividade de mineração, por sua vez, engloba cerca de 30.000 pessoas no Departamento, sobretudo na exploração aurífera. De acordo com Dourojeanni et al. (2009)

La explotación aurífera en Madre de Dios es un capítulo aparte. Allí se localiza una muy alta cantidad de derechos mineros titulados (1,566 sobre 338,481 ha) y en trámite (983 sobre 235,378 ha), siendo la región con mayor cantidad de derechos mineros en trámite, lo que ilustra elocuentemente la fiebre de actividad minera aurífera que se da en este lugar. Es importante observar que en ese territorio no existe ningún proyecto minero mediano o grande, lo que contrasta con la gran cantidad de derechos mineros otorgados y por otorgarse. Esto confirma que la minería que se lleva a cabo allí es artesanal e informal.(DOUROJEANNI, 2009 , p. 46)

Em entrevista à Revista *Perú Económico* em 2010, o então presidente regional de Madre de Diós, Ángel Trigos, apontou que “*la Carretera Interoceánica está reconfigurando la importancia de las actividades económicas*” da região²¹⁰. Isso pode ser evidenciado pelo fato de que a economia departamental tem crescido em paralelo a projetos específicos de infra-estrutura e concomitantemente ao crescimento do setor de Construção e Eletricidade. Além disso, nota-se a redução do emprego da população local em atividades tradicionais, em parte devido às próprias obras infra-estruturais na área, do que se pode deduzir que parte da mão-de-obra local migrou para o setor de construção, que cresceu cerca de 3,4% em 2011 – com projeções para 2013 de crescimento de 7,9%²¹¹.

Em resumo, a Via disponibilizaria rotas alternativas de fluxo comercial e acesso futuro à infra-estrutura econômica e social não só para o Departamento de Madre de Dios, como para a macrorregião sul peruana, enquanto sustentaria o crescimento do setor de construção no país. Os investimentos em infra-estrutura física peruana realizados em grande parte pelo setor privado brasileiro, interessado no acesso aos portos peruanos no Pacífico e nos setores de mineração do Peru, mostra-se como vantajoso para o Peru, dado o fato de que este não tem um tradicional política de forte investimento no setor com relação ao PIB. Nesse sentido, os investimentos brasileiros

²¹⁰ “Dossier Regional Economía – Madre de Diós”. Revista *Perú Económico*, out.2010. Disponível em: < <http://perueconomico.com/ediciones/50-2010-oct/articulos/811-economia-madre-de-dios>>. Acesso em 12.nov.2012.

²¹¹ “Sector Construcción lideraría crecimiento de la economía este año y el próximo”. Revista *Andina*, abr. 2012. Disponível em: < <http://www.andina.com.pe/Espanol/Noticia.aspx?id=IZJrYb5wRw=>>. Acesso em 20.set.2012.

aplicados através do projeto da Via Inter-oceânica Sul – por concessões à iniciativa privada – têm suprido relativamente essa brecha de infra-estrutura física do Peru.

Neste país, os investimentos em infra-estrutura têm mostrado um comportamento cíclico, com taxas variantes entre 0,5% e 2,5% do PIB. Essa volatilidade pode ser explicada, em grande medida, devido às políticas adotadas pelo país no passado, bem como outras nações sul-americanas, de cortes no gasto com infra-estrutura como um instrumento solucionador mais simples para alcançar rápido ajuste fiscal em épocas de recessão econômica²¹² (BANCO MUNDIAL, 2010).

Desde a década de 1980, o Peru tem sido um dos países com mais carente desempenho em matéria de investimentos em infra-estrutura tendo em conta o tamanho de sua economia dentro da América Latina. Entre os anos 1981-86, o gasto em infra-estrutura do Peru foi pouco mais de 1,5% de seu PIB, enquanto que outros países latino-americanos superaram a faixa de 2%, inclusive os 4% no caso do Brasil. Entre 2001-06, esta lacuna no investimento se manteve nos países em comparação (BANCO MUNDIAL, 2010). Entre 2010-11 o Peru mostrou crescimento na taxa de investimento, aplicando 2,8% de seu PIB em infra-estrutura²¹³, mas ainda abaixo do Brasil, que investiu 4% do PIB em 2011 (IPEA, 2012).

É fato que, se o Peru seguir sendo um dos países latino-americanos que menos gastam com infra-estrutura e não realizar esforço significativo de investimento, será pouco provável que ele reduza a brecha com os demais países da Bacia do Pacífico, particularmente seus parceiros asiáticos – a China, por exemplo, investe cerca de 9% do PIB em infra-estrutura, enquanto outros países do sudeste asiático investem no mínimo 6% do PIB (BANCO MUNDIAL, 2012).

A crise financeira internacional dos últimos quatro anos tem reforçado a importância da aplicação de políticas anticíclicas, que permitam reduzir os efeitos adversos ocasionados no setor produtivo e financeiro. Em particular, a expansão do gasto fiscal fornece a oportunidade de desenvolver a infra-estrutura que, por sua vez, pode gerar emprego, melhorar a competitividade de um país e a qualidade de vida de seus habitantes. Também significa dizer que, no que diz respeito aos impactos ambientais e externalidades negativas, o desenvolvimento da infra-estrutura origina

²¹² Se antes esta estratégia era vista como uma relativa solução simples, atualmente se percebe que ela pode de fato retardar uma recuperação ou um avanço econômicos. Seus efeitos são observados em médio e longo prazo, pois reduzem a competitividade relativa e obstaculizam a atividade econômica.

²¹³ “El Perú necesita triplicar sus inversiones en infraestructura.”. Revista online El Comercio, 11.jun.2012. Disponível em: <<http://elcomercio.pe/economia/1426837/noticia-peru-necesita-triplicar-sus-inversiones-infraestructura>>. Acesso em 15/09/2012.

externalidades positivas, que permitem às empresas serem mais eficientes, competitivas e contribuir ao desenvolvimento econômico, sobretudo em médio e longo prazos.

Sendo assim, o Peru, aproveitando da conjuntura de altos preços dos bens exportáveis que ampliou a margem fiscal de seus governos durante a crise internacional, investiu num pacote de estímulos anti-cíclicos, na consideração de que os investimentos em infra-estrutura, sobretudo os transportes, são essenciais para manter e dinamizar a atividade econômica e proteger o emprego, ao mesmo tempo em que reforçam a competitividade do país e o preparam para o crescimento econômico²¹⁴. No entanto, mesmo com o estímulo, os investimentos peruanos ainda são parcos. De acordo com a *Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN)* do Peru, o reconhecimento desta falha é primordial para que se inicie de fato um processo de sólidos investimentos:

*Sin embargo, indicar que existe una brecha por cubrir, que la ubicación del desarrollo de la infraestructura del Perú es una de las más bajas del mundo y que su situación tampoco es buena en el concierto de países latinoamericanos, es el primer paso. El diagnóstico es trascendental para tener un punto de referencia, con el cual medir avances y cotejar resultados*²¹⁵.

A partir desse diagnóstico, e aproveitando do crescimento médio do PIB peruano de 6% na última década, o Peru anuncia projetos na área de transportes – principalmente concentrados em rodovias e ferrovias -, essencialmente estratégicos para a dinâmica comercial do país. Tais projetos, a serem finalizados em 2016, somam US\$ 19 bilhões,

²¹⁴ Segundo o Banco Mundial (2011, p. 142) “*La brecha en infraestructura del Perú en gran parte puede ser explicada por los bajos niveles de inversión en comparación con otros países en la región. El paquete de estímulos contracíclicos adoptado por el Perú fue una oportunidad para cambiar esta tendencia y cumplir metas importantes como los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) en agua y saneamiento, así como implementar las inversiones prioritarias seleccionadas en los principales instrumentos de planificación. Pero se requiere sostener el esfuerzo de inversión del paquete de estímulos más allá de 2010. Para abordar estos objetivos ambiciosos, se necesitarán recursos adicionales del sector privado, siempre que haya políticas adecuadas. También es necesario impulsar una política de acceso universal a la infraestructura [...] El paquete de estímulos fue un catalizador para el desarrollo de la infraestructura. El paquete de estímulos adoptado por el gobierno en respuesta a la crisis mundial alcanzó los US\$ 3000 millones, alrededor de un 2,5% del PBI del Perú. El objetivo del paquete era destinar dos tercios de los recursos a los sectores de infraestructura, lo que duplicaría el gasto de capital comparado con 2005. Gran parte de estos recursos se deberían usar para el sector transporte, quintuplicando las inversiones en caminos nacionales en comparación con 2006, es decir, hasta un monto cercano a los US\$ 1,1 mil millones en 2009. En 2010, el monto de las inversiones en caminos nacionales debería ser al menos el mismo que en 2009.*”. Ver também: “Peru pode aumentar tamanho de pacote de incentivo”. Estadão, 03.dez.2011. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia,peru-pode-aumentar-tamanho-de-pacote-de-incentivo,94647,0.htm>>. Acesso em 18.nov.2012.

²¹⁵ ASOCIACIÓN PARA EL FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA NACIONAL (AFIN). Inversión en Infraestructura en el Perú: Impacto y Alternativas. Lima, fev.2010. Disponível em: <http://www.afin.org.pe/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=555>. Acesso em 20.set.2012.

e consideram investimentos estrangeiros público e privados – particularmente brasileiros - como parte desse montante, já que o governo peruano está disposto a arcar com apenas US\$ 8 bilhões²¹⁶.

O Brasil, por sua vez, tem interesses também estratégicos com relação ao investimento em infra-estrutura peruana. No setor de infra-estrutura logística, a parceria entre Brasil e Peru é destacada pela participação de empresas brasileiras na construção de eixos viários entre os dois países. Cumpre ressaltar a participação de Odebrecht, Camargo Correa, Andrade Gutierrez e Queiroz Galvão, junto a empresas peruanas, nas obras da própria Rodovia Inter-oceânica Sul, com 2.600 Km em território peruano. Além da construção, a concessão dá direito também a fazer a operação e a manutenção de diferentes trechos da rodovia.

Em maio de 2008 foi assinado o Convênio de Integração Energética entre o Ministério de Minas e Energia do Brasil e o Ministério de Energia e Minas do Peru no esforço conjunto para promover maior integração no âmbito energético, principalmente em matéria de interconexão elétrica, hidrocarbonetos e fontes renováveis de energia. Comemorou-se a assinatura, na mesma data, de Memorando de Entendimento entre as empresas Petrobrás, Petroperu e Braskem para desenvolvimento, no Peru, de projeto petroquímico integrado para a produção de polietileno²¹⁷. Já em junho de 2010, os Presidentes Lula e Alan García assinaram um acordo de integração energética que contará com a participação da Electroperu e da Eletrobrás. A estatal brasileira ficará encarregada de transferir conhecimento técnico sobre a construção de hidrelétricas e operação de sistemas elétricos. O projeto inicial prevê a construção de usinas hidrelétricas em território peruano (na faixa de fronteira entre os dois países), sendo que o mercado brasileiro seria o principal destino para a venda da energia produzida²¹⁸. Não obstante, o Brasil selecionou 6 projetos hidrelétricos na bacia amazônica peruana, dos

²¹⁶ “Peru busca recursos brasileiros para projetos de infraestrutura”. Valor Econômico online, 22.jun.2012. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/2725024/peru-busca-recursos-brasileiros-para-projetos-de-infraestrutura#ixzz2HG2hzgvN>>. Acesso em 16.set.2012.

²¹⁷ MINISTÉRIOS DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru para Fornecimentos de Energia Elétrica ao Peru e Exportação de Excedentes ao Brasil, jun.2010. Disponível em:< <http://www.dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2010/acordo-entre-o-governo-da-republica-federativa-do-brasil-e-o-governo-da-republica-do-peru-para-fornecimentos-de-energia-eletrica-ao-peru-e-exportacao-de-excedentes-ao-brasil/>>. Acesso em 08/10/2012.

²¹⁸ Idem. Atos assinados por ocasião da visita ao Brasil do Presidente do Peru, Alan García - Manaus, 16 de junho de 2010, Nota nº 364. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-a-imprensa/atos-assinados-por-ocasio-da-visita-ao-brasil-do-presidente-do-peru-alan-garcia-manaus-16-de-junho-de-2010>>. Acesso em 07.nov.2012.

52 que o Peru tem planejado para os próximos anos (sendo alguns na serra e não somente nas florestas)²¹⁹.

Nota-se pelo supracitado que a integração energética entre o Peru e o Brasil é de extrema relevância para este último, interessado em garantir suprimentos energéticos para o desenvolvimento doméstico. O governo brasileiro tem interesse mais urgente em três esferas específicas: energia (hidroenergia e hidrocarburos), mineração, e transportes, sendo que o último campo é de extrema importância para que o investimento nos demais possa ocorrer.

O interesse no setor energético reflete a necessidade brasileira em garantir seu crescimento no médio e longo prazo. O Peru, com 28 milhões de habitantes, tem uma demanda energética anual de cinco mil MW, com crescimento anual máximo de 500 MW. Nesse ritmo, a demanda em 2020 não superaria o dobro da atual, segundo o ex-ministro de Minas e Energia, Carlos Herrera. Contudo, no Brasil, com quase 200 milhões de habitantes, a projeção oficial é de que em 2020 o consumo energético supere os cem mil MW (730.073 gigawatts/hora de eletricidade), com crescimento anual médio de 4,9%. O consumo anual brasileiro por pessoa passaria de 2,4 MW/hora em 2011 para 3,5 MW/h em 2020. Para atender essa demanda, o Brasil deverá aumentar sua capacidade instalada em 56%, seja em território brasileiro ou nos países vizinhos, onde a energia é mais barata²²⁰.

No que tange à segunda esfera, mineração, ao Brasil interessa importar minérios para suprir a demanda de seu contínuo foco no desenvolvimento de infra-estrutura nacional, preconizado pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e pelos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID). A liderança brasileira como produtor agrícola mundial²²¹, a força de sua planta industrial, as indústrias de serviços emergentes e o *status* internacional impulsionado pela escolha do Brasil como sede da Copa de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 são indicativos dos futuros desafios que o país terá de enfrentar em termos desse suprimento, especialmente no setor de construção

²¹⁹ DOUROJEANNI, M.; BARANDIARÁN, A.; DOUROJEANNI, D. Amazônia Peruana em 2021. Peru: ProNaturaleza, 2009. Disponível em: < <http://www.iap.org.pe/Upload/Publicacion/PUBL908.pdf>>. Acesso em 09.out.2012.

²²⁰ “Aperta e afrouxa pelo acordo energético entre Brasil e Peru”. Agência de Notícias Inter Press Service (IPS), 02.mar.2012. Disponível em: < <http://ips.org/ipsbrasil.net/print.php?idnews=8029>>. Acesso em 18.out.2012.

²²¹ Até mesmo no setor de mineração, o Brasil segue um planejamento para se tornar líder global no fornecimento também de produtos a granel. De acordo com o DNPM (2011, p. 10), “Alinhado com as recentes tendências internacionais, o mercado de mineração brasileiro está se moldando para se tornar num líder global no fornecimento de produtos a granel, tais como potássio e fosfato, especialmente em vista da posição do país como um líder internacional na indústria agrícola.”

civil. A demanda pelos recursos minerais têm valorizado a produção mineral do Brasil, com um aumento de 250%, em dólares americanos, entre 2000 e 2008. Neste mesmo ano, a mineração constituiu quase 2% do PIB do Brasil, uma soma de US\$ 23,95 bilhões. O crescimento no setor é estrondoso, e estima-se que a mineração vai atingir cerca de US\$ 46,44 bilhões em 2014²²². Muito embora o Brasil seja muito rico em recursos minerais²²³, essa alta demanda reflete a procura brasileira no país vizinho, que é terceiro produtor mundial de prata, quarto produtor mundial de zinco, quinto de estanho, e oitavo de cobre²²⁴, terceiro produto mineral mais importado pelo Brasil (20,9%) - dada sua produção “relativamente subdesenvolvida”-, atrás apenas de carvão (29,6%) e potássio (29,09%) (DNPM, 2011, p. 6)²²⁵.

O potássio e o fosfato também são insumos agrominerais de grande importância para o Brasil, na medida em que ambos são utilizados para a produção de fertilizantes, além de serem usados na fabricação de rações animais, ou seja, de necessidade para o grande setor de agronegócio brasileiro. O Brasil é o 4º consumidor mundial de fertilizantes, ficando atrás apenas da China, da Índia e dos Estados Unidos, e importou 1,4 milhão de toneladas em 2010 a um custo de US\$ 135 milhões. A produção brasileira de cloreto de potássio, por exemplo, embora tenha crescido nos últimos anos, está ainda muito abaixo da demanda interna. A produção supre, apenas, 9% dessa necessidade, sendo o restante (91%) importado (IBRAM, 2011).

De acordo com a Companhia Vale²²⁶, certos elementos conjunturais possibilitarão o contínuo crescimento da demanda de tal produto no mercado doméstico e a procura por sua importação: 1) Em uma panorama de médio prazo, não existem substitutos para o potássio; 2) Os custos de produção deverão aumentar em função da redução do teor e aprofundamento da lavra no longo prazo; 3) O mercado de fertilizante

²²²DEPARTAMENTO NACIONAL DE PRODUÇÃO MINERAL (DNPM). A Mineração Brasileira. Relatório da Global Business Reports para Engineering & Mining Journal, 2011. Disponível em: <http://www.dnpm.gov.br/mostra_arquivo.asp?IDBancoArquivoArquivo=6150>. Acesso em 15/10/2012.

²²³ O gigante sul-americano é o segundo maior produtor de minério de ferro do mundo, com 19% da produção mundial total. É ainda o principal produtor mundial de nióbio, o sétimo maior produtor de estanho e o décimo terceiro maior produtor de ouro do mundo (DNPM, 2011)

²²⁴ Fonte: Minería del Perú. Disponível em: <<http://mineriadelperu.com/>>. Acesso em 18/11/2012.

²²⁵ Segundo o DNPM (2011), não há expectativa para que novas minas de cobre entrem em operação no curto e médio prazos, e as minas existentes estão envelhecendo, o que significa que os graus de minério continuam caindo. Entretanto, o consumo de cobre continua aumentando no Brasil. Geraldo Haenel, presidente do grupo Paranapanema de metais não-ferrosos, dona da única empresa de fundição de cobre do Brasil, acrescentou que a capacidade de produção de produtos refinados de cobre- fios, cabos e latão – crescem num ritmo mais lento no país. Fato agravado pelas projeções da construção de obras para a próxima Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíada de 2016, que irão ativamente impulsionar a demanda por produtos de cobre (DNPM, 2011, p. 33).

²²⁶ COMPANHIA VALE S/A. Produção de Potássio: Panorama no Brasil e no Mundo, 2011. Disponível em: <<http://www.cetem.gov.br/agrominerais/livros/producaopotassio.pdf>>. Acesso em 18/10/2012.

potássico no Brasil continuará crescendo devido a dinâmica do agronegócio brasileiro;

4) Nos próximos 10 anos, mesmo com a entrada em operação de novas unidades produtoras de potássio, o Brasil continuará importando fertilizantes.

Nesse ínterim, o Peru, a partir de sua tradição e potencial na produção de minerais não metálicos e sua geoestratégica localidade, tem-se apresentado paulatinamente como foco de investimentos brasileiros. De acordo com o secretário de Mineração, Geodiversidade e Recursos Hídricos (Semgrh), Daniel Nava, o governo do Estado do Amazonas, por meio da Semgrh e da Secretaria Estadual de Planejamento e Desenvolvimento (Seplan), está realizando estudo de viabilidade técnica e econômica para implantação de uma planta de produção de dolomita - minério de uso agrícola como corretivo do solo - da empresa Dolomita Amazonas S/A, que vai importar o minério do Peru e beneficiá-lo em Tabatinga²²⁷.

Destaca-se também que, em 2010, a Companhia Vale iniciou a produção de fosfatos no Peru através da exploração da Mina Bayóvar, com capacidade de produção de 3,9 milhões de toneladas anuais de rocha fosfática, para atender preferencialmente o mercado brasileiro. O investimento aplicado na operação foi além da própria mina, incluindo também uma planta concentradora de fosfatos, uma estrada de 32 quilômetros, correia transportadora e um terminal marítimo²²⁸. Esse fato é revelador de que investimentos produtivos impetram, geralmente, investimentos e soluções *ad hoc* na infra-estrutura física e logística da localidade para que haja de fato a dinamização do fluxo comercial intencionado.

A partir daí podem ser mais bem explicitados os intentos brasileiros na obra da Via Inter-oceânica Sul tangentes ao potencial fluxo comercial bilateral, ou seja, seu interesse na esfera de transportes. Com o crescimento do comércio e as perspectivas de um ainda maior crescimento futuro, surgiram desafios para as cadeias logísticas tanto brasileiras quanto peruanas²²⁹. Tais desafios refletem o fato de que, para que haja maior competitividade dos produtos presentes em ambas as pautas exportadoras, em sua

²²⁷ “Amazonas quer tornar-se grande produtor de calcário e potássio”. Jornal online A Crítica, 14.dez.2012. Disponível em: <http://acritica.uol.com.br/especiais/Amazonas-Manaus-Economia-Amazonas-tornar-se-produtor-calcario-potassio-governo-estado_0_828517193.html>. Acesso em 17.dez.2012.

²²⁸ “Vale inicia produção de fosfatos no Peru”. Brasil Econômico, 13.jul.2010. Disponível em: <http://brasileconomico.ig.com.br/noticias/vale-inicia-producao-de-fosfatos-no-peru_86688.html>. Acesso em 08.dez.2012.

²²⁹ Os fluxos logísticos para carga seca a granel e productos agrícolas e minerais são cada vez mais relevantes e complexos devido ao crescimento de seus volumes de exportação, dada a forte demanda mundial.

esmagadora parte produtos primários, e maior integração das cadeias produtivas, deve haver fortes investimentos em infra-estrutura física que, vale destacar, é historicamente deficitária na fronteira Peru-Brasil.

Em específico, a rede viária peruana enfrenta desafios importantes para poder alcançar níveis adequados de serviços e infra-estrutura e satisfazer a crescente demanda de transporte. De acordo com o IPE (2009), dois fatores explicam em alguma medida o débil desempenho do setor. O primeiro está relacionado com os baixos níveis de investimentos gerais no setor e deficiente financiamento de atividades de manutenção. O segundo fator relevante é a difícil condição topográfica e climática em algumas zonas do país, que danificam a qualidade do ativo fixo existente. É nesse sentido e na percepção dos déficits infra-estruturais apresentados pelo Peru que o Brasil, ao pretender de fato integrar cadeias logísticas binacionais, sobretudo nos setores energéticos e minerais, incentiva parcerias público-privadas e investe consideráveis montantes em grandiosas obras de infra-estrutura no país vizinho. Segundo Dourojeanni (2006), tais obras *“permiten negocios atractivos para empresas e inversionistas brasileños, por un lado, gracias a la construcción y concesión de la administración de lacarretera y, por otra, dadas las oportunidades de inversión en líneas poco desarrolladas en el Perú.”* (DOUROJEANNI, 2006, p. 25)

Em resumo, a justificativa da Via se baseia em uma série de imperativos reiterados tanto pelo governo do Peru quanto do Brasil: 1) a integração é essencial para o desenvolvimento econômico de ambos os países; 2) a integração permite um território fisicamente articulado e acessível, com fluida circulação e plenamente comunicado; 3) a integração é fonte de novas oportunidades de investimento, inclusive em zonas franca; 3) a criação de fronteiras vivas é uma necessidade em si mesma; 4) o desenvolvimento transversal é de caráter indispensável quando se objetiva uma sociedade com menores disparidades sociais e territoriais, em níveis de desenvolvimento humano e distribuição de riqueza, além de uma melhor infra-estrutura social e urbana (saneamento, infra-estrutura educativa e de saúde); 5) a dinamização pela integração articula regiões com uso ótimo de recursos naturais e energéticos, com proteção da qualidade do meio ambiente e da conservação da natureza; e 6) a integração assegurará autonomia política e capacidade de negociação no cenário internacional (VEGA, 2002). O primeiro e o último ponto merecem breve destaque por envolverem de forma direta o âmbito imediatamente doméstico da obra e a arena internacional.

No que tange à integração para o desenvolvimento econômico, aponta-se que o governo de ambos os países se convenceram de que a única forma de levar bem-estar às suas regiões fronteiriças é mediante a integração de suas economias regionais, e a criação de uma base política, social e cultural necessária para aproximar os povos (WAGNER, 2002). O asfaltamento de estradas é uma demanda legítima de pessoas que vivem em regiões remotas, sem infra-estrutura e com uma baixa qualidade de vida. Em geral, quando se asfalta uma estrada, há uma melhoria na qualidade dos serviços e um crescimento econômico local, pelo menos temporariamente.

Diversas ONGs²³⁰ de ambos os países levantaram questionamentos, dirigidos não tanto à obra em si, uma vez que a maioria reconhece como necessária ou talvez como inevitável, mas ao procedimento seguido para a sua concretização e à necessidade de que a Via seja o começo de um processo que promova um desenvolvimento verdadeiramente sustentável, limitando ao mínimo os impactos ambientais e sociais previstos (DOUROJEANNI, 2006).

À parte os problemas recorrentes na região Amazônica, associados à ocupação não planejada e ambientalmente agressiva, deve-se considerar, porém, a oportunidade de se estabelecer um marco na história da ocupação da selva alta amazônica peruana e brasileira, caso faça parte do futuro da Via a manutenção dos projetos e atividades de extrativismo sustentável e de biotecnologia, incorporando paisagens atualmente íntegras no processo de integração de cadeias produtivas de Brasil e Peru de forma sustentável.

No que tange ao imperativo da integração para assegurar autonomia política e capacidade de negociação, pode-se denotar que o atual panorama internacional, no qual as potências buscam afiançar suas esferas de influências enquanto competem por supremacia política e poder econômico global, reflete exatamente na dinâmica das tratativas de integração não só no âmbito do Eixo Peru-Brasil-Bolívia – e na Via Inter-oceânica especificamente - mas também no âmbito da IIRSA como um todo.

Na medida em que os países sul-americanos estabelecem vínculos estreitos entre si e criam relações de interdependência e mútuo benefício, fortalecem igualmente as bases de uma maior autonomia no processo de inserção internacional. Logo, a integração representa alternativa válida para no sentido de afiançar um tanto mais de autonomia política e econômica e abarcar uma governabilidade democrática baseada no

²³⁰ Desta-se a atuação das ONGs peruanas: Ophélimos, Asociación Civil Labor e Aidesep y Fenamad; e brasileiras: Amigos da Terra, Rede Brasil sobre Instituições Financeiras, Gruto de Trabalho Amazônico (GTA), Vitae Civilis, Conselho Indigenista Missionário (CIMI), Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (Ibase) e Rios Vivos.

desenvolvimento com igualdade social e qualidade de vida – primeiro ponto supracitado-, e gerar, ao mesmo tempo, uma capacidade de negociação internacional que permita aos países lograr melhor competitividade de sua economia e enfrentar os desafios tanto do contexto doméstico, quanto do internacional.

Não obstante o empenho em integrar cadeias logísticas binacionais e aumentar consideravelmente a escala e o escopo comercial entre Peru e Brasil, faz-se mister relatar que, para o segundo país, a Via Inter-oceânica Sul e os projetos infra-estruturais adjacentes a ela representam uma vantagem maior quando alocados nesse espectro de competitividade internacional. De forma que todas as menções à Via no Brasil, sem exceção, mencionam a necessidade peremptória da abertura de uma comunicação mais rápida e econômica com portos do Pacífico e com os mercados asiáticos, nomeadamente a China (SILVEIRA, 2002; VIANA, 2002).

DIÁRIO DE EXPEDIÇÃO (breves relatos)

Neste breve relato expedicionário, reunimos algumas anotações feitas sobre fatos que chamaram a atenção do autor durante a viagem de travessia por estradas na região amazônica realizada pelo autor. Em especial, relatos sobre os seguintes percursos: I - o trecho da BR – 364 que recorta o estado do Acre de norte a sul, tirando do relativo isolamento a segunda maior cidade do estado, Cruzeiro do Sul, a capital Rio Branco. Esta estrada liga as duas maiores cidades do estado localizadas em extremos opostos. II - rota recentemente pavimentado em conjunto com a ponte sobre o Rio Acre, correspondente a rota número 3, do corredor da Via Inter-oceânica Sul, que liga a fronteira Brasil-Peru ao Oceano Pacífico através da macrorregião sul do Peru a partir do sul do estado do Acre. Merece destaque o fato de que esta é a primeira ligação terrestre pavimentada direta entre a Amazônia brasileira e o Oceano Pacífico.

A expedição começa em vôo de Campinas, aeroporto de Viracopos, até Rio Branco capital do Acre e depois vôo de Rio Branco à Cruzeiro do Sul. Chegando na cidade começa a viagem por terra, por algumas das recentes estradas a serem completamente pavimentadas pelos projetos de infra-estrutura. Percorri de moto a estrada vicinal que liga Cruzeiro do Sul a rodovia BR – 364. A vicinal, em grande parte, estava ainda por pavimentar. Fui levado por um funcionário da prefeitura da cidade, Jessé, que havia sido responsabilizado por demarcar árvores que seriam derrubadas para

a passagem de um ramal de distribuição de energia elétrica em uma comunidade ribeirinha chamada Crôa, a uns 15 km do começo da rodovia. Fomos pela vicinal até a entrada desta comunidade onde começa o trecho pelo rio que flui passando pelas propriedades dos moradores.

Em conversa ele me apontou uma Sumaúma, conhecida como a mãe das arvores na Amazônia, pela sua grandiosidade e tempo de vida. A árvore seria uma das que teriam de ser derrubadas pela passagem do ramal. Perguntei porque não contorná-la e ele me respondeu que era uma questão de orçamento. Os ramais têm de ser uma linha reta, contornar aquela imensa arvore gastaria mais postes (que inclusive são feitos de madeira), mais fio, mais tempo, mais dinheiro. Isto me ajudou a compreender uma particularidade da BR-364 em sua parte acreana, é uma grande reta, que liga um ponto a outro, sem curvas, um longo horizonte.

Dia seguinte, de carona, com um agente da FUNAI e um carro com as credenciais do Ministério da Justiça percorro o trecho de volta da BR-364, Cruzeiro do Sul a Rio Branco. São cerca de 780 Km. Na época, agosto de 2011 os primeiros 250 Km no sentido norte-sul da BR-364 estavam sendo terraplanados e alguns riachos de até 15 metros estavam com o curso interrompido, esperando a construção de pontes. Muitas pessoas e máquinas trabalhando, inclusive tratores Caterpillar daqueles que em vez de rodas têm o mesmo sistema de mobilidade dos tanques de guerra. A estrada pavimentada ainda estava por chegar. Na comunidade conhecemos um senhor chamado Jorge, ex-seringueiro, filho de seringueiro que veio do nordeste, passando por Brasília, durante a construção da capital federal. Um exemplo da migração outrora encorajada pela política brasileira de integração do território nacional.

Nos trechos seguintes próximo a cidade de Feijó alguns trechos que já haviam sido asfaltados há algum, porém não muito, tempo atrás, estavam em situação precária. Buracos e alguns trechos tomados por areia, e ainda outros onde o asfalto que havia sido fixado parecia já ter desaparecido. Em conversa com meu condutor, Wilson, agente da FUNAI, nascido em Feijó me diz que a técnica e substância comumente usada para pavimentação não é apropriada para terrenos arenosos, como o solo da Amazônia.

Ademais, as chuvas torrenciais quase diárias que na maioria dos meses do ano cai sobre a região contribui para a vida curta do asfalto. Na situação em que encontrávamos a rodovia, segundo ele em dias de chuva a estrada molhada era muito perigosa para trafegar. Na vinda, quando trouxe alguns agentes de Rio Branco para a Cruzeiro do Sul, me disse também que quase tivera um acidente, uma derrapagem

causada por uma freada brusca para evitar um transeunte inconseqüente. Tratava-se de um indígena menino que havia cruzado a estrada sem olhar para os dois lados como de costume se deve fazer ao atravessar a rua. Algo que, aliás, não é da cultura costumeira entre sociedades indígenas, especialmente amazônicas. A BR-364 é a primeira e única rodovia nacional que chega no Acre.

Fizemos uma passagem por dentro da cidade de Tabatinga, onde se encontrava um outro agente indigenista da FUNAI, Carlos, que havia deixado seu posto na instalação denominada como ‘posto dos bravos’, localizado na região conhecida por ser refúgio dos índios isolados da Amazônia. Estes índios que segundo os agentes indigenistas, estão em isolamento voluntário, fugindo do contato com o homem branco, foram fotografados pelo indigenista Meirelles em 2008. Em uma das fotos, um deles a atirar com arco e flecha no avião que fazia o sobrevôo panorâmico. Segundo Carlos, ele e seus colegas de posto abandonaram as instalações por motivos de segurança, quando atividades suspeitas foram denunciadas. A suspeita, que alguns dias mais tarde foi confirmada pela polícia federal, era de que indivíduos estavam tentando passar por aquela área de fronteira com Peru para transportar cocaína proveniente do Norte.

No meio do caminho chegamos a fazer uma parada na terceira maior cidade do estado, Feijó, localizada a cerca de 340 Km da capital Rio Branco onde começa o trecho pavimentado a mais tempo. Pouco antes de chegar em Feijó, fizemos antes uma passagem de balsa pelo Rio Envira. A ponte sobre o Rio Envira foi concluída em 2012. Esta era a última balsa no caminho da rodovia que antes possuía dezenas.

Ao longo do percurso nota-se que há uma grande diferença no desmatamento nas margens da rodovia entre os diversos trechos que passam por dentro de terras indígenas demarcadas, que mantêm uma faixa estreita de desmatamento, e os trechos que passam por propriedades rurais, em grande parte desmatada e ‘abertas’ para pastagem de gado de corte.

Chegando a Rio Branco fui atrás de minha passagem de ônibus até a cidade de Cuzco no Peru, trecho que em grande parte corresponde às obras do Tramo 03 da Via Inter-oceânica Sul. A passagem custou 114 reais. O primeiro trecho da viagem durou cerca de 5 horas em cerca de 300 km até Puerto Maldonado, onde peguei uma balsa das grandes, dessa vez sobre o caudaloso Rio Madre de Dios, sobre o qual a ponte Presidente Billingham, de 722 metros, ainda não havia sido concluída. A ponte foi a última obra do projeto AIC 24 a ser concluída, concluindo assim o projeto da IIRSA, que se iniciou em maio de 2006 e terminou em agosto de 2012. Dali, peguei outro

ônibus para fazer o restante do percurso, uns 500 Km até a cidade de Cuzco, feitos em alongadas 11 horas de viagem para subir os Andes.

No mesmo ônibus encontrava-se na maioria turistas e entre eles havia uma antropóloga norte-americana, Ruth Goldstein, pesquisadora da UCLA, em Berkeley na Califórnia. A antropóloga estava realizando expedições sobre a Via inter-oceânica Sul, justamente para fins acadêmicos. Entre outras coisas ela pesquisava o aumento da prostituição ao longo das margens da rodovia.

Ao contrário da BR – 364 as estradas no lado peruano são bastante sinuosas, principalmente quando começa a escalada pela Cordilheira dos Andes. Por quatro vezes cruzamos com animais soltos que vagavam pela pista, não animais selvagens, mas principalmente gado e outros animais domésticos. Nestes momentos o veículo era obrigado a diminuir e até parar até que o tráfego fosse liberado. Nota-se um tipo peculiar de assentamento humano quase encostado nos acostamentos ao longo da Via. São faixas únicas de estabelecimentos, maiormente comerciais, inclusive muitas casas de prostituição, que refletem a desordem nos arredores de alguns pontos mais habitados da Via. São os possíveis pontos de prováveis cidades que podem vir a se desenvolver na região afetada pela via. É a infra-estrutura fixa que atrai e impulsiona o fluxo.

Como um todo, a expedição foi bem tranquila, o fluxo é obrigado por fatores geográficos e sociais a ocorrer de forma lenta. Além disso, a rodovia é simples, uma faixa em cada sentido, e sem acostamento pavimentado. Uma dezena de vezes a presença de animais no meio da pista obrigou o condutor do ônibus a parar. Foi possível internalizar algumas percepções pessoais diretas acerca da região e dos efeitos imediatos pelas quais a territorialização daquele espaço se expressa de forma problemática.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A IIRSA é um projeto silencioso e estrondoso ao mesmo tempo, constituído por obras que merecem maior atenção e divulgação, para serem não apenas realizadas, mas bem realizadas. A realidade regional em tempos de globalização como fenômeno que a tudo envolve e influencia está cada vez mais presente no plano doméstico e no cotidiano dos territórios e populações.

Em vistas ao crescente investimento em infra-estrutura na região, o Brasil não pode deixar de ser citado como o grande responsável pelos novos rumos a serem tomados. Os motivos para o Brasil impulsionar o processo de integração são muitos, inclusive uma questão geográfica e econômica declarada²³¹. Enquanto pólo incontestável de poder regional, o país deve evitar se colocar à frente como de costume dos líderes e se colocar ao lado de seus vizinhos. Ganharia assim, tanto mais liderança na própria região quanto mais poder no sistema internacional, uma vez que se apresentaria como líder de uma região mais unida.

O tema da infra-estrutura aparece nos governos e no processo de cooperação internacional muitas vezes, e até mesmo à frente dos demais. Isto acontece especialmente no que diz respeito a respostas de caráter imediato e visando aspectos econômicos mundiais e interesses econômicos nacionais. Contudo, são projetos de efeitos no longo prazo que refletem desígnios profundos do capitalismo e uma preocupação estrutural relacionada ao sistema de poder internacional e seus ordenamentos.

A regionalização iniciou-se por motivos de poder econômico e a integração dificilmente deixa de ser um cálculo capitalista de interesses que obrigatoriamente passa pelo território nacional e reage ao contexto internacional. A América do Sul vive um momento propício para a integração. O século XXI é o resultado de uma cadeia de eventos que favoreceram a aproximação regional e despertam um olhar crítico para a situação. As obras reunidas sob a sigla da IIRSA são, em grande parte, uma reunião, modernização e adaptação de projetos de infra-estrutura guardados pelas unidades nacionais que esperam uma oportunidade para serem retomados por justificativas econômicas involucradas por discursos de cooperação regional.

²³¹ Quase 50% da população e do território da América do Sul. Além disso, todos os outros PIBs somados não alcançam a cifra do Brasil. Esta discrepância confere ao movimento de regionalização e aos processos integracionistas dinâmicas peculiares em relação ao restante do mundo.

Entre as relações de poder que atuam na América do Sul, aquelas que dizem respeito à transformação dos países em espaços da economia mundial têm ganhado ímpeto e atenção dos governos que vislumbram nos corredores logísticos da IIRSA uma melhor forma para ajustar e promover a inserção do espaço sul-americano no sistema internacional. A IIRSA revela a tentativa de sinergia regional dos governos para a articulação do espaço sul-americano em eixos transnacionais que permitam ao mesmo tempo preservar as fronteiras do Estado e ajustar a circulação no espaço das unidades nacionais da região aos vetores da globalização e do poder econômico, alimentando o capital. Neste sentido, revela também qual o lado que, entre o poder político governamental e o poder econômico, tem ganhado mais o espaço, o da internacionalização do capitalismo e formação do mercado global.

Apesar de levantar a bandeira da integração regional, fica claro que a IIRSA objetiva, também, outros fins de maior conexão com outros mercados extra-regionais, sendo que a integração regional física, assim como a integração do território nacional, podem ser entendidas como as fases de ajustes necessários para a melhor inserção dos países do espaço sul-americano no sistema internacional. É justamente este ajuste que é apregoado pela IIRSA quando identifica os denominados Eixos de Integração e Desenvolvimento como os melhores caminhos mais ‘aptos’ ou as melhores ‘pontes’ para a integração física sul-americana.

Para uma integração de fato na América do Sul é preciso, além de uma maior simetria nos relacionamentos compreendidos pelos processos integracionistas, avanços e investimentos em tantas outras áreas que a simples integração física não contempla. O caráter de vantagens comparativas dos recursos naturais sul-americanos é, ao mesmo tempo, relativo e temporário, devido à escassez destes produtos em outras regiões do planeta e ao fato de a grande maioria destes recursos serem não-renováveis.

Utilizando uma perspectiva sobre as transformações engendradas no espaço, procuramos situar dentre as forças presentes na tentativa de consolidação dos corredores logísticos da IIRSA, a relação entre regionalização e globalização e alguns dos novos fatores que definem a arena internacional. Podemos dizer que a integração regional será mais eficiente, concreta e duradoura para a região quando servir de instrumento para dar bases a uma inserção internacional autônoma e ao crescimento nacional, aperfeiçoando a interdependência regional e atendendo à necessidade de maximizar as vantagens comparativas conjunturais e temporais das economias sul-americanas em vantagens competitivas estruturais e sustentáveis.

Neste sentido, nos preocupa e muito ver o capitalismo chegando desta forma na Amazônia, literalmente, fixando capital e criando paisagens, que por sua vez, destinam-se a atrair cada vez mais capital fixo e móvel, quiçá até o esgotamento das possibilidades, ou o total ‘aniquilamento do espaço pelo tempo’. Desperdiçar o progresso sul-americano e o trabalho de seus habitantes em investimentos que simplesmente seguem a sede de acumulação de capital é seguir velhos caminhos e não mais que isso, no máximo trocar um capitalismo por outro.

Em contrapartida, é fato que a Via não só unirá a Bacia Amazônica com a do Pacífico, mas o Atlântico com o Pacífico sul-americano. Em termos físicos, estará criando melhores condições para a interação dos países sul-americanos do Atlântico ao Pacífico e vice-versa. A rodovia, ao ligar pela primeira vez por uma via terrestre esta parte da Amazônia ao Corredor Inter-Oceânico sul-americano, tem importância estratégica planetária. Por isso, devem ser avaliados e medidos os interesses funcionais extra-regionais e também dos outros países amazônicos e sul-americanos. Tal procedimento tornaria a América do Sul uma força negociadora com peso internacional. Orientando-se por uma concepção não-hegemônica, pacifista e integracionista, essa rodovia terá a sua realização histórica e será um instrumento seguro de regionalização e cooperação internacional

Isso significa dizer que, a partir daí, um novo portal de interação da economia brasileira com o mundo é aberto, especialmente com os mercados asiáticos. Pode assim trazer maior competitividade para empresas e exportações brasileiras fortalecendo um passo significativo no desenvolvimento econômico e inserção internacional. Em menor medida isto pode vir a contribuir para as demais unidades da região, notadamente para o Peru, sócio natural nesta empreita.

Não obstante, trata-se de uma solução problemática. Na Amazônia, espaço preservado, onde ainda a natureza sobeja e maravilha o homem, estradas sempre representam impactos e riscos relativamente imprevisíveis para as populações tradicionais e para a floresta. Mas também é verdade que a integração física pode possibilitar desenvolvimento social mais rápido e um renovado modelo sustentável de cooperação internacional.

Para tanto, é necessário não cometer equívocos do passado, a começar por dar ouvidos e voz às populações locais e pensar no longo prazo. Neste sentido, a expedição realizada até os locais interconectados pela Via nos serviu para conhecer algumas das percepções da sociedade civil afetada diretamente pela estrada. Assim, o presente

trabalho buscou, de certa forma, colocar na balança a relação entre os desígnios da conjuntura internacional e as demandas da conjuntura local da região por onde perpassa a rodovia em questão.

Partindo de uma contextualização internacional e de uma teoria de abordagem espacial, propostos na primeira parte do trabalho, e finalizando com o estudo de caso selecionado, esperamos ter conseguido demonstrar a relação entre a construção da Via Inter-oceânica e os imperativos da acumulação de capital potencializados nos dias de hoje, assim como o movimento de internacionalização do mundo capitalista e a necessidade de readequação do papel do Estado neste íterim. A acumulação capitalista gera uma tendência geográfica expansível transnacional através de mecanismos de produção e ampliação de espaço eficiente ao capital. Os imperativos capitalistas de acumular suscitam tendências paradoxais de destruição e criação no espaço, deixando marcas que se contrapõe.

Acreditamos que os dados levantados para a análise do estudo de caso em torno da Via são suficientes para demonstrar que trata-se de um empreendimento funcional e obediente à lógicas globais historicamente aplicadas na América do Sul, mas que até então não chegaram com força definitiva naquela parte do subcontinente. Neste sentido, demonstramos que os particulares interesses brasileiros sintetizados pela importância da ‘corrida ao Pacífico’, exemplificada pela análise da Via, têm sido definitivos para a infra-estruturação e apropriação ampliada de novas fronteiras espaciais e especificamente desta área amazônica em questão.

Ademais, espera-se que tenha sido possível esclarecer a problemática envolvendo todo este processo e seus possíveis desdobramentos, visando passar a compreensão de que a integração de infra-estrutura, especialmente de transportes, é questão de primeira grandeza nas relações internacionais contemporâneas. Assim como muitos dos vetores que o fenômeno da globalização imprime na sociedade internacional, a questão do planejamento territorial baseado em infra-estruturas de transportes passa a ser tributária de relações cada vez mais amplas, intensas e seletivas. São estas relações que procuramos aqui pesquisar e problematizar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFIN (ASOCIACIÓN PARA EL FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA NACIONAL). *Inversión en Infraestructura en el Perú: Impacto y Alternativas*. Lima: AFIN, fev.2010. Disponível em: <http://www.afin.org.pe/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=555>. Acesso em 20.set.2012.

ALMEIDA, P. R. de. *O Mercosul no contexto regional e internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 1993.

ALVES, D. S. O processo de desflorestamento na Amazônia. *Parcerias Estratégicas*, n.12, p. 259-275, 2001.

ALVES, D. An analysis of the geographical patterns of deforestation in Brazilian Amazonia the 1991-1996 period. In: WOOD, C.; PORRO, R. (Eds). *Patterns and processes of land use in Amazon forests*. Gainesville: FL, 1999.

AMORIM, C. A Integração Sul-americana. *Diplomacia, Estratégia e Política*, n. 10, out/dez 2009.

ARAÚJO JR, J. T. Infra-estrutura e integração Regional: O Papel da IIRSA. *Breves Cindes*, n. 20, set. 2009. Disponível em: <<http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2010/04867.pdf> >. Acesso em 16.set.2012.

ARRIGHI, G. *Adam Smith em Pequim: origens e fundamentos do século XXI*. São Paulo: Boitempo, 2008.

ARRIGHI, G.; SILVER, B. *Caos e Governabilidade no moderno sistema mundial*. Rio de Janeiro: UFRJ-Contraponto, 2001.

ARROYO, M.; SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de; SCARLATO, F. C. (Org.). *O Novo Mapa do Mundo: Globalização e Espaço Latino-Americano*. São Paulo: Hucitec; Annablumme, 1994.

AYERBE, L. F. (Org.). *Novas lideranças políticas e alternativas de governo na América do Sul*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

_____. (Cor.). *Integração Latino-americana e Caribenha*. São Paulo: Fundação Memorial da América Latina; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.

AYERBE, L. F.; OLIVA, C. (Eds.). *Los Estados Unidos, América Latina y el Caribe: los otros senderos del ALCA*. São Paulo: Cultura Acadêmica Editora, 2006.

BANCO MUNDIAL. *PPP in Infrastructure Resource Center*. World Bank Group, 2012. Disponível em: <<http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements/concessions-bots-dbos>>. Acesso em 20/04/2012.

_____. *Transformation Through Infrastructure: Issues & Concept Note*. World Bank Group, Infrastructure Strategy Update, 2012. Disponível em: <http://siteresources.worldbank.org/INTSDNET/Images/5944693-1241627660763/Infrastructure_Concept_Note.pdf>. Acesso em 14/09/2012.

_____. *Peru en el Umbral de una Nueva Era*. World Bank Group, 2011. Disponível em: <http://siteresources.worldbank.org/INTPERUINSPANISH/Resources/Peru_en_el_Umbral_de_una_nueva_era_version_final.pdf>. Acesso em 15/09/2012.

BARRENECHEA, C. *El gran sur*: Elementos de estrategia común. Cusco: Centro Bartolomé de las Casas, 1990.

BECKER, B. K. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. *Revista Território*. Rio de Janeiro: n. 6, ano 4, jan/jun. 1999.

BERNARDES, J. A. Territorialização do capital, trabalho e meio ambiente em Mato Grosso. *Revista Terra Livre*. São Paulo, v. 2, n. 21, p. 157-167, jul/dez. 2003.

BICECA (BUILDING INFORMED CIVIC ENGAGEMENT FOR CONSERVATION IN THE ANDES-AMAZON). Southern Interoceanic Highway generated benefits worth US\$3 billion. *BICECA Press Clipping*, 07.maio.2011. Disponível em: <<http://www.bicusa.org/en/Region.Updates.100.aspx>>. Acesso em 12/08/2012.

BID (BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMIENTO). *Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura en America del Sur*. Departamento de Integración y Programas Regionales. Buenos Aires: BID-INTAL, dez.2000. Disponível em: <www.idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35317367>. Acesso em 09/08/2012.

_____. *Ten years after the take-off: Taking stock of China-Latin America and the Caribbean economic relations*. Washington: BID-INTAL, 2010. Disponível em: <<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35410652>>. Acesso em 09/08/2012.

BID; CAF; FONPLATA. *América del Sur 2020: Una visión estratégica de la integración física regional*. Caracas: BID-CAF-FONPLATA, jul.2003. Disponível em: <www.fonplata.org/integracionregional/1/doctra.pdf> . Acesso em: 20/06/2012

BITTENCOURT, G. (Cor.). *El Impacto de China en América Latina: Comercio e inversiones*. Red Mercosur de Investigaciones Económicas. Motevidéo: Red Mercosur, fev.2012. Disponível em: <<http://dusselpeters.com/54.pdf>>. Acesso em 23/08/2012.

BNDES (BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO). *Relatório anual 2011*.

Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Hotsites/Relatorio_Anual_2011>. Acesso em 20/11/2012

BNDES. *Visão do Desenvolvimento N° 77 - Perspectivas de investimento na Infraestrutura 2010-2013*. BNDES, n. 77, fev.2010. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/visao/visao_77.pdf>. Acesso em 15/10/2012.

BONIFAZ, J. L.; URRUNAGA, R. L. *Benefícios económicos de la carretera Interoceánica*. Centro de Investigación de La Universidad Del pacífico. Lima: CIUP, 2008.

BOUZAS, R. Regional Trade Agreements: lessons from past. In: MENDOZA, L. K. *Trade Rules in the Making*. Washington D.C.: The Brookings Institution, 1999.

BRASIL. MINISTÉRIOS DAS RELAÇÕES EXTERIORES. *Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Peru para Fornecimentos de Energia Elétrica ao Peru e Exportação de Excedentes ao Brasil*, jun.2010. Disponível em: <<http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2010/acordo-entre-o-governo-da-republica-federativa-do-brasil-e-o-governo-da-republica-do-peru-para-fornecimentos-de-energia-eletrica-ao-peru-e-exportacao-de-excedentes-ao-brasil/>>. Acesso em 08/10/2012.

_____. MINISTÉRIOS DAS RELAÇÕES EXTERIORES. *Atos assinados por ocasião da visita ao Brasil do Presidente do Peru, Alan García - Nota n° 364*. Manaus, 16 de junho de 2010. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-a-imprensa/atos-assinados-por-ocasio-da-visita-ao-brasil-do-presidente-do-peru-alan-garcia-manaus-16-de-junho-de-2010>>. Acesso em 07/11/2012.

_____. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. *Como Exportar – Peru*. Divisão de Inteligência Comercial, Ministério das Relações Exteriores. Brasília, 2012. Disponível em: <www.brasilglobalnet.gov.br/.../ComoExportar/CEXPeru.pdf>. Acesso em 04/11/2012.

_____. MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. *Avaliação de Impactos do Portfólio 2004-2011*, Relatório Final, v. 5. Brasília, set.2003. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spi/downloads/081014_DOWN_EX_PC_Aval_vol6_sintese.pdf>. Acesso em 02/07/2012.

_____. MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. *Resolução N° 237, de 19 de dezembro de 1997*. Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), dez.1997. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>>. Acesso em 22/08/2012.

_____. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias. Ministério dos Transportes, Banco de Informações e

Mapas de Transportes (BIT), [s/d]. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1345056805.pdf>>. Acesso em 03/10/2012.

BRAUDEL, F. *Gramática das Civilizações*. Tradução de Telma Costa. 1ª Ed. Lisboa: Teorema, 1987.

_____. *Civilização Material, Economia e Capitalismo: séculos XV-XVIII*. Tradução de Telma Costa. 1ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

BULL, H. *A Sociedade Anárquica*. Brasília: UnB, IPRI, 2002.

CAIXETA FILHO, J. V. Transporte e logística no sistema agroindustrial. *Preços Agrícolas: mercados agropecuários e agribusiness*, v.10, n.119, p. 2-7, set.1996.

CALDERÓN, C.; SERVÉN, L. The Output Cost of Latin America's Infrastructure Gap. In: EASTERLY, W.; SERVÉN, L. (Orgs.). *The Limits of Stabilization: Infrastructure, Public Deficits and Growth in Latin America*, Stanford University Press, 2003.

_____. The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution. *Working Papers*, World Bank, n. 270, 2005. Disponível em: <<http://elibrary.worldbank.org/content/workingpaper/10.1596/1813-9450-3400>>. Acesso em 12/06/2012.

CAF (COOPERAÇÃO ANDINA DE FOMENTO). *Relatório anual 2007*. Caracas: CAF, 2008. Disponível em: <<http://www.caf.com/view/index.asp?pageMS=61408&ms=19>>. Acesso em 02/11/2011

_____. *Vías para la integración: Acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Suramérica*. Caracas: CAF, Vicepresidencia de Infraestructura, ago.2000.

CAF; BID. *Hacia la Integración Energética Hemisférica: Retos y Oportunidades*. Caracas: CAF/BID, mar.2008. Disponível em: <<http://publicaciones.caf.com/media/1321/145.pdf>>. Acesso em: 23/07/2011

CAPEBRAS (CÂMARA DE COMÉRCIO PERU-BRASIL). *Guía de Negocios e Inversión Brasil-Perú 2012-2013*. Ernst & Young e Câmara Binacional de Comércio e Integração Peru-Brasil (CAPEBRAS), maio.2012. Disponível em: <<http://www.capebras.org/?q=node/22>>. Acesso em 15/11/2012.

CARDOSO, F. H. O Brasil e uma nova América do Sul. *Valor Econômico*, 30 de agosto de 2000.

_____. *Les idées à leur place: le concept de développement en Amérique Latine*. Paris: Ed. A. M. Métailié, 1984.

CARDOSO, F. H.; FALETTO, E. *Dependência e desenvolvimento na América Latina: ensaio de interpretação sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1974.

CARNEIRO FILHO, A.; SOUZA, O. B. *Atlas de Pressões e Ameaças às Terras Indígenas na Amazônia Brasileira*. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2009.

CARVALHO, G.; BARROS, A. C.; MOUTINHO, P.; NEPSTAD, D. Sensitive development could protect Amazonia instead of destroying it. *Nature*, n. 409, jan.2001. Disponível em: <<http://www.nature.com/nature/journal/v409/n6817/full/409131a0.html>>. Acesso em 07/11/2012.

CASTRO, A. B. No Espelho da China. *Revista Custo Brasil: Soluções para o Desenvolvimento*, ano 3, n. 13, mar. 2008.

CECEÑA, A. E. *Territorialidad de la dominacion: Integración de la Infra Estructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Buenos Aires: Observatorio Latino Americano de Geopolítica, 2007. Disponível em: <www.geopolitica.ws>. Acesso em: 09/06/2012.

CEPAL. *O Investimento Estrangeiro Direto na América Latina e Caribe*. Santiago: Revista da CEPAL, maio.2011. Disponível em: <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/1/46571/2012-183-LIEP-WEB.pdf>>. Acesso em 12/10/2012.

_____. *Estudio económico de América Latina y el Caribe 2010-2011*. Santiago: Publicação das Nações Unidas, 2011.

_____. *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe, 2009*. Santiago: Publicação das Nações Unidas, 2010.

_____. *Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2010-2011*. Santiago: Publicação das Nações Unidas, 2010.

_____. *Progreso técnico y cambio estructural en América Latina*. Documento de proyecto, Nº 136 (LC/W.136). Santiago: CEPAL/CIID, 2007.

_____. *El Regionalismo Abierto en América Latina y el Caribe: La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad*. Santiago: Revista da CEPAL, 1994. Disponível em: <<http://www.eclac.org/publicaciones/search.asp?tipDoc=9&desDoc=Revista%20CEPAL>>. Acesso em: 04/04/2012.

CEPEA (CENTRO DE ESTUDOS AVANÇADOS EM ECONOMIA APLICADA). *PIB do Agronegócio – Dados de 1994 a 2011*. Estatísticas CEPEA, ago.2012. Disponível em: <<http://www.cepea.esalq.usp.br/pib/>>. Acesso em 12/10/2012.

CERVO, A.; BUENO, C. *História da Política Externa Brasileira*. Brasília: UnB, 2002.

CHESNAIS, F. *A Mundialização do Capital*. Tradução Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996.

CHINESE ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES. *China's modernization Report 2008*. China Center for Modernization Study, Chinese Academy of Sciences, out.2007. Disponível em: <<http://www.modernization.com.cn/cmr2008%20overview.htm>>. Acesso em 15/11/2012.

CIE-PERUCÁMARAS (CENTRO DE INVESTIGACIÓN EMPRESARIAL – CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO, PRODUCCIÓN Y SERVICIOS). *Reporte Regional 2012*. Publicações PeruCámara, n. 18, dez.2012. Disponível em: <<http://www.perucam.com/publicaciones.htm>>. Acesso em 16/12/2012.

CIMI (CONSELHO INDIGENISTA MISSIONÁRIO). *Relatório Violência contra os povos indígenas no Brasil*. Brasília: Conselho Indigenista Missionário (CIMI), 2010. Disponível em: <[http://www.cimi.org.br/pub/publicacoes/1309466437_Relatorio%20Violencia-com%20capa%20-%20dados%202010%20\(1\).pdf](http://www.cimi.org.br/pub/publicacoes/1309466437_Relatorio%20Violencia-com%20capa%20-%20dados%202010%20(1).pdf)>. Acesso em 12/08/2012.

COASUL (COOPERATIVA AGROINDUSTRIAL). Chineses investem na soja brasileira. *Imprensa COASUL*, 13.abr.2011. Disponível em: <<http://www.coasul.com.br/chineses-investem-na-soja-brasileira/>>. Acesso em 02/11/2012.

CONOVER, T. Peru's Highway of Dreams: a new Road connecting Amazonia to the Pacific could bring riches and ecological ruin. *National Geographic*, jun.2003. Disponível em: <<http://ngm.nationalgeographic.com/ngm/0306/feature5/>>. Acesso 07/10/2012.

CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT. Odebrecht Peru: uma Parceria de Sucesso. *Revista Diplomacia, Estratégia & Política*, Brasília, n. 9, p. 257-264, jan./mar. 2009.

COSIPLAN (CONSELHO DE INFRA-ESTRUTURA E PLANEJAMENTO). *Acordo da I Reunião de ministros do COSIPLAN*. Quito: UNASUL, jun.2010. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/rco_quito10_5_acuerdo_de_la_i_reunion_de_ministros_cosiplan.pdf>. Acesso em: 04/04/2012.

COSTA, W. M. da. *O Brasil e a América do Sul: cenários geopolíticos e o desafio da integração*. São Paulo: USP, 2007.

COSTA, S.; ALONSO, A.; TOMIOKA, S. *Modernização Negociada: Expansão viária e riscos ambientais no Brasil*. Brasília: Ed. Ibama, 2000.

COUTO, A. B. A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração de infraestrutura na América do Sul. In: VERDUN, R. et al. (Orgs.). *Financiamento e*

megaprojetos: Uma interpretação da dinâmica regional sul-americana. Brasília: Inesc, 2008.

_____. Integrar para entregar? A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração da infra-estrutura da América do Sul. *Massa Crítica*, n. 38, set.2008. Disponível em: <http://www.pacs.org.br/uploaded_files/20090107053516_printed_massacritica_bWFzc2FfMzgucGRm.pdf>. Acesso em 12/11/2012.

COUTO, L. F. A Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana - IIRSA como instrumento da política exterior do Brasil para a América do Sul. *Revista Oikos*, n. 5, 2010.

CUNHA, E. da. *À margem da História*. São Paulo: Cultrix, 1975.

DANTAS, T. M.; FONTELES, L. V. *Avanço da fronteira agrícola na Amazônia*. Fundação Konrad Adenauer, set.2005. Disponível em: <<http://www.oktiva.net/sispub/anexo/9168>>. Acesso em: 15/10/2012.

DAVIS, D.R.; WEINSTEIN, D. E. Economic Geography and Regional Production Structure: An Empirical Investigation. *European Economic Review*, n. 43, v. 2, p. 379-407, 1999.

DNPM (Departamento Nacional de Produção Mineral). *Informe Mineral*. Diretoria de Planejamento e de Desenvolvimento da Mineração (DIPLAM), 2008. Disponível em: <http://www.dnpm.gov.br/mostra_arquivo.asp?IDBancoArquivoArquivo=7260>. Acesso em: 02/11/2012.

_____. A Mineração Brasileira. Relatório da Global Business Reports para *Engineering & Mining Journal*, 2011. Disponível em: <http://www.dnpm.gov.br/mostra_arquivo.asp?IDBancoArquivoArquivo=6150>. Acesso em 15/12/2012.

_____. *Anuário Mineral Brasileiro 2010*. Publicações do DNPM. Disponível em: <<http://www.dnpm.gov.br/conteudo.asp?IDSecao=68&IDPagina=66>>. Acesso em 12/10/2012.

_____. *Anuário Mineral Brasileiro 2009*. Publicações do DNPM. Disponível em: <<http://www.dnpm.gov.br/conteudo.asp?IDSecao=68&IDPagina=66>>. Acesso em 12/10/2012.

DOUROJEANNI, M. J. *Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica en la amazonía sur del Perú*. Santiago: BICUSA, jun.2006. Disponível em: <www.bicusa.org/proxy/Document.100135.aspx>. Acesso em 20/07/2012.

DOUROJEANNI, M.; BARANDIARÁN, A.; DOUROJEANNI, D. *Amazônia Peruana em 2021*. Peru: ProNaturaleza, 2009. Disponível em: <<http://www.iiap.org.pe/Upload/Publicacion/PUBL908.pdf>>. Acesso em 09/10/2012.

DREYER, J. T. From China With Love: P.R.C. overtures in Latin America. *World Affairs*, v. 2, n. 2, 2006. Disponível em: <<http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/br ownjwa12&div=34&id=&page=>>>. Acesso em 12/10/2012.

DUMBAUGH, K.; SULLIVAN, M. P. China's Growing Interest in Latin America. *CRS Report for Congress*. Washington D.C.: Congressional Research Service, 20.abr.2005.

EMBRAPA (EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA). *A Soja no Brasil*. Embrapa Soja, Sistema de Produção, N. 1, 2012. Disponível em: <<http://www.cnpso.embrapa.br/producaosoja/SojanoBrasil.htm>>. Acesso em 05/11/2012.

_____. *Tecnologias de Produção de Soja*. Embrapa Soja, N. 1, 2012. Disponível em: <<http://www.cnpso.embrapa.br/producaosojaPR/SojanoBrasil.htm>>. Acesso em: 05/11/2012.

_____. *Agronegócio da soja*. Embrapa Soja, Sistema de Produção, N. 14, 2000. Disponível em: <<http://www.cnpso.embrapa.br/rectec/aspagro.htm>>. Acesso em: 20/10/2012.

ETZIONI, A. A Paradigm for the Study of Political Unification. *World Politics*, v.15, n. 01, p. 44-74, 1962.

FAWCETT, L. Regionalism in historical perspective. In: FAWCETT, L.; HURRELL, A. (Eds.). *Regionalism in world politics: Regional organization and international order*. Oxford: Oxford University Press. 2000.

FEARNSIDE, P. M. Desmatamento na Amazônia: dinâmica, impactos e controle. *Acta Amazônica*, v. 36, n. 3, p. 395-400, 2006.

_____. Soybean cultivation as a threat to the environment in Brazil. *Environmental Conservation*, v. 28, n. 1, p. 23-28, 2001.

_____. A Ocupação Humana de Rondônia: Impatos, Limites e Planejamento Programa Polonoroeste. Manaus: INPA, *SCT/PR/CNPq Relatório de Pesquisa Nº 5*, 1989.

_____. Os efeitos das pastagens sobre a fertilidade do solo na Amazônia brasileira: conseqüências para a sustentabilidade de produção bovina. *Acta Amazônica*, v. 10, n. 1, p. 119-132, 1980.

FERREIRA, S. M. P.; SÁ, M. T. V.; PASSOS, K. B.. O Papel estratégico da Amazônia nas relações comerciais entre Brasil e República Popular da China. In: PAULINO, L. A.; PIRES, M. C. (Orgs.). *Nós e a China: o impacto da presença chinesa no Brasil e na América do Sul*. São Paulo: LCTE Editora, 2009.

FMI (FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL). Index Mundi/FMI, 2012. Disponível em: <<http://www.indexmundi.com/pt/pre%E7os-de-mercado/?mercadoria=%C3%ADndice-de-pre%C3%A7os-de-metals&meses=180>>. Acesso em 23/11/2012.

FONPLATA (FUNDO FINANCEIRO PARA O DESENVOLVIMENTO DA BACIA DO PRATA). Foro Ecologista de Paraná-Coalición Ríos Vivos. *Jornadas*, set.2002. Disponível em: <http://www.fonplata.org/www/ver_item1.php?accion=ver&pw=25>. Acesso em 20/07/2012.

FRANKEL, J. *Regional Trading Blocs in the World Economic System*. Washington D.C.: Institute for International Economics, 1997.

FUJITA, M.; KRUGMAN, P.; VENABLES, A. *Urbanização, prosperidade econômica e desenvolvimento humano no mundo*. São Paulo: Futura, 2002.

GALEANO, E. No es suicídio, es genocídio y ecocidio. *OSAL 15*, Ano VI, n.17, maio/ago 2005.

GALERANIE, P. R. Os caminhos de ocupação do território pela soja no Brasil e na Amazônia. In: FEARNSIDE, P. M. *Idéias e debates: a geopolítica da soja na Amazônia*. Belém: MPEG, 2003.

GERDAU. *Operações*, jun.2009. Disponível em: <<http://v1.gerdau.foinvest.com.br/modulos/doc.asp?arquivo=00398080.WAN&doc=ian400.doc&language=ptb>>. Acesso em 09/11/2012.

GRUPO ANDRADE GUTIERREZ. Brasil-Peru: uma Parceria Madura. *Revista Diplomacia, Estratégia & Política*, Brasília, n. 9, p. 265-274, jan./mar. 2009.

GUDYNAS, E. As Instituições financeiras e a integração na América do Sul. 2008 In: *Financiamento e Mega projetos: Uma interpretação da dinâmica regional sul-americana*, INESC, 2008.

GUIMARÃES, S. P. A perspectiva brasileira da integração sul-americana. In: FUNAG. *A América do Sul e a Integração Regional*. Brasília: FUNAG, 2012.

GUTHRIE, D. *China and the Globalization: the social, economic, and political transformation of chinese society*. Estados Unidos: T&F, 2006.

GUTHRIE, J.; PETTY, R.; RICCERI, F. The voluntary reporting of intellectual capital. Comparing evidence from Hong Kong and Australia. *Journal of Intellectual Capital*, v. 7, n. 2, p. 254-271, 2006.

HALL, A. *Amazônia, desenvolvimento para quem?* Desmatamento e conflito social no programa Grande Carajás. Rio de Janeiro: Zahar, 1991.

HARVEY, D. *The Limits to Capital*. London: New York. 2006a.

_____. *A Produção Capitalista do Espaço*. Tradução; Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2006b.

_____. *Espacios del Capital: hacia una Geografía Crítica*. Tradução; Cristina Piña Aldao. Madrid: Ed. Akal, 2007.

_____. *O Neoliberalismo: história e implicações*. Tradução; Maria Stela Gonçalves e Adail Sobra. São Paulo: Loyola, 2008.

_____. *O Novo Imperialismo*. Tradução; Maria Stela Gonçalves e Adail Sobra. São Paulo: Loyola, 2004.

HALPER, S. *The Beijing Consensus: how China's authoritarian model will dominate de twenty first century*. Nova Iorque: Basic Books, 2010.

HELD, D. A democracia, o Estado- nação e o Sistema Global. *Lua Nova*, São Paulo: Cedec, n. 23, p. 145-194, 1991.

HELD, D.; MCGREW, A. *Prós e Contras da Globalização*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

HIRST, M.; LIMA, M. R. S. de. Contexto internacional, democracia e política externa. *Política externa*, São Paulo: Paz e Terra/Gacint – USP/ Ieei-USP, vol. 11, n. 2, p. 79-98, 2002.

HOBBSBAWN, E. *A Era dos Extremos: o breve século XX, 1914 – 1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). *Produção Agrícola Municipal – 2011*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_impresao.php?id_noticia=2246>. Acesso em 02/11/2012.

IBRAM (INSTITUTO BRASILEIRO DE MINERAÇÃO). *Informações e Análises da Economia Mineral Brasileira*, 6ª ed., 2011. Disponível em: <<http://www.ibram.org.br/sites/1300/1382/00001456.pdf>> Acesso em 16/10/2012.

INESC (INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIOECONÔMICOS). *Financiamento e Mega projetos: Uma interpretação da dinâmica regional sul-americana*, nov.2008. Disponível em: <<http://www.inesc.org.br/biblioteca/publicacoes/livros/2008/financiamento-e-megaprojetos-uma-interpretacao-da-dinamica-regional-sul-americana-2008>>. Acesso em 04/04/2012

IIRSA (INICIATIVA DE INTEGRAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURA SUL-AMERICANA). *Comunicado de Brasília*. Reunião de Presidentes da América do Sul - Brasília, Brasil, 31 de agosto e 1º de setembro de 2000. Disponível em: <<http://www.oei.es/oeivirt/cimeira1.htm>>. Acesso em: 20/08/2012.

_____. *IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos*. Buenos Aires: IIRSA, maio.2011. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/I/iirsa_10_anos_despues_sus_logros_y_desafios/iirsa_10_anos_despues_sus_logros_y_desafios.asp?CodIdioma=ESP>. Acesso em 02/06/2012

_____. *IIRSA Plan de Acción*. Montevideu: IIRSA, 2000. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/P/plan_de_accion/plan_de_accion.asp?CodIdioma=ESP&CodSeccion=117> . Acesso em: 04/04/2012.

_____. *Informe de Evaluación da AIC 2005 – 2010*. Montevideu: IIRSA, jul.2010. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/aic_2005_2010_informe_de_evaluacion/aic_2005_2010_informe_de_evaluacion.asp?CodIdioma=ESP> . Acesso em 04/04/2012.

_____. *Estudio de integración del transporte aéreo en Sudamérica*. Buenos Aires: BID/IIRSA, set.2009. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/aed_integracion_transporte_aereo_en_sudamerica.pdf>. Acesso em 08/05/2012.

IIRSA/CAF. *Visión de negocios: Eje Perú-Bolivia-Brasil*. Corporación Andina de Fomento/Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, Caracas, 2002. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mer_lima07_ppt_vn_pbb.pdf>. Acesso em 20/06/2012.

IMAZON (INSTITUTO DO HOMEM E MEIO AMBIENTE DA AMAZÔNIA). *Boletim do Desmatamento (SAD)*, abril de 2012. Disponível em: <<http://www.imazon.org.br/publicacoes/transparencia-florestal/transparencia-florestal-amazonia-legal/boletim-do-desmatamento-sad-abril-de-2012>>. Acesso em 23/09/2012.

IPE (INSTITUTO PERUANO DE ECONOMÍA). *El reto de la infraestructura al 2018: La brecha de inversión en infraestructura en el Perú 2008*”. Lima: IPE, 2009. Disponível em: <<http://ipe.org.pe/documentos/el-reto-de-la-infraestructura-al-2018>>. Acesso em 12/10/2012.

IPEA (INSTITUTO DE PESQUISAS APLICADAS). *Contas nacionais – conceitos*. IPEADATA, [S.d]. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br/doc/Contas%20Nacionais-Conceitos.doc>>. Acesso em 14/10/2012.

_____. *Brasil em desenvolvimento 2011: Estado, planejamento e políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2012.

JAGUARIBE, H. Mercosul e a Nova Ordem Mundial. *Dossiê*. Ano 1, v.1, 2002.

LAFER, C. *A identidade Internacional do Brasil e a política externa brasileira: passado, presente e futuro*. São Paulo: Perspectiva, 2001.

LEFEVBRE, H. *De l'État 4: Les de contradictions de l'État moderne*. Paris: Union Générale D'éditions, 1978.

_____. *The Production Space*. Tradução para o inglês: Donald Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell Publishing, 1991.

LEROY, J. P.; MALERBA, J., CARVALHO, G.; SCOTTO, G.; MAGALHÃES, A. C. *IIRSA, Energia e Mineração: Ameaças e conflitos para as terras indígenas na Amazônia brasileira*. Rio de Janeiro: Fase, 2010.

LIEB, R. C. *Transportation: the domestic system*. Reston: Reston Publishing Co., 1978.

LOPEZ, R.; QUINTANAR, S. O Plano de Ação para a Integração da Infra-estrutura Regional Sul americana (IIRSA): oportunidades e riscos. Seu significado para o Brasil e a Argentina. *Revista brasileira de política internacional*. v.46, n.1, Brasília, 2003.

MACHADO, I. F. Indústria Mineral. *Estudos Avançados*, v.12, n. 33. São Paulo, maio/ago. 1998. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40141998000200004>. Acesso em 23/09/2012.

MALLON, R. Un nuevo centro y una nueva periferia. *Revista de la CEPAL*, Santiago de Chile, n. especial, 1998.

MAMANI, R. P. P. *La Pobreza y su Dinámica en el sur del Perú*. Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES), out.2010. Disponível em: <http://cies.org.pe/files/documents/investigaciones/pobreza/Pobreza_y_su_dinamica_en_el_Sur_del_Peru.pdf>. Acesso em 12/11/2012.

MARIANO, K. P. Globalização, Integração e o Estado. *Lua Nova*. n.71, p.123-168, São Paulo, 2007.

MATOO, A.; HOEKMAN, B. Services Trade and Growth. *Policy Research Working Paper* 4461, Development Research Group, World Bank, jan.2008. Disponível em: <<http://elibrary.worldbank.org/content/workingpaper/10.1596/1813-9450-4461>>. Acesso em 15/10/2012.

McELHINNY, V. A IIRSA em uma encruzilhada: indicativos de mudança, implicações para a advocacy. In: INESC. *Financiamento e Mega projetos: Uma interpretação da dinâmica regional sul-americana*, 2008.

MESQUITA, M. IIRSA Economic Fundamentals. *IDB Publications*, n. 9201, 2005. Disponível em: <<http://econpapers.repec.org/paper/idbbrikps/9201.htm>>. Acesso em 17/11/2012.

MIRAGAYA, J. Demanda mundial de carne bovina tem provocado o desmatamento na Amazônia. *T&C Amazônia*, Ano 6, n. 14, jun. 2008.

MUELLER, C. C. *Dinâmica, condicionantes e impactos sócio-ambientais da evolução da fronteira agrícola no Brasil*. Brasília: Instituto Sociedade, População e Natureza, 1992.

NEPSTAD, D. The Amazon's Vicious Cycles: Drought and Fire in the Greenhouse Ecological and Climatic Tipping Points of the World's Largest Tropical Rainforest, and Practical Preventive Measures. *Woods Hole Research Center*, a report from WHRC/IPAM/UFMG to WWF, 2008. Disponível em: <<http://research.mblwhoilibary.org/works/35956>>. Acesso em 15/07/2012.

NEPSTAD, D.; CARVALHO, G. O.; BARROS, A. C.; ALENCAR, A.; CAPOBIANCO, J. P.; BISHOP, J.; MOUTINHO, P.; LEFEBVRE, P. A.; SILVA, U. L.; PRINS, E.. Road paving, fire regime feedbacks, and the future of Amazon forests. *Forest Ecology and Management*, n. 154, p. 395- 407, 2001.

NEPSTAD, D.; LEFEBVRE, P.; SILVA, U. L. DA; ELLA, J. T.; SCHLESINGER, P.; SOLOZAMO, L.; MOUTINHO, P.; RAY, D. Amazon drought and its implications for Forest flammability and tree growth: a basin-wide analysis. *Global Change Biology*, v.1, n.14, 2004.

NEPSTAD, D.; STICKLER, C.M.; ALMEIDA, O. T. Globalization of the Amazon Soy and Beef Industries: Opportunities for Conservation. *Conservation Biology*, 2007. Disponível em: <http://www.whrc.org/policy/pdf/Brazil/Nepstad_et_al_2006_Cons%20Biol.pdf>. Acesso em 15/08/2012.

NIEMANN, M. Globalisation and Regionalisation from a Spatial Perspective. *Space and Polity*. v. 2, n.2, 1998.

NUMAIR, E. *Um Portal para o Pacífico: O Eixo Interocênico Central e a Inserção Econômica Brasileira*. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre, 2009.

NYE JR., J. *O Futuro do Poder*. Tradução: Magda Lopes. São Paulo: Benvirá, 2012.

OCDE (ORGANIZAÇÃO PARA COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO). *Recent Developments in China's Investment Policies*. OECD Investment Policy Reviews: China, 2008. Disponível em: <<http://www.oecd.org/daf/internationalinvestment/investmentfordevelopment/oecdinvestimentpolicyreviews-china2008encouragingresponsiblebusinessconduct.htm>>. Acesso em 20/08/2012.

OLADE (ORGANIZAÇÃO LATINO-AMERICANA DE DESENVOLVIMENTO DE ENERGIA). *La Situación Energética en América Latina – Informe Final*. OLADE Mercados Energéticos, mar.2003. Disponível em: <www.iirsa.org/.../end-la-situacion-energetica-en-america-latina.pdf>. Acesso em 15/10/2012.

OLIVEIRA, E. Novos investimentos chineses no Brasil podem chegar a US\$ 12 bi. Clipping Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *O Globo*, 20.mai.2009. Disponível em: <<http://conteudoclipingmp.planejamento.gov.br/cadastros/noticias/2009/5/20/novos-investimentos-chineses-no-brasil-podem-chegar-a-us-12-bi>>. Acesso em 02/11/2012.

OLIVEIRA, M. F. de. *Mercosul: atores políticos e grupos de interesses brasileiros*. São Paulo: Editora Unesp, 2003. .

PAULINO, L. A.; PIRES, M. C. *As Relações Brasil e China: possibilidades, limitações e perspectivas*. As Relações China-América Latina Num Contexto de Crise: estratégias, intercâmbios e potencialidades. São Paulo: LCTE: Fundação Friedrich Ebert no Brasil, 2011.

PERU. Banco Central de Reserva del Peru, *Series Estadísticas 2012*. Disponível em: <<http://estadisticas.bcrp.gob.pe/index.asp?sFrecuencia=A>>. Acesso em 02/11/2012.

_____. *Instituto Nacional de Estadística e Informática, Encuesta Nacional de Hogares INEI/ENAHO (2006-2008)*. Disponível em: <www.inei.gob.pe/web/enaho/>. Acesso em 02/11/2012.

_____. MINISTERIO DEL TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO (MTPE). *Anuário Estadístico 2010*. Gobierno del Perú, 2010. Disponível em: <<http://www.mintra.gob.pe/portalinclusivo/mostrarContenido.php?id=86&tip=86>>. Acesso em 15/11/2012.

_____. MINISTERIO DE AGRICULTURA. *Informe de Seguimiento Agroeconómico (ISA)*, 2012. Disponível em: <<http://www.minag.gob.pe/portal/herramientas/boletines/informe-de-seguimiento-agroeconomico-isa>> Acesso em 10/11/2012.

_____. MINISTERIO DE TRANSPORTES E COMUNICACIONES (MTC). *Carretera Interoceánica*, [s/d]. Disponível em: <<http://www.mtc.gob.pe/portal/especiales/promesa.htm>>. Acesso em 12/08/2012.

_____. *Plan de desarrollo de los corredores económico-productivos del sur peruano (Plan del Sur) 2006-2016*. Gobierno del Perú, 2006. Disponível em: <<http://www.cnd.gob.pe>>. Acesso em 12/10/2012.

_____. *Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía (SNMPE)*. Disponível em: <<http://www.snmpe.org.pe/nuestros-sectores-snmpe/mineria.html>>. Acesso em 30/10/2012.

PINTO, E. O eixo Sino-Americano e as transformações do sistema mundial: tensões e complementaridades comerciais, produtivas e financeiras. In: ACIOLY, L.; LEÃO, R. *A nova configuração do sistema político e econômico global: as transformações lideradas pela China*. Brasília: IPEA, 2011.

PNUD (PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO). *Informe sobre Desarrollo Humano Perú 2009*, Parte I: Las brechas em el territorio. PNUD, 2010. Disponível em: <<http://sinia.minam.gob.pe/index.php?accion=verElemento&idElementoInformacion=230&idformula=>>>. Acesso em 20/09/2012.

_____. *Informe sobre Desarrollo Humano*. PNUD, 2006. Disponível em: <hdr.undp.org/en/media/HDR_2006_ES_Complete.pdf>. Acesso em: 02/09/2012.

PORTO-GONÇALVES, C. W. *Amazônia, Amazônia*. São Paulo: Contexto, 2001.

PORTO-GONÇAVES, C. W; QUENTAL, P. A. Colonialidade do poder e os desafios da integração regional na América Latina. *Polis Revista Latino-Americana*, n. 31, nov.2011. Disponível em: <<http://polis.revues.org/3749>>. Acesso em 12/08/2012.

PROSPECTIVA CONSULTORIA. *Projeto América do Sul: Serviços de logística, IIRSA e Integração Regional*. Pesquisa elaborada com o apoio da Agência Suíça para o Desenvolvimento e Cooperação, 2007. Disponível em: <<http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2009/03170.pdf>>. Acesso em 08/11/2012.

_____. *Comércio Internacional de Serviços e Investimentos na América do Sul – tendências, obstáculos e impactos na integração regional*. Pesquisa elaborada com o apoio da Agência Suíça para o Desenvolvimento e Cooperação. Relatório de Pesquisa. São Paulo: mimeo, 2006.

RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

REPÚBLICA POPULAR DA CHINA. *Documento Sobre La Política De China Hacia America Latina Y El Caribe*, Beijing, 5.nov.2008. Disponível em:< <http://www.politica->

china.org/imxd/noticias/doc/1225872371Texto_integro_del_Documento_sobre_la_Politica_de_China_hacia.pdf>. Acesso em 25/08/2012.

ROBURG, A. Brasil: Carretera Interoceánica y ambición del Pacífico. *Geopolítica Ollanta*, Lima, n. 45, 2006.

SACCOMANDI, H. *Peru busca nova relação econômica com o Brasil*. ABIN. Gabinete de Segurança Institucional. Presidência da República. Publicado em 01.ago.2008. Disponível em: <<http://www.abin.gov.br/modules/articles/article.php?id=2959>>. Acesso em 13/10/2012.

SADER, E. *A Nova Toupeira*. São Paulo: Boitempo, 2009.

SALUDJIAN, A. *Hacia otra integración sudamericana: críticas al Mercosur neoliberal*. Buenos Aires: Libros del Zorzal, 2004.

SANTILLÁN, G. Repensando a Cooperação Sul-Sul: política e economia da integração entre a China e o Cone Sul da América Latina. In: PIRES, M.; PAULINO, L. A. (Org.). *Nós e a China: o impacto da presença chinesa no Brasil e na América do Sul*. São Paulo: LCTE Editora, 2009.

SANTOS, M. Por uma outra Globalização; do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Ed. Record, 2ª Ed, 2000.

_____. O Espaço Geográfico como Categoria Filosófica. In: O Espaço em Questão. *Terra Livre*, n. 5, São Paulo, 1988.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: Território e Sociedade no século XXI*. São Paulo: Record. 2010.

SENHORAS, E. M. *Construção da América do Sul nas Relações Internacionais: da Fragmentação Colonial ao Espaço Transnacional da União Sul-Americana*. Boa Vista: UFRR, 2009.

SENNES, R. *As mudanças da política externa brasileira da década de 80: uma potência média recém-industrializada*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2003.

SENNES, R. et al. *Projeto América do Sul: serviços de logística, IIRSA e integração regional - Relatório Final*. Prospectiva Consultoria Brasileira de Assuntos Internacionais. São Paulo: Centro de Estudos de Integração e Desenvolvimento, jul.2008.

SEPLAN (Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico). *Análise da Balança Comercial do Estado do Amazonas*. SEPLAN, jan.2012. Disponível em:

<http://www.seplan.am.gov.br/arquivos/download/arqeditor/balanca_comercial_janeiro_2012.pdf>. Acesso em: 24/07/2012.

SHIXUE, J. Una mirada china a las relaciones con América Latina. *Revista Nueva Sociedad*, n.º 203, 2006.

SILVA, C.; RYDLEWSKI, C.; GASPAR, M. O governador no olho do furacão. *Revista Veja*, n. 39, ano 37, p. 98-100, set.2004.

SILVA, E. B. da. *Infrastructure for Sustainable Development and Integration of South America*. Business Council for Sustainable Development and Corporación Andina de Fomento, Brasília, 1990.

SILVEIRA, J. P. Perspectiva nacional. In: WAGNER, A.; DUARTE, R. S.G. (Eds.). *La Integración Regional entre Bolivia, Brasil y Perú*. Lima: Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI), 2002.

SIMON, M. F.; GARAGORRY, F. L. The expansion of agriculture in the Brazilian Amazon. *Environmental Conservation*, v. 32, n. 3, p. 203-212, 2005.

SNCR/INCRA. (Sistema Nacional de Cadastro Rural/Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária). *Boletins do SNCR*, 2009. Disponível em: <https://portalsncr.serpro.gov.br/boletim_detalhe?id=boletim.2009>. Acesso em 12/11/2012.

SOARES, M. G.; CAIXETA FILHO, J. V. Características do mercado de frete rodoviário para cargas agrícolas. In: *Preços Agrícolas: mercados agropecuários e agribusiness*, v.11, n. 121, p. 21-25, nov.1996.

SOARES-FILHO, B. S. et al. Cenários de desmatamento para Amazônia. *Estudos Avançados*, v. 19, n. 54, p. 138-152, 2005.

SOJA, E. *Postmodern Geographies: the reassertion of Space in Critical Social Theory*. New York: Verso, 1989.

STÜLP, V. J.; PLÁ, J. A. *Estudo do setor agroindustrial da soja*. Porto Alegre: UFRG, 1992.

TAUTZ, C. Da ALCA à IIRSA. *Le Monde Diplomatique*, Ano 2, n. 19, p. 13-14, fev.2009.

TRINH, T. China's Commodity Hunger: Implications for Africa and Latin America. *China Special*, Current Issues, Deutsche Bank Research: Frankfurt, jun.2006. Disponível em: <http://www.dbresearch.com/PROD/DBR_INTERNET_EN-PROD/PROD0000000000199956.pdf>. Acesso em 30/10/2012.

UNCTAD. *World Investment Report 2012: Towards a New Generation of Investment Policies*, UNCTAD, 12 Ed., n. 2, 2012. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2012_embargoed_en.pdf>. Acesso em 02/11/2012.

UNCTAD. *World Investment Report 2006. FDI from Developing and Transition Economies: Implications for Development*. Genebra: UNCTAD/WIR, 2006.

_____. Transnational Corporations, Agricultural Production and Development. In: *World Investment Report*. UNCTAD, 9 Ed, n. 2, 2009. Disponível em: <<http://www.unctad.org/Templates/webflyer.asp?docid=11904&intItemID=1397&lang=1&mode=highlights>> Acesso em: 24 out. 2011

VALENCIA, A. R. *The Regional Integration as a via to get the Latin American Autonomy*. 2010. Documento não publicado.

VEGA, A. G. Acuerdos de la cumbre de Brasília y los avances de la infraestructura física. In: WAGNER, A.; DUARTE, R. S. G. (Eds.). *La Integración Regional entre Bolivia, Brasil y Perú*. Lima: Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI), 2002.

VERDUM, R. Infra-estrutura e políticas territoriais do Brasil no contexto da integração sul-americana. *Programa das Américas*, Relatório Especial, 16 de novembro de 2007. Disponível em: <www.ircamericas.org>. Acesso em: 04/04/2011

VIANA, J. Palabras de saludo. In: WAGNER, A.; DUARTE, R. S.G. (Eds.). *La Integración Regional entre Bolivia, Brasil y Perú*. Lima: Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI), 2002.

WRIGHT, C. L. *Análise econômica de transporte e armazenagem de grãos: estudo do corredor de exportação de Paranaguá*. Brasília: GEIPOT, 1980.

WWF-BRASIL (WORLD WIDE FOUND FOR NATURE – BRASIL) . Produção e exportação de soja brasileira e o Cerrado. *WWF-Brasil Estudo*, 2012. Disponível em: <http://d3nehc6yl9qzo4.cloudfront.net/.../wwf_soja_cerrado_web.pdf> Acesso em 15/11/2012.

ZEEVALLOS, E. A. Da Amazônia ao Pacífico cruzando os Andes. *Estudos Avançados*, v.7, n.17, São Paulo, jan./abr. 1993

_____. Amazônia, Mercado Del Sur y Possibilidades de Integración. In: OLIVA, C.; AYERBE, L. F. (Orgs.). *Los Estados Unidos, América Latina y el Caribe: los otros senderos del ALCA*. São Paulo: Cultura Acadêmica Editora, 2006.

_____. O Impacto da Globalização na Amazônia e no Pacífico Sul-Americano. In: AYERBE, L. F. (Coord.). *Integração Latino-americana e Caribenha*. São Paulo:

Fundação Memorial da América Latina: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.

ZIBECHI, R. IIRSA: La integración a la medida de los mercados. Agencia Latinoamericana de Información (ALAI), *América Latina en Movimiento*, 13.jun.2006. Disponível em: <<http://alainet.org/active/11812&lang=es>>. Acesso em 04/04/2012.