



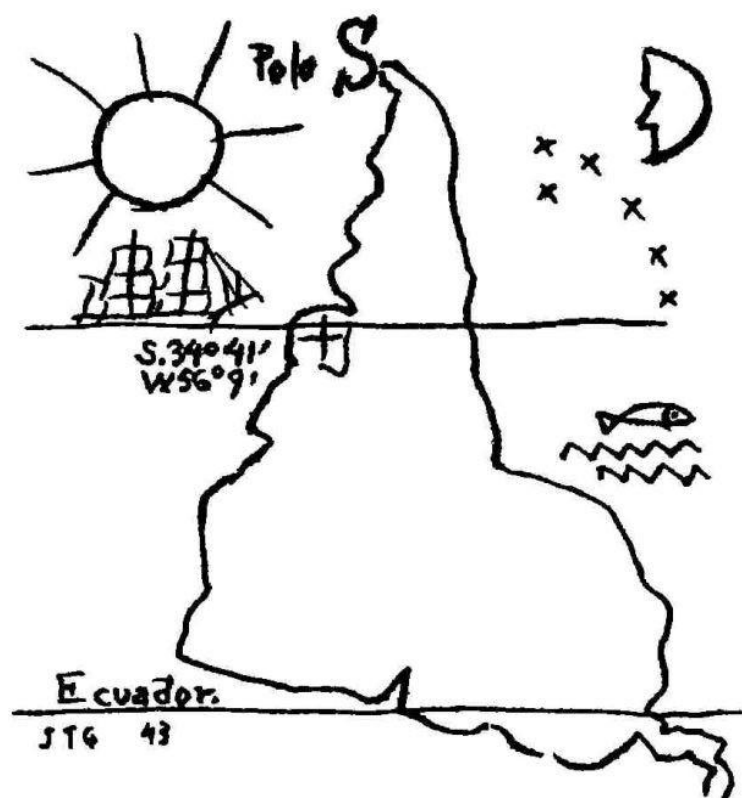
UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA - UNESP
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA – FCT
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



GEDRI- GRUPO DE ESTUDO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E INFRAESTRUTURA

Vitor Hélio Pereira de Souza

INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NA AMÉRICA DO SUL: UMA ANÁLISE MULTIESCALAR A PARTIR DAS OBRAS DA IIRSA/COSIPLAN



Fonte: America Invertida (1943) de Joaquin Torres Garcia

Vitor Hélio Pereira de Souza

**INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NA AMÉRICA DO SUL: UMA
ANÁLISE MULTIESCALAR A PARTIR DAS OBRAS DA
IIRSA/COSIPLAN**

Programa de Pós-Graduação em Geografia

Área de concentração: Produção do Espaço Geográfico

Agências de Fomento

Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP):
processo nº 11/03604-9

Orientação

Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

Estágio no Exterior

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP):
processo nº 12/10799-3

Supervisão

Profa.Dra. Andreá I. Gutierrez
Universidad de Buenos Aires/ UBA

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Geografia da
FCT/UNESP, campus de Presidente
Prudente para obtenção de título de mestre
em geografia.

**Presidente Prudente/SP
Dezembro de 2013**

FICHA CATALOGRÁFICA

S719i Souza, Vitor Hélio Pereira de.
Integração territorial na América do Sul : uma análise multiescalar a partir das obras da IIRSA/COSIPLAN / Vitor Hélio Pereira de Souza.-
Presidente Prudente : [s.n], 2013.
237 f.

Orientador: Márcio Rogério Silveira
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia
Inclui bibliografia

1. Infraestrutura de integração. 2. Fluidez territorial. 3. Interações espaciais. 4. IIRSA/COSIPLAN. 5. MERCOSUL. I. Silveira, Márcio Rogério. II. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. III. Título. Integração territorial na América do Sul : uma análise multiescalar a partir das obras da IIRSA/COSIPLAN

Ficha catalográfica elaborada pela Seção Técnica de Aquisição e Tratamento da Informação – Serviço Técnico de Biblioteca e Documentação – UNESP, Campus de Presidente Prudente.



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
Campus de Presidente Prudente

BANCA EXAMINADORA

PROF. DR. MARCIO ROGERIO SILVEIRA
ORIENTADOR

PROF. DR. EVERALDO SANTOS MELAZZO
(UNESP/FCT)

PROFA. DRA. ANDREA GUTIERREZ
(Universidade de Buenos Aires)

VITOR HELIO PEREIRA DE SOUZA

Presidente Prudente (SP), 13 de dezembro de 2013.

RESULTADO:

APROVADO

SUMÁRIO

Agradecimentos.....	07
Resumo.....	10
Resumen.....	11
Abstract.....	12
Índice.....	13
Lista de Tabelas.....	14
Lista de Gráficos.....	15
Lista de Quadros.....	16
Lista de Figuras.....	16
Lista de Mapas.....	16
Lista de Siglas.....	17
Introdução.....	19
Capítulo I.....	33
Capítulo II.....	90
Capítulo III.....	131
Capítulo IV.....	178
Considerações Finais.....	211
Referências.....	216
Sites consultados.....	231
ANEXO	232

A toda minha família, que
mesmo distantes sempre estiveram
presentes!

AGRADECIMENTOS

Embora o pesquisador necessite muitas vezes isolar-se com seus livros, as indicações do caminho a ser seguido e a tranquilidade para fazê-lo só é possível devido às diversas pessoas que contribuem direta ou indiretamente para o mesmo. Logo, no decorrer dos quase três anos em que a dissertação foi elaborada muitos foram meus contribuidores.

Gostaria de lembrar que sem o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) nos primeiros meses da pesquisa, e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) nesta empreitada, os resultados auferidos nessa dissertação não seriam possíveis.

Faço menção também à UNESP, Campus de Presidente Prudente, que ofereceu apoio em todas as etapas da pesquisa mediante sua infraestrutura e aos profissionais que nesta trabalham. Desta maneira, não poderia deixar de agradecer a presteza dos funcionários da Seção Técnica de Pós-Graduação da FCT, em especial Cinthia T. Onishi e André T. Meira no auxílio à resolução da burocracia cotidiana que envolve o processo de mestrado.

Meus agradecimentos ao professor Dr. Márcio Rogério Silveira, que orientou o desenvolvimento desta pesquisa e mesmo havendo uma distância física entre nós, pois no momento da elaboração da mesma residíamos em estados diferentes, fez-se presente nas perturbações que levaram à elaboração do problema e da hipótese delimitados neste projeto, assim como das reflexões e inquietações que surgiram no decorrer do desenvolvimento da pesquisa.

À prof^a Ma. Ana Paula Camilo pelas conversas e conselhos, principalmente, no momento da problematização e elaboração do projeto de mestrado para a FAPESP. À prof^a Dra. María Mónica Arroyo do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, pelo tempo desprendido e o material indicado e cedido ainda no momento em que iniciava a pesquisa, que tiveram grande importância para os resultados alcançados.

À prof^a Ma. Mariana Schweitzer *de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires*, que nos facilitou acesso à base de dados espaciais da América do Sul. E a prof^a Camila Al Zaher pelos conselhos e supervisão na elaboração dos cartogramas que compõem esse trabalho.

À prof^a Dra. Andrea I. Gutiérrez que supervisionou minha estadia pelo período de três meses em que estive no *Programa de Transporte y Territorio (PTT) de la Facultad*

de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, que dentre um universo de possibilidades me incitou a repensar a metodologia do trabalho, permitindo uma melhor aproximação com o objeto em estudo.

Ao prof. Dr. Jorge Blanco, diretor do Instituto de Geografía “Romulo Ardissoni” e integrante do PTT, cujas conversas foram verdadeiras aulas de Geografía Geral da Argentina, além de facilitar os contatos para as entrevistas com professores que estiveram prestando consultoria ao governo, também à *Directora Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional*” da Argentina.

Aos Professores, Dra. Rosângela A. de Medeiros Hespanhol e Dr. Everaldo Santos Melazzo, por aceitar o convite para compor a banca de qualificação desse trabalho, mas sobretudo, pela leitura atenta do mesmo e pela construtiva arguição realizada com contribuições para dissertação e para as futuras pesquisas.

Às entrevistas cedidas no Brasil por Dr. Luiz Carlos Rodrigues Ribeiro, coordenador geral de planejamento da “Secretaria de Política Nacional de Transportes”. Na Argentina, pela “*Directora Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional*”, Angela Guariglia, e à prof^a Dra. Isabel Raposo de La Facultad de Ciencias Económicas y Estadística de La Universidad Nacional de Rosario, que nos últimos anos prestou consultoria ao governo argentino no setor de transportes.

Ao amadurecimento enquanto geógrafo e pesquisador pela participação no Grupo de Estudos de Desenvolvimento Regional e Infraestruturas – GEDRI, agradeço aos colegas: Ana P. Camilo, Alessandra dos S. Julio, Sabrina S. Acosta, Bianca S. Nakamoto, Altair A. de Oliveira Filho, Nelson F. Felipe Junior, Rodrigo G. Cocco, Airton Aredes, Nildo A. de Melo, Diogo Quintilhano e Keity K. V. Isoppo.

Aos grandes amigos que fiz durante esses anos de pós-graduando, Diego H. M. de Gênova, Laura M. Roselli, Luan C. C. Ruiz, Luis F. dos Santos, Felipe O. Colaço, Luciana Leskevicius, Jeferson H. Caetano, pela amizade e por compartilhar da vivência cotidiana, nesses três anos, por serem espectadores e parceiros durante essa trajetória que termina por aqui, porém a amizade que perdura.

Por fim, mas não menos importante, a toda minha família pelo incentivo no trilhar desse caminho.

***"Más que por la fuerza, nos dominan
por el engaño"***

Simón Bolívar

RESUMO

No ano 2000, foi lançada a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), incorporada no ano de 2008 ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), iniciativas que retomaram o ideário integracionista pelo prisma territorial. Ambas as instâncias de planejamento seguiram o mesmo padrão de organização, um Portfólio (geral) com mais de 500 obras e uma Agenda (AIC e API) com 31 projetos considerados essenciais para a integração regional. Desta maneira, ao analisar a repercussão das obras no espaço, percebe-se que conforme modifica-se a “escala geográfica” de análise identifica-se novos elementos. No âmbito continental destacam-se duas estratégias: 1- Na Região Setentrional, área abarcada pela floresta Amazônica, o foco foi a ampliação das infraestruturas de transporte existentes (destaque para hidrovias), mas especialmente a criação de novas Hidroelétricas, obras de grande dimensões que canalizaram importantes investimentos; 2- Já a Região Austral, área em que localiza-se o Pacto Andino (CAN) e principalmente o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), centralizou mais da metade das obras e investimentos, cujo foco foi o setor de transportes. Já ao reduzir a escala de análise, para a Região Austral, mas especificamente o caso do MERCOSUL, área abarcada no projeto pelo EID Mercosul-Chile, comprovamos a hipótese que as obras potencializam as interações espaciais (circulação de capitais, pessoas, informações e mercadorias) entre Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile. Por fim, ao restringir a escala da pesquisa ao caso brasileiro comprovou-se que essas obras ainda que possuam como foco áreas dinâmicas economicamente, ao ampliar a fluidez territorial resultaram em importante fator de desenvolvimento, cuja repercussão ocorreu em múltiplas escalas: nacional, regional, inter/intra-urbano.

PALAVRAS-CHAVE: interações espaciais, fluidez territorial, infraestrutura de integração, Mercosul, IIRSA/COSIPLAN.

RESUMEN

En el año 2000, se puso en marcha la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), incorporada en el año 2008 al Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN), iniciativas que reanudaron la ideología integracionista por el prisma territorial. Ambas instancias de planificación siguieron el mismo patrón de organización, una Cartera (general), con más de 500 obras y una Agenda (AIC y API) con 31 proyectos que se consideran esenciales para la integración regional. De esta manera, al analizar la repercusión de las obras en el espacio, se percibe que conforme se modifica la “escala geográfica” de análisis, se identifican nuevos elementos. A nivel continental destacamos dos estrategias: 1 - En la región Norte, zona abarcada por la selva amazónica, el foco fue la expansión de la infraestructura de transporte existente (especialmente las hidro vías), pero sobre todo la creación de nuevas centrales hidroeléctricas, obras de grandes dimensiones que canalizaron importantes inversiones; 2 – Ya en la Región Sur, la zona en que se encuentra la Comunidad Andina (CAN) y sobre todo el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), se centralizó la mitad de las obras e inversiones en el sector del transporte. Sin embargo, al reducir la escala de análisis para la Región Sur, específicamente al caso del MERCOSUR, zona abarcada en el proyecto por el EID MERCOSUR-Chile, comprobamos la hipótesis de que las obras potencializan las interacciones espaciales (circulación de capitales, personas, información y bienes) entre Brasil, Argentina, Uruguay, Paraguay y Chile. Por último, al reducir la escala de investigación al caso brasileño, se probó que estas obras aunque todavía se centran en zonas económicamente dinámicas, al extender la fluidez territorial, resultaron en un importante factor de desarrollo, cuyo impacto se produjo en múltiples escalas: nacional, regional, inter/intra-urbano.

PALABRAS CLAVE: interacciones espaciales, fluidez territorial, integración de la infraestructura, MERCOSUR, IIRSA.

ABSTRACT

In 2000, it was launched the Initiative for the Integration of South American Regional Infrastructure (IIRSA), incorporated in the year 2008 to the South American Infrastructure and Planning Council (COSIPLAN) initiatives that resumed the integrationist ideology by territorial prism. Both planning instances followed the same pattern of organization, one (general) Portfolio with more than 500 works and an Agenda (AIC and API) with 31 projects considered essential for regional integration. Thus, to analyze the impact of the works in space, it is noticed that as changes to "geographic scale" are made, new elements are identified. At the continental level we highlight two strategies: 1 - In the Northern region, embraced by the Amazon rainforest area, the focus was the expansion of the existing transport infrastructure (especially waterways), but mainly the creation of new hydropower stations, projects of great dimensions that channeled significant investments; 2 – In the Southern Region, the area in which is located the Andean Community (CAN) and especially the Southern Common Market (MERCOSUR), half of the investment was focused on the transport sector. However, reducing the scale of analysis for Southern Region, specifically the case of MERCOSUR, zone embraced by the MERCOSUR-Chile Hub, we confirmed the hypothesis that the projects potentiate the spatial interactions (movement of capital, people, information and goods) between Brazil, Argentina, Uruguay, Paraguay and Chile. Finally, by reducing the scale of investigation, to the Brazilian case it was shown that, even though these works still focus on economically dynamic areas, by extending the territorial fluidity, it resulted in an important development factor, impacting at multiple scales: national, regional, inter/intra-urban.

KEYWORDS: spatial interactions, territorial fluidity, infrastructure integration, Mercosur, IIRSA/COSIPLAN.

ÍNDICE

Introdução.....	19
Capítulo I- América Latina: cinco séculos em busca da integração.....	33
1.0 Evolução do processo de integração na América Latina: a busca de um regionalismos contra-hegemônico	34
1.1 A estratégia integracionista no início do século XXI: da geopolítica ao território.....	45
1.2 O comércio regional na América do Sul: ampliação dos fluxos e estagnação dos fixos.....	53
1.3 Organização das redes de comunicação na América Latina: aceleração da circulação e reorganização produtiva do território.....	65
1.3.1 Ao adentrar o século XXI: mais do mesmo?.....	85
1.4 Considerações Finais ao Capítulo I.....	89
Capítulo II- Planejamento das infraestruturas de transporte na América do Sul: a busca pela fluidez territorial	90
2.0 O planejamento das infraestruturas para a América do Sul: o peso da inércia territorial.....	91
2.1 A IIRSA: A retomada do planejamento territorial na América do Sul.....	98
2.1.1 Da agenda de Implementação Consensuada (AIC) à Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API): uma vitrine para a IIRSA/COSIPLAN.....	106
2.1.2 A IIRSA e o COSIPLAN: as reais dimensões dos portfólios robustos.....	115
2.2 Considerações Finais ao Capítulo II.....	129
Capítulo III- A IIRSA/COSIPLAN e sua influência na fluidez territorial no âmbito do MERCOSUL.....	131
3.0 O MERCOSUL: de uma origem neoliberal a retomada da perspectiva “nacional-desenvolvimentista”.....	132
3.1 A dinâmica comercial internacional no âmbito do MERCOSUL: ampliação dos fluxos e estagnação dos fixos na região do Cone Sul.....	140
3.2 MERCOSUL: da contiguidade territorial à integração territorial.....	145
3.2.1 Dos diagnósticos de ineficiência da Rede de Transporte do Cone Sul à execução: a IIRSA/COSIPLAN e o MERCOSUL.....	156
3.2.2 As obras do EID MERCOSUL-CHILE selecionadas na AIC/ API.....	160
3.2.3 As obras destinadas ao EID MERCOSUL-CHILE no Portfólio de obras da IIRSA/COSIPLAN.....	169
3.2.4 Possíveis implicações dos projetos de integração territorial no âmbito do bloco.....	175
3.3 Considerações Finais ao Capítulo III.....	176
Capítulo IV - Obras transnacionais e implicações no espaço nacional: o caso brasileiro.....	178
4.0 O Brasil e o comércio internacional enquanto estratégia de desenvolvimento	179
4.1 A ampliação do comércio exterior brasileiro e suas implicações sobre a fluidez territorial.....	191
4.2 A IIRSA/COSIPLAN e a fluidez territorial entre o Brasil e o MERCOSUL..	202
4.3 Considerações Finais ao Capítulo IV.....	210
Considerações Finais.....	211
Referências	216
Anexos.....	232

LISTA DE TABELAS

01	Importações e exportações intrarregionais em percentagem para os países da ALALC e ALADI do período de 1962 a 2010.....	56
02	Competitividade das infraestruturas para o período de 2011 a 2012.....	62
03	Eixos de Integração e Desenvolvimento: superfície em milhões de km ² , população em milhões de habitantes e PIB em bilhões de dólares a preços de mercado constantes de 2000 sobre a base de valores de 2008 e percentagens.....	103
04	Evolução dos Projetos delimitados para agenda consensuada 2005/2010 em Milhões de US\$.....	108
05	Lista de Projetos API e montante de investimentos (em milhões de US\$) para o ano de 2011.....	113
06	Projetos API por EID e montante de investimento (em milhões de US\$) para o ano de 2011.....	114
07	Evolução dos grupos de trabalho, número de projetos e investimentos do Portfólio de Projetos da IIRSA para o período de 2003 a 2010 (em unidades e milhões de US\$ por ano).....	117
08	Número de grupos de trabalho, obras e investimentos por EID (em milhões de US\$).....	117
09	Composição setorial e subsetorial da Carteira de Projetos do COSIPLAN, investimentos em milhões de US\$.....	119
10	Discriminação dos projetos do portfólio do COSIPLAN 2011.....	125
11	Projetos de Convergência Infraestrutural delimitados para o FOCEM (Valores em Milhões de US\$).....	139
12	Intercâmbio Comercial do MERCOSUL em milhões de dólares para o período de 1990 a 2011.....	143
13	Exportação e Importação entre os países do EID MERCOSUL-Chile, para o período de janeiro a dezembro (em milhões de US\$) para o ano de 2011.....	144
14	Evolução da extensão de ferrovias nos países do Cone Sul (km).....	147
15	Superfície, população, principais cidades, passagens de fronteira e portos marítimos e fluviais no EID MERCOSUL-Chile.	158
16	Projetos do EID MERCOSUL-Chile delimitados para a AIC referente ao período de 2005 a 2010 (em milhões de US\$).....	161
17	Projetos do EID Mercosul-Chile delimitados para a API, referente ao período de 2011 a 2012 (em milhões de US\$).....	164
18	Evolução do número de projetos e investimentos no Portfólio de Projetos da IIRSA e da COSIPLAN para o EID MERCOSUL-Chile, no período de 2003 a 2011 (em unidades e milhões de US\$).....	173
19	Discriminação dos projetos do portfólio da IIRSA 2010 e do COSIPLAN 2011.....	174
20	Evolução do comércio exterior mundial nas últimas décadas (Valores das exp. em US\$ bilhões)	180
21	Principais países de destino para as exportações brasileiras (em%).....	181
22	Intercâmbio comercial entre Brasil e demais países do MERCOSUL no período de 1989 a 2011.....	188
23	Principais modais utilizados para exportação para o ano de 2011.....	192
24	Dinâmica da movimentação de cargas no transporte marítimo de longo curso nos portos públicos e terminais privados brasileiros entre 2000 e 2011 (em toneladas).....	194
25	Exportações dos estados brasileiros para os demais países do MERCOSUL, no ano de 2011.....	197
26	Exportação Brasileira para MERCOSUL, conforme via de transporte para o período de 01/2011 a 12/2011.....	199

27	Valor em US\$ FOB das cargas transportadas pelos cinco estados que mais exportaram para o MERCOSUL, por tipo de modal, para o período de 01/2010 a 12/2010.....	200
28	Tonelada das cargas transportadas pelos cinco estados que mais exportaram para o MERCOSUL, por tipo de modal, para o período de 01/2010 a 12/2010.....	201
29	Participação do Brasil nos projetos da IIRSA/COSIPLAN para o ano de 2013.....	203
30	Participação Brasileira nos EIDs delimitados pela COSIPLAN para o ano de 2013.....	203
31	Participação brasileira nos projetos delimitados pela COSIPLAN para o EID Mercosul-Chile para o ano de 2013.....	204
32	Projetos pertencentes a API, localizados no EID Mercosul-Chile com participação brasileira.....	205
33	Distribuição da matriz de transporte brasileira, por modal em Toneladas por km para o período de 2011-2031.....	208

LISTA DE GRÁFICOS

01	Importações intrarregionais em percentagem para os países da ALALC e ALADI do período de 1962 a 2010.....	55
02	Exportações intrarregionais em percentagem para os países da ALALC e ALADI do período de 1962 a 2010.....	55
03	Destino das exportações de bens para os países da Aladi no ano de 2010 (Sobre as bases de exportações FOB em milhões de dólares).....	58
04	Exportação originadas nos países do MERCOSUL, para o período de 1990 a 2010.....	142
05	Importações originadas nos países do MERCOSUL, para o período de 1990 a 2010.....	142
06	Variações na taxa de cambio para o período de 1998 a 2011.....	182
07	Exportação Brasileira por Fator Agregado, para o ano de 1964 a 2012, participação em %.....	185
08	Intercâmbio comercial entre Brasil e demais países do MERCOSUL no período de 1989 a 2011.....	189
09	Dinâmica da movimentação de cargas no transporte marítimo de longo curso nos portos públicos e terminais privados brasileiros entre 2000 e 2011 (em toneladas).....	194
10	Exportações dos estados brasileiros para os demais países do MERCOSUL, no ano de 2011 em US\$ FOB.....	198
11	Exportações dos estados brasileiros para os demais países do MERCOSUL, no ano de 2011 em toneladas.....	198
12	Valor das cargas transportadas pelos cinco estados que mais exportaram para o MERCOSUL, por tipo de modal, para o período de 01/2010 a 12/2010.....	200
13	Tonelada das cargas transportadas pelos cinco estados que mais exportaram para o MERCOSUL, por tipo de modal, para o período de 01/2010 a 12/2010.....	201

LISTA DE QUADRO

01	América do Sul: Evolução da construção de ferrovias que realizavam conexões internacionais.....	146
02	Evolução das principais infraestruturas de transporte entre os países do Cone Sul.....	148
03	Principais projetos identificados para a década de 1990, com efeito no Cone Sul.....	151
04	Principais produtos exportados por cada país para o ano de 2007.....	160

LISTA DE FIGURAS

01	O <i>spaguetti bowl</i> e a emergência do território.....	47
02	Rotas mercantis utilizadas no século XV.....	68
03	Explorações, por meio hidroviário na América do Sul período colonial.....	70
04	Explorações continentais na América do Sul no período colonial.....	71
05	Rotas de transporte e primeiros centros de comércio na América do Sul no período colonial.....	73
06	Densidade populacional para o início do século XX.....	76
07	América do Sul: padrão da organização da rede de Transporte.....	78
08	América do Sul: Evolução histórica dos padrões de organização espacial da rede de transporte.....	81
09	Telecomunicações na América Latina para o ano de 2012.....	84
10	Mapa de acessibilidade em horas e dias de áreas dispersas para as aglomerações urbanas, com mais de 50.000 habitantes no Continente Sul Americano, para o ano de 2010.....	86
11	Plano Rebouças elaborado no ano de 1874.....	92
12	Eixos de Integração e desenvolvimento Sul-Americano para o ano de 1978.....	96
13	Eixos de Integração e desenvolvimento Sul-Americano para o ano de 2011.....	97
14	Estrutura Institucional da IIRSA.....	99
15	Eixos de Integração e desenvolvimento definidos na IIRSA.....	102
16	Projetos que compõem a AIC para o período de 2005 a 2010.....	107
17	Projetos delimitados na API para o ano de 2011-2022.....	112
18	Sobreposição dos 9 EID e concentração de obras e investimentos na Região do Cone Sul.....	128
19	Rede básica do Cone Sul.....	150
20	Os doze principais eixos rodoviários identificados no Cone Sul.....	155
21	Área abarcada pelo EID Mercosul-Chile.....	157
22	Localização das principais obras destinadas ao MERCOSUL delimitadas para a API referente ao para o período de 2011 2016 (em milhões de US\$).....	165
23	Delimitação dos Grupos de Trabalho do EID MERCOSUL-Chile.....	170
24	Grupos de Trabalho para o EID MERCOSUL-Chile definidos para o setor de transporte, pela IIRSA no ano de 2007.....	172
25	Tipologia de produtos que lideraram a produção regional no Brasil para o ano de 2007.....	193

LISTA DE MAPAS

01	Projetos lineares e pontuais delimitados pela IIRSA/COSIPLAN para o período de 2012 a 2013.....	119
02	Projetos lineares por subsetor delimitados pela IIRSA COSIPLAN para o período de 2012 a 2013.....	121
03	Projetos pontuais por subsetor delimitados pela IIRSA/COSIPLAN.....	122
04	Localização das áreas de reserva ambientais delimitadas no projeto IIRSA.....	128

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

ABCR- Associação Brasileira de Concessionárias de Rodoviárias
ABTI - Associação Brasileira de Transportadores Internacionais
AEB- Associação de Comércio Exterior do Brasil
AIC- Agenda de Implementação Consensuada.
ALADI – Associação Latino-americana de Integração
ALALC- Associação Latino-americana de Livre-Comércio
ALBA- Aliança Bolivariana para as Américas.
ALCA- Área de Livre Comércio das Américas
ALCSA- Associação de Livre Comércio Sul-americana
ALPRO- Aliança para o Progresso
ANTT- Agência Nacional de Transportes Terrestres
API- Agenda de Projetos Prioritários de Integração
BEPE- Bolsa de Estágio de Pesquisa no Exterior
BID- Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRIC- Brasil , Rússia, Índia e China
CABA- Cidade Autônoma de Buenos Aires
CAF- *Corporación Andina de Fomento*
CAN - Comunidade Andina de Nações
CARICOM- Comunidade e Mercado Comum Centro-americano
CASA- Comunidade Sul-americana de Nações.
CCT- Comitê de Coordenação Técnica
CDE- Comitê de Direção Executiva
CDS- Conselho de Defesa Sul-americano
CECA- Comunidade Europeia de Carvão e do Aço
CELAC- Comunidade dos Estados Latino-Americanos e Caribenhos
CEPAL- Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CN- Coordenação Nacional
CNPq- Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CNT- Confederação Nacional dos Transportes
CONIT- Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
COSIPLAN- Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento
CRIAS- Comitê das Rotas de Integração da América do Sul
DEPLA- Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior
DITIAS- *Diagnóstico del transporte Internacional y su infraestructura en América del Sur*
DNCEI- *Dirección Nacional Centro de Economía Internacional*
DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
ECOSOC- Conselho Econômico e Social das Nações Unidas
EID- Eixo de Integração e Desenvolvimento
ENARSA- *Energía Argentina Sociedad Anonima*
FMI- Fundo Monetário Internacional
FOCEM- Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul
FONPLATA- *Fondo para el Desarrollo de la Cuenta del Plata*
GEDRI- Grupo de Estudo em Desenvolvimento Regional e Infraestrutura
GNEA- *Gasoduto do Nordeste Argentino*
GTE- Grupos Técnicos Executivos
IIL- *Instituto de Integración Latinoamericana*

IIRSA- Iniciativa de Integração Regional Sul-americana
MCCA- Mercado Comum Centro-americano
MCE- Mercado Comum Europeu
MERCOSUL- Mercado Comum do Sul
MRE- Ministério das Relações Exteriores
NAFTA- *North American Free Trade Association*
NSA - *National Security Agency*
OEA- Organização dos Estados Americanos
OLAS- *Organización Latinoamericana de Solidariedad*
ONU- Organização das Nações Unidas
OPA- Operação Pan-Americana
OTAN- Organização do Tratado do Atlântico Norte
OTCA- Organização do Tratado de Cooperação Amazônica
PAC- Programa de Aceleração do Crescimento
PAE- Plano de Ação Estratégica
PIS- Processos Setoriais de Integração
PSCI- Programa de Substituição Competitiva de Importações
PSDB- Partido da Social Democracia Brasileira
PTT- *Programa de Transporte y Territorio*
SECEX- Secretaria de Comércio Exterior
SELA- *Sistema Económico Latinoamericano y Del Caribe*
SOUTHCAM- *U.S. Southern Command*
SUCRE- *Sistema Unitario de Compensación Regional*
TPP- *Trans-Pacific Economic Partnership*
UE- União Europeia
UNASUL- União de Nações Sul-americanas
YPFB- *Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos*

INTRODUÇÃO

A pesquisa de mestrado parte da compreensão do papel da promoção das infraestruturas de integração na América Latina neste início do século XXI. Essas se tornaram importantes, uma vez que se verifica um rearranjo das relações comerciais mundiais que deixam de ocorrer, necessariamente, no sentido centro-periferia, mas que passam a acontecer com maior intensidade, também, entre os países periféricos, principalmente, por meio da consolidação de blocos econômicos.

Por outro lado, a adoção do comércio exterior enquanto estratégia de desenvolvimento (por meio desenvolvimentista ou liberalizante) ao ampliar os fluxos de mercadorias colocou em foco as deficiências das infraestruturas de transporte que realizavam (e realizam) a integração sul-americana. Haja vista que o custo do frete em relação às importações na América Latina (excluindo o México) seria de 8,3%, enquanto nos Estados Unidos este custo é de apenas 3,8% e em relação ao restante do mundo é, em média, de 5,3% (IIRSA, 2006).

Uma vez que o movimento circulatório do capital somente se realiza quando o produto é consumido no mercado final, momento em que é concretizada a mais-valia e a geração de valor e, por conseguinte, a acumulação capitalista para as grandes corporações. Essas, convictas em acelerar, cada vez mais, o tempo de circulação do capital, passaram a exigir uma reorganização dos sistemas de movimento do/no espaço¹ em busca da constante ampliação da fluidez territorial continental.

Desta maneira, após décadas de negligência dos governantes latino-americanos com o planejamento das infraestruturas de integração no continente, o mesmo foi restabelecido por meio da criação da IIRSA (Iniciativa de Integração infraestrutural Sul-Americana). De fato, tal retomada do planejamento em escala continental foi positiva, ainda que *—los estudios técnicos de las redes de infraestructura (entre ellas las de*

¹ O espaço não é absoluto, nem relativo, nem relacional em si mesmo, mas ele pode tornar-se um ou outro separadamente ou simultaneamente em função das circunstâncias. —...] A relação de propriedade, por exemplo, cria espaços absolutos nos quais o controle monopolista pode operar. O movimento de pessoas, de bens, serviços e informação realiza-se no espaço relativo porque o dinheiro, tempo, energia, etc, são necessários para superar a fricção da distância. Parcelas de terra também incorporam benefícios porque contêm relações com outras parcelas... sob a forma do arrendamento, o espaço relacional se torna um aspecto importante de prática social humana” (HARVEY, 2012, n.p.). Nesse sentido, —...] O que interessa discutir é então o território usado, sinônimo de espaço geográfico. E esta categoria - território usado - aponta para a necessidade de um esforço destinado a analisar sistematicamente a constituição do território”. —...] Adotando-se essa linha, impõe-se a noção de “espaço territorial”: um Estado, um espaço, mesmo que as nações sejam muitas.” (SANTOS, 2011).

transporte), no es en esencia um problema técnico, sino político-económico” (DUPUY, 1992 apud GUTIÉRREZ, 1999).

Sendo assim, ao iniciar a pesquisa, verificamos que as discussões geográficas acerca da Geografia da Circulação, dos transportes e logística, que adotaram como recorte a América Latina, referem-se a uma temática com poucos estudos e distantes entre si temporalmente (KEELING, 1993). Deste modo, a pesquisa adquiriu um caráter mais interdisciplinar, uma vez que houve a necessidade de dialogar principalmente com autores de outras áreas das ciências humanas.

Optamos, assim, pela adoção do **método científico de análise** denominado de materialismo histórico e dialético. Tal abordagem nos possibilitou ir além da apreensão das *–coisas*”, *–entidades*” e *–seres*”, mas sobretudo das *–relações*” que permeiam este universo em constante processo de transformação (PRADO JUNIOR, 2010) e que repercutem na produção e organização do território em suas diversas escalas.

Desta maneira, começamos nossa investigação analisando a inserção subalterna do continente latino americano no mercado mundial, uma vez que “[...] a necessidade de mercados sempre crescentes para seus produtos impeliu a burguesia a conquistar todo o globo terrestre. Ela precisa estabelecer-se, explorar e criar vínculos em todos os lugares” (MARX; ENGELS, 1998, p. 9-11).

Nessa dinâmica, as infraestruturas de transporte tornam-se um elemento essencial² para a expansão geográfica do capital para novas regiões, ampliando e dinamizando as interações espaciais. Ora, “[...] no lugar da tradicional auto-suficiência e do isolamento das nações surge uma circulação universal, uma interdependência geral entre os países” (MARX; ENGELS, 1998, p.9-11) consolidando um mercado mundial, que em breve lograria o padrão de relações centro-periferia existentes.

Sendo assim, a necessidade de englobar novas regiões ao circuito produtivo, concomitantemente, implicou na busca por acelerar, cada vez mais, o tempo de circulação das mercadorias, acarretando na realização de investimentos para a expansão e melhoramentos das infraestruturas de circulação e comunicação que influíram, no decorrer dos séculos, em *–Revoluções e Evoluções Logísticas*” (SILVEIRA, 2009).

Essas *–acelerações do tempo*” (SANTOS, 1994) ou tentativas de *–compressão do tempo-espaco*” (HARVEY, 2006), que nada mais é do que a relação relativa entre

² A infraestrutura de transporte tratasse de uma *–condição geral de produção*”. Haja vista que, as mesmas viabilizam não apenas um capital em particular, mas todo o conjunto de capitais (MARX, 2005).

tempo e espaço, resultantes do aperfeiçoamento de uma base técnica e gestacional destinada à circulação, a partir do século XV deram início à incorporação de diversas regiões do globo que ainda não haviam sido agrupadas pela lógica capitalista. Nesse ato, em que se identificam os germes da globalização, temática que já na época do iluminismo recebia atenção entre os economistas políticos, haja vista que

Em 1770 o abade Raynal descreveu uma —evolução no comércio, no poder das nações, nos costumes, na indústria e no governo de todos os povos”, pela qual os continentes eram ligados como que por —potes voadoras de comunicação”, à medida que os mercadores [circulavam] ininterruptamente ao redor do globo. (WHEEN, 2004, p.271)

Ora, no século XV, os distintos sistemas de acumulação de capital presente em boa parte do mundo começaram a funcionar em conjunto, logrando ainda que incipiente uma divisão internacional do trabalho, que passaria a funcionar em escala planetária. Neste ínterim, os países periféricos tornavam-se fornecedores de matéria-prima para os países europeus, produtores de manufaturados. No entanto, foi ao adentrar a segunda metade do século XX, com a telemática (telecomunicações e informática), no período caracterizado como Técnico-Científico-Informacional (SANTOS, SILVEIRA, 2011), que a economia tornar-se-ia globalizada pelo viés do capital, ou melhor, mundializada intensamente para o capital (CHESNAIS, 1996), operando além da escala planetária, em tempo real.

Nessa conjuntura, a divisão internacional do trabalho tornou-se mais complexa e, embora alguns países periféricos latino-americanos, como: Argentina, Brasil e México tivessem desenvolvido importantes indústrias nacionais, seriam forçados a abrir seus territórios para a entrada das empresas multinacionais, que passaram a fragmentar suas cadeias produtivas pelo mundo, com intuito de aproveitar as vantagens locais de cada país. O resultado foi a emergência de fluxos pelo globo, com uma intensidade até então sem precedentes.

Essa ampliação da fluidez criou a percepção que o mundo tornou-se plano, isto é, que o campo de competitividade havia sido aplainado e os limites regionais e nacionais tornaram-se mais porosos e incertos (FRIEDMAN, 2007). Contudo, tal abordagem, ao considerar a homogeneização do potencial competitivo dos territórios para se inserirem na competitividade global, aproxima-se da ingenuidade ou,

[...] na melhor das hipóteses, [trata-se] somente [de] uma meia verdade: é fato que a atividade econômica avançada pode agora ocorrer em uma maior quantidade de regiões do mundo do que outrora, mas, até nesses lugares, ela tenderá a se concentrar de forma crescente em uma série de nós urbanos relacionados, que se tornarão montanhas em um mundo plano. (RODRÍGUEZ-ROSE, CRESCENZI, p. 13, 2009).

Isso posto, verificamos que com a evolução das comunicações e a expansão dos circuitos produtivos (desintegração vertical) em escala global, torna-se possível uma maior mobilidade do capital e dos fatores de produção, porém nesse contexto as empresas arrefeceram as disputas por maiores vantagens locais para realocar suas unidades produtivas, como: o reduzido custo de mão-de-obra, a elevada disponibilidade de recursos naturais e, a possibilidade de conquistar novos mercados consumidores, entre outros fatores que contribuíram para tornar ascendente a circulação de informação, matérias-primas em escala planetária.

Ora, para apreensão dessas relações que passam a ocorrer em um mundo cada vez mais fluido, faz-se pertinente realizar o resgate da noção de **“interações espaciais”**. Essa, embora, tenha sido cunhada por autores da análise espacial, como: Haggett (1965), Ullman (1972), ao ser requalificada sob uma base materialista dialética, pode auferir um elevado potencial explicativo da realidade³.

Nesse sentido, entendemos que a emergência quantitativa dos fluxos (interações) entre os espaços pode induzir a outro estado qualitativamente mais **“elevado”**, que se manifesta como parte do espaço geográfico, configurando-se no próprio espaço em movimento, o que nos permite concordar com Santos (1999, p.61) que:

[...] a Geografia poderia ser construída a partir da consideração do espaço como um conjunto de fixos e fluxos. Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam. [...] fixos e fluxos, interagindo, expressam a realidade geográfica, e é desse modo que conjuntamente aparecem como objeto possível para a Geografia.

³ A empreitada para requalificar a noção de **“interações espaciais”** trata-se de um trabalho coletivo, uma vez que essa discussão vem sendo realizada no âmbito do Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI), na busca por um referencial teórico adequado para tratar as interações espaciais. Em nossa concepção, embora em constante refinamento, as interações espaciais deixam de ser concebidas como simples deslocamento no espaço (concepção da Escola Neopositivista) e passa a ser parte integrante do espaço, uma vez que as interações espaciais possuem a propriedade de atenuar ou intensificar processos pré-estabelecidos, assim como de transformá-los (SILVEIRA; COCCO, 2010).

Nesta pesquisa, esse espaço geográfico, conformado por fixos e fluxos, por sua vez, não se trata de qualquer espaço, mas sim de uma **formação social**, específica, latino-americana, resultante de uma economia, cuja gênese compreende-se pela impulsão dos interesses mercantis europeus. Ademais, atualmente, em meio às particularidades de nossa identidade nacional, enquanto brasileiros, argentinos, venezuelanos etc., essa parece não existir, mas permanece, aliás

O observador distante poderia argumentar: por acaso todos vocês não são os descendentes da matriz indígena? Os resultantes da colonização ibérica? Não se emanciparam todos no curso de um mesmo movimento de descolonização? Ou não são os que, depois de independentes, hipotecaram seus países, sem distinção, aos banqueiros ingleses? Vocês se reconhecem ou não como os que foram e estão sendo recolonizados pelas corporações norte-americanas? (RIBEIRO, 2010, p.42).

Ora, conforme o argumento apresentado evidencia-se uma história comum da América Latina, marcada pela integração subordinada do continente ao sistema capitalista mundial, que nos logrou a condição de países periféricos e nos habilita a buscar soluções conjuntas para nossos países. Todavia, não podemos deixar de considerar também que as **formações sociais** periféricas não encontram sua explicação exclusivamente no caráter exógeno ou dependentista de sua formação econômica. Prontamente, consideramos, também, que embora tenhamos similaridades, em cada Estado-Nação, desenvolveram-se forças endógenas singulares. Essas resultaram em diferentes **formações nacionais latino-americanas** (PEREIRA, 2009), assim como diferentes conformações territoriais.

Na ciência geográfica este movimento (**processo**) da produção histórica em constante devir pode ser apreendido mediante o paradigma de **Formação Sócio-Espacial** pelas categorias analíticas associadas, como: **processo, estrutura, forma, função** (SANTOS, 1983). Elas possibilitam analisar a evolução diferencial das sociedades em meio ao sistema capitalista de produção. Essas categorias imersas em “múltiplas determinações” constituem uma **estrutura** particular do mundo subdesenvolvido, espacializada e manifesta em **formas**, cuja **função** é manter/potencializar as relações de produção vigente.

Desta maneira, as alterações e transformações do espaço natural em espaço geográfico, por meio da criação de novos objetos que facilitam a sedentarização dos grupos sociais, devem ser compreendidas enquanto “[...] um sistema de conjunto dado

precisamente pela relação que vem a ser a disposição sincrônica e diacrônica dos mesmos objetos, pela posição espacial e sucessão temporal respectiva de cada um com respeito aos demais da totalidade” (PRADO JUNIOR, 2010, p. 23), que influíram após a ocupação territorial no estabelecimento de um arranjo espacial distinto em cada país.

Para tanto, o desenvolvimento capitalista necessita preservar algumas estruturas espaciais assumidas em outro espaço/tempo e destruir outras, para abrir espaço para acumulação (HARVEY, 2006, p.148). Percebemos, assim, que no decorrer da história, algumas **formas** localizadas na paisagem perdem sua **função**, devido à constante evolução das necessidades que a reprodução do capital demanda, implicando a –substituição de funções já existentes por outras mais funcionais em termos capitalistas, através da ação direta sobre antigas formas que são extirpadas e substituídas por novas” (SANTOS, 2003, p. 189).

Esse foi o caso de grande parte das vias ferroviárias e das antigas estações ferroviárias, que em determinado contexto histórico tiveram papel fundamental para a dinâmica econômica de diversos países, porém nas últimas décadas foram repelidas ao esquecimento, encontrando-se em situação precária ou tendo seus galpões, estações, refuncionalizados (*brown fields*).

Destarte, as ferrovias reconquistariam a atenção do poder público no caso brasileiro somente no início do século XXI, devido à necessidade de escoar a crescente produção de *commodities* da região Centro Oeste do país. Por tratar-se de um perfil de mercadorias com elevado peso e baixo valor agregado destinadas, principalmente, ao Porto de Santos/SP, resultou em novos usos a Ferronorte (Mato Grosso), a Novoeste (Mato Grosso do Sul) e a Ferrobam (São Paulo), como alternativa para reduzir o custo de transporte e ampliar a competitividade do setor no mercado internacional.

Assim sendo, como percebemos as infraestruturas e ~~los~~ *corredores están sujetos a la dinámica histórica de conformación y organización de los territorios*”. Por outro lado, deve-se destacar que *“la inercia territorial tiene un fuerte atractivo para la localización de la nueva infraestructura y hay una fuerte influencia de la trayectoria histórica”* (PRIEMUS; ZONNEVELD, 2003 apud BLANCO; RODRÍGUEZ, 2011, p.8).

Desta maneira, a análise da formação econômica latino-americana permitiu compreender, no decorrer dos séculos, as especificidades da conformação (**forma**) territorial da rede de transporte do/no continente Sul-Americano e as dificuldades atuais para o planejamento da rede de transporte regional, nacional ou continental. Com isso,

verificamos um discurso integrador que tem sua gênese com o movimento independentista, uma ocupação do território voltada ao exterior, haja vista a disposição inicial de vias de penetração orientadas do litoral ao interior, uma vez que a **função** dessas vias de comunicação era viabilizar as relações comerciais entre a Colônia e a Metrópole.

Essa relação prevaleceria em termos, mesmo após a independência das colônias, mas ela se reafirmou recentemente pelo fortalecimento dos corredores de exportações. Apesar de que muitos países, como o Brasil, utilizam os recursos das exportações para aumentar sua independência das agências de fomento internacional e livrar-se da imposição do centro do sistema capitalista, ainda que mantenha fortes relações de dependência com os ramos especulativos da economia nacional e mundial.

Deve-se salientar que, foi somente a partir do século XX, com a crise de 1929, momento em que os países latino-americanos iniciaram a sua industrialização, que se vislumbrou a necessidade da modificação do desenho (**forma**) da rede de transportes nas antigas colônias. Essas redes passaram a adentrar o interior dos territórios, interligando os diversos núcleos urbanos existentes, seguindo até as proximidades de suas fronteiras, com o intuito de atender a nova exigência (**função**) do capital de consolidar um mercado doméstico.

Já na segunda metade do século XX, com a integração nacional consolidada, foi instituída a possibilidade de integração dos países latino-americanos por meio de diversos projetos realizados, principalmente, sob a responsabilidade da Associação Latino-americana de Livre-Comércio (ALALC). Esses visavam consolidar a integração continental (**forma**), uma vez que a integração tornou-se uma alternativa para a ampliação do mercado consumidor dos Estados Nacionais, com o fim de dinamizar os parques industriais latino-americanos recém-criados (**função**).

Porém, devido à desconfiança expansionista com as intenções dos países vizinhos, os projetos de integração infraestrutural nem sempre saíram do papel, ocorreu assim a ampliação de algumas conexões entre determinados países, enquanto outros, embora vizinhos, mantiveram-se pouco conectados. Por outro lado, houve maiores esforços para avançar com a integração no âmbito normativo, isto é, no estabelecimento de tratados e leis entre os países para facilitação das relações comerciais, conjuntura essa que contribuiria para a gradativa mudança da noção de fronteira de área de tensões e contradições multiescalares para área de transição entre soberanias (CICCOLLELA, 1996,).

No final do século XX, com a consolidação do Mercosul, ainda que respaldado em ideais neoliberais, firmou-se um comércio internacional importante entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, e que conquistaria considerável representatividade nas balanças comerciais desses países. Esse mercado, enquanto projeto que deu certo, passou a ser visto como modelo a ser ampliado, visando abarcar os demais países da América do Sul (Mercosul Ampliado).

Tais propostas chamaram atenção, novamente, para um problema latente: a baixa qualidade e densidade das infraestruturas de circulação e comunicação entre os países do continente, demonstrando a existência de um território fragmentado e com elevado custo logístico. No entanto, foi somente no início do século XXI, mediante A Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) que o ideário da integração desviou do enfoque **normativo** (leis, tratados) para um enfoque **territorial**, pautado na promoção de infraestruturas de integração entre os países Sul-Americanos (MARTIN, 2010).

A fragmentação que apontamos é consequência da inexistência ou da baixa qualidade de infraestruturas de comunicação entre países vizinhos, verificadas por modais de transporte que necessitam de uma base física para circular, como: o rodoviário, o ferroviário, o hidroviário e o marítimo. Porém, essa precariedade infraestrutural também se estende ao modal aeroviário que não carece, necessariamente, de vias materiais para circular, além do aeroporto, uma base material fixa, um nó da rede de transporte aéreo.

Certamente, trata-se de uma situação curiosa, uma vez que os países localizados no continente Sul-Americano, muitas vezes, apresentam maior complementaridade extrarregional do que com os países vizinhos. Essa desarticulação pode ser aferida, em diversos modais de transporte, como é o caso do transporte aéreo, para isso tomamos como exemplo o trajeto realizado pelo presidente da Venezuela, no ano de 2005, para comparecer a uma reunião no Paraguai, primeiro ele se dirigiu até Miami (EUA) para desembarcar em São Paulo (BR) e somente depois, embarcar para Assunção (PY) (GARCIA, 2006).

Nessa conjuntura é que se delineia este trabalho, que apresenta como **objetivo geral**: compreender como foi lograda a rede de transporte fragmentada Sul Americana e os desafios e possibilidades advindas da IIRSA/COSIPLAN para integração territorial continental. Para tanto, deve-se comprovar ou refutar a **hipótese** de que *a retomada dos investimentos em infraestrutura de integração, por meio da IIRSA/COSIPLAN, destinados*

ao eixo Mercosul-Chile, consolida-se enquanto importante iniciativa para a ampliação das interações espaciais, como: à circulação de capitais, pessoas, informações e, especificamente, mercadorias (foco principal da nossa análise) entre Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile e se fortalece como fator de desenvolvimento regional e nacional para as áreas contempladas pelos projetos.

Para tanto, adotamos enquanto **recorte temático** as infraestruturas de integração. O **recorte espacial** será as obras de infraestrutura de integração, definidas pela IIRSA/COSIPLAN no âmbito do MERCOSUL que deverão ser contempladas, sobretudo, pelo Eixo de Integração e Desenvolvimento Mercosul-Chile, alocadas no Brasil, Argentina, Uruguai e Chile. O **recorte temporal** escolhido abrange o período do Governo Fernando Henrique Cardoso (1995- 2002) até o início do Governo Dilma Rousseff (2011).

Contudo, embora a pesquisa apresente um recorte espacial e temporal, bem delimitado, tornou-se pertinente articular diferentes **escalas geográficas**⁴. Prontamente, ao conceber o espaço enquanto totalidade não se objetivou fragmentar o real, pois o mesmo encontra-se contido em todas as escalas, mas ponderar que em determinados recortes torna-se mais evidentes certas relações (CASTRO, 1995). Desta maneira, iniciamos nossa análise pela América Latina, seguimos pelo Mercosul e finalizamos com o caso do Brasil.

Sendo assim, destacam-se os **objetivos específicos delimitados para cada capítulo:**

- 1- Discutir a evolução do ideário integracionista na América Latina e sua retomada na atualidade. Por conseguinte, verificamos que embora tenha havido planos para promoção das infraestruturas de integração entre os países do continente, sempre foram destinados maiores esforços para uma integração de âmbito normativo (leis, tratados). Dinâmica essa que implicou no decorrer dos anos na consolidação de uma rede de transporte pouco articulada e voltada à ampliar as relações comerciais com mercados extrarregionais;
- 2- Tal situação mudaria somente no início do século XXI, momento em que o discurso integracionista passou a orientar esforços pragmáticos para a integração territorial por meio da consolidação da IIRSA/COSIPLAN. Para cumprir tal intento, propomos um breve resgate dos principais planos de integração infraestrutural destinados à integração continental e, por conseguinte, realizamos uma análise exploratória dos projetos

⁴ [...] a escala cartográfica exprime a representação do espaço como forma geométrica, enquanto a escala geográfica exprime a representação das relações que as sociedades mantêm com esta forma geométrica (CASTRO, 1995, p.125).

delineados no âmbito da IIRSA, a fim de identificar permanências e rupturas nos antigos projetos em relação à execução atual.

3- Após analisarmos como ocorreu o processo de consolidação do Mercosul e a importância econômica do bloco, realizamos um resgate dos diversos estudos visando à ampliação/melhoramento da rede de transporte na/da sub-região. Consecutivamente, almejamos averiguar as obras da IIRSA destinadas à área que abarca o bloco e os possíveis desdobramentos que a ampliação da fluidez territorial pode ocasionar na dinâmica econômica da região.

4- Por fim, devido à maior existência de dados de fontes secundárias ao analisar o caso brasileiro, tornou-se possível avaliar com maior propriedade as implicações das obras da IIRSA/COSIPLAN para a ampliação do comércio exterior entre Brasil e os demais países da região e sua importância para o desenvolvimento nacional (redução de custos logísticos).

Para que este projeto tivesse seu cronograma cumprido integralmente, julgamos necessários os seguintes **procedimentos metodológicos**:

1. **Pesquisa Bibliográfica:** Foi fundamental realizarmos uma vasta revisão bibliográfica (livros, revistas, jornais, sites da internet, etc.) acerca da Formação Sócio-Espacial Latino-Americana. Tal percurso nos possibilitou respaldo para compreender o desenvolvimento do ideário integracionista na América Latina e no âmbito do Mercosul, além das novas possibilidades no contexto geoeconômico /geopolítico para região, nesse início do século XXI.
2. **Coleta de dados:** Foram obtidos dados em vários órgãos, como: o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) para compreender a evolução do comércio exterior; Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT); Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT); Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); além da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodoviárias (ABCR); Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI); Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB); Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e órgãos internacionais como: a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA); a Comissão Americana de Desenvolvimento para a América Latina e o Caribe (CEPAL); Associação Latino Americana de Integração (ALADI); Banco Interamericano de

Desenvolvimento (BID); Fundação Financeira para o Desenvolvimento da Bacia do Plata (FONPLATA); entre outros órgãos.

3. **Período de Estágio no Exterior:** Foi realizado um período de três meses de “sanduíche” na *Universidad de Buenos Aires* (UBA) para compreender a perspectiva da Argentina sobre a IIRSA/COSIPLAN.

4. **Entrevista:** O roteiro de entrevistas visou confrontar a visão do discurso oficial divulgado em documentos emitidos por órgãos governamentais, versus, as demandas apresentadas por associações representantes dos interesses de empresas privadas, que realizam o transporte de mercadorias entre os países do MERCOSUL. Deste modo, foram realizadas entrevistas, no Brasil com: Dr. Luiz Carlos Rodrigues Ribeiro coordenador-geral de Planejamento da Secretaria de Política Nacional de Transportes; na Argentina, com: *la Directora Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional de la Argentina* - Licenciada Angela Guariglia; Ma. Mariana Schweitzer *de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA*, que realiza pesquisas sobre a IIRSA e dispõem de uma base de dados cartográficos sobre o assunto; Dra. Isabel Raposo *de La Facultad de Ciencias Económicas y Estadística de La Universidad Nacional de Rosario*, que nos últimos anos realizou consultoria para o governo argentino a respeito de assuntos relacionados ao setor de transportes.

5. **Forma de apresentação dos resultados:** Os resultados foram apresentados através da elaboração de cartogramas e diagramas pontuando as rotas que devem ser favorecidas pela realização das obras, utilizando o *software ArcGIS*, entre outros.

6. **Sistematização das idéias:** Ocorreu por meio da organização, análise de informações e dados obtidos e consecutivamente a problematização e as conclusões parciais e finais auferidas.

7. **Qualificação e defesa da dissertação:** Após a incorporação das considerações da banca de qualificação de mestrado, e dos futuros colóquios programados com o orientador.

Sendo assim, a pesquisa de mestrado foi organizada nos seguintes capítulos:

Capítulo I – América Latina: cinco séculos em busca da integração, discorreremos sobre a evolução do processo de integração latino-americano em busca da afirmação de um regionalismo contra-hegemônico. Já ao adentrar no século XX

evidenciamos a consolidação das relações comerciais dos blocos econômicos sul-americanos, como: o Pacto Andino e o Mercosul, que resultariam na ampliação dos fluxos intrarregionais e a necessidade de consolidação das infraestruturas de integração regionais, uma vez que, o continente apresenta uma rede de transporte focada em realizar conexões com mercados extrarregionais, isto é, partindo litoral em direção ao interior dos países. Neste ínterim, as questões referentes às infraestruturas de integração territoriais conquistaram importância na agenda política dos países da região, por meio da IIRSA, que ao possibilitar coesão geopolítica para região, consecutivamente ampliou as iniciativas integracionistas, para além das questões infraestruturais.

Capítulo II – O Planejamento da integração física na América do Sul: do projeto à execução, realizamos um resgate histórico, a fim de demonstrar que a intenção de consolidar a integração do continente, por meio de grandes obras de infraestrutura não são novidades, haja vista que a primeira proposta remete ao período de colonização. Desta maneira, tal pretensão passou a ocupar espaço no planejamento brasileiro e latino-americano já no final do século XX, embora não alcançasse prioridade política para a época. Foi somente no início do século XXI, com o lançamento da IIRSA que o planejamento territorial em escala continental seria retomado, tornando pertinente estabelecer alguns questionamentos acerca da iniciativa integracionista: Como foram distribuídas as obras no continente sul-americano? Quais modais de transporte receberam investimentos? Quais conexões tornaram-se prioritárias? Afinal, a quem interessa a ampliação da fluidez territorial? Quais suas possíveis implicações?

Capítulo III - A IIRSA/ COSIPLAN e a sua influência na fluidez territorial no âmbito do MERCOSUL, ressaltamos a especificidades dos países do Mercosul, que apresentam a maior dinâmica comercial no/do continente, intrarregional e extrarregional, conjuntura que torna os problemas referentes à reduzida qualidade e densidade das infraestruturas mais evidentes. Ademais, não foi por acaso que nas últimas décadas os governantes da região realizaram diversos planos no intuito de ampliar a rede de transporte da região, embora sem lograr sucesso. Desta maneira, tais demandas por infraestrutura negligenciadas por anos em uma região em que o comércio internacional apresenta contínuo crescimento, parecem contribuir para elucidar o fato da região atualmente concentrar mais de 50% das obras e investimentos

definidos nos portfólios da IIRSA/COSIPLAN. Prontamente, a análise das possíveis implicações das obras na região austral do continente torna-se pertinente, para aproximarmos da compreensão de que se tratam os planos de integração territorial nesse início do século XXI.

Capítulo IV – Obras transnacionais e implicações no espaço nacional: o caso brasileiro, podemos verificar que a retomada da Estratégia Nacional de Desenvolvimento brasileira passou a apoiar-se também no comércio internacional, enquanto fator gerador de desenvolvimento. Esse, moderado pelo “regionalismo aberto” visa fomentar a integração intrarregional, atrelada a busca por maior diversificação de mercados extrarregionais, cujo objetivo principal continua sendo reduzir a dependência do país dos EUA, por meio da ampliação das relações comerciais com o mercado asiático. Por sua vez, tais modificações na estratégia geopolítica e geoeconômica adotada pelo país passaram a repercutir na orientação dos interesses brasileiros no planejamento da integração regional, que objetiva além do aumento do estoque de infraestrutura de transporte nacional, a ampliação e melhora das infraestruturas que se direcionam ao MERCOSUL. O objetivo torna-se fomentar o comércio intrabloco e reduzir os custos logísticos brasileiros ao facilitar o acesso das mercadorias brasileiras aos portos localizados no Oceano Pacífico, reduzindo as demandas nos portos brasileiros e, por outro lado, encurtando o tempo de percurso até os mercados asiáticos.

Portanto, essa pesquisa busca primeiramente a compreensão da produção do espaço latino-americano, entendendo a inserção subalterna do continente na divisão internacional do trabalho que influiria em uma organização peculiar das redes de circulação e comunicação, voltadas para atender os interesses da metrópole. Por conseguinte, o trabalho aprofunda-se pelos caminhos da geopolítica e da diplomacia, demonstrando os avanços e retrocessos percorridos pelos países da região em busca da integração econômica e territorial.

Ao adentrar o século XXI, a integração parece indubitavelmente favorável aos países da região, possibilitando maior poder de barganha para negociar com os países centrais e, a ampliação do mercado interno para o fomento de setores econômicos que necessitam de escala de produção para seu pleno desenvolvimento.

Nesse sentido, com a inauguração da IIRSA/COSIPLAN ao promover a integração territorial, por meio da reabilitação e construção de novas infraestruturas entre os países da América do Sul, estabelece-se um importante potencial para promover uma reorganização dos fixos no território, ampliando e diversificando as interações espaciais entre os países.

Logo, torna-se necessário voltar o olhar para o continente e preparar políticas com a finalidade de redesenhar as redes de circulação e comunicação, ampliando a fluidez territorial e as interações espaciais, mas também estabelecendo novas sinergias entre os setores produtivos nacionais, para um comércio crescente e menos desigual, a fim de impulsionar uma geopolítica/geoeconomia soberana à região.

1 Evolução do processo de integração na América Latina: a busca de um regionalismo contra-hegemônico

Efetivamente, a unidade geográfica jamais funcionou aqui como fator de unificação porque as distintas implantações coloniais das quais nasceram as sociedades latino-americanas coexistiram sem conviver, ao longo dos séculos (RIBEIRO, 1997, p.23.)

A Revolução Francesa (1789), ao atingir a monarquia europeia, retirou de foco os valores absolutistas em detrimento (ou benefício) de valores burgueses. Tal movimento repercutiu em uma nova Ordem Internacional, ecoando ainda que indiretamente nos movimentos independentistas na América hispânica e na transferência do Império Português para o Brasil.

Nesse contexto, as colônias hispânicas que haviam conquistado recentemente sua independência, devido ao risco de recolonização imposto pela Metrópole no Congresso de Verona (1822), colocaram em foco o debate sobre a integração continental. Embora tenha havido, até então, várias iniciativas integracionistas⁵, foi nessa conjuntura histórica que a mesma ganhou força, enquanto estratégia anticolonial latino-americana⁶.

Desse modo, o debate sobre a integração continental tornou-se atrelado à figura de Simon Bolívar⁷, que no ano de 1826, convocou o Congresso Anfictiônico do Panamá e convidou os representantes das recém-criadas repúblicas e do império brasileiro, para tratar de temas, como: pacto de defesa mútua, criação de exército e do princípio de conciliação e arbitragem para solucionar conflitos internacionais, entre outros (CAMPOS, 2007). Apesar de que o Brasil não tenha comparecido ao evento, essa iniciativa foi de grande importância

⁵*Proyectos de unidad continental surgieron en todas partes donde se liberaban las colônias, y son anteriores a Bolívar. Ya en El Catecismo político Cristiano (1810) se lee “[...] que las colônias españolas formen una confederación de Estados para rechazar la dominación española”. El cura Miguel Hidalgo (1753-1811) se dio el título de “generalísimo de las Américas” y, en la Historia de la Revolución de Nueva España, fray Servando Teresa de Mier subraya la necesidad de unión, “porque unidos, España es un enemigo insignificante”* (ROJAS MIX, 2008, p.6).

⁶Foi o filósofo chileno, Francisco Bilbao, que utilizou o termo América Latina pela primeira vez, em uma conferência realizada em 24 de junho de 1856, em Paris, sendo também o precursor do significado que a expressão iria adquirir mais tarde para as esquerdas americanas. “[...] *Acuña el concepto en el marco de un pensamiento anticolonialista, antiimperialista y de un proyecto de sociedad socialista. Concibe la América Latina como una unión antimperalista*” (ROJAS MIX, 2008, p.9).

⁷*“Bolívar era hijo de esa clase que menospreciaba y explotaba a los negros y pardos. Pero su mérito fue haberse elevado por encima del estrecho círculo clasista provinciano hasta convertirse en el demoburgués liberal más progresista de la fase independentista, en el mas alto representante de los intereses históricos de la burguesía criolla, adoptado medidas que se adelantaron a su época, como la abolición de la esclavitud negra y la supresión de la servidumbre indígena, que abrían paso a relaciones de producción capitalista.”* (VITALE, 2000,n.p.)

histórica, uma vez que propôs ações políticas comuns e de organização da paz, consagrando princípios que foram aceitos somente no século XX. (ALEIXO, 2000, p. 171).

O principal plano de Bolívar era criar a maior nação do mundo: a Grã-Colômbia, realizando primeiramente “[...] a formação de uma nacionalidade geográfica extensa, capaz de defender e promover o progresso econômico posterior não apenas diante da Espanha, mas também das demais grandes potências européias.” (ARICÓ, 2008, p. 24). Por conseguinte, visava o

[...] estabelecimento da ordem política e social, com o propósito de que a anarquia emergente da natureza, própria do processo independista não acabasse por invalidar o progresso econômico e por submeter os povos a uma tirania ainda mais arbitrária e despótica do que aquela contra a qual se levantara a revolução. (ARICÓ, 2008, p.25).

Entretanto, esta união dos Estados deveria ser conquistada por meio de um governo federalista, eleito no decurso do exercício de práticas de cidadania, que nesse momento careciam os habitantes das recém-criadas repúblicas e que dificultava a realização de assembleias ou eleições populares (CAMPOS, 2007). Tal fato contribuiu para que o mesmo fosse visto como figura polêmica pelos intelectuais europeus na época. Karl Marx, em artigo escrito em 1857 para o *New American Cyclopaedia*, criticou o caráter oligárquico de seus caudilhos e dirigentes políticos com tom acentuado de aversão a Bolívar, por essa razão foi acusado de ter sido preconceituoso em seus escritos. Deste modo, o mesmo confidenciou em carta a Engels

[...] Dana tem-me feito críticas por causa de um artigo mais longo sobre —Bolívar”, que estaria escrito em tom preconceituoso, e exige conhecer minhas fontes. Estas eu lhe posso fornecer, naturalmente, embora a exigência seja estranha. No que concerne ao estilo preconceituoso certamente saí um pouco do tom enciclopédico. Seria ultrapassar os limites querer representar como Napoleão I o mais covarde, brutal e miserável dos canalhas. Bolívar é o verdadeiro Soulouque⁸. (MARX, 2008, p. 66).

Marx não compreendeu o importante papel de Bolívar para a emancipação do continente, principalmente em relação ao colonialismo hispânico. Por mais que Marx fosse hábil em entender que, muitas vezes, grandes transformações sejam empunhadas por

⁸ Soulouque foi o ditador golpista do Haiti, que em 1841 declarou-se imperador e adotou o nome Faustino I, o mesmo foi caracterizado por alguns autores enquanto a caricatura de Luis Napoleão III da França.

burgueses e oligarcas (Revolução Industrial) e outras por pactos de poder entre fortes e fracos (Revolução Francesa), o filósofo alemão não percebeu, nesse caso, o caminho do qual Bolívar era protagonista⁹.

Entretanto, o projeto de construir uma grande nação independente e integrada foi abortado. Uma vez que, as repúblicas recém-formadas, nesse contexto histórico, tinham a tarefa de construir a nação e emancipar-se ao mesmo tempo. Tal fato, atrelado à falta de vontade revolucionária das elites *criollas* na América hispânica, à desconfiança e ao desinteresse da monarquia brasileira para a iniciativa de integração, protagonizada pelas novas e independentes repúblicas hispânicas, contribuíram para o momentâneo fracasso da alternativa bolivariana. Todavia, Bolívar tornar-se-ia símbolo de uma perspectiva integracionista autônoma à ordem estabelecida.

Consequentemente, com o malograr-se da iniciativa, nos próximos séculos, os interesses latino-americanos passaram a ser assegurados pelos Estados Unidos, por meio de uma nova versão do pan-americanismo centralizador. Esse se tornaria cada vez mais hierarquizado, inicialmente, ele foi pautado na Doutrina Monroe ou Monroísmo, referente ao pronunciamento proferido pelo então presidente norte-americano, *James Monroe* ao Congresso dos EUA em 1823, em que o mesmo respondia às antigas metrópoles europeias.

[...] Consideraríamos como perigosa para a nossa paz e segurança qualquer tentativa da sua parte, para estender seu sistema a qualquer parcela deste hemisfério. Não temos interferido, nem interferiremos em assuntos das atuais colônias ou dependências de nenhuma das potências européias. Mas, quanto aos governos que proclamaram e têm mantido sua independência que reconhecemos, depois de séria reflexão e por motivos justos, não poderíamos considerar senão como manifestação de sentimentos hostis contra os Estados Unidos qualquer intervenção de alguma potência européia com o propósito de oprimi-los ou de contrariar, de qualquer modo, os seus destinos. (CORREGEDORIA GERAL DO RIO GRANDE DO NORTE, 2012).

Ademais, entrementes ao contexto geopolítico da época ocorreram também modificações na dinâmica geoeconômica pré-estabelecida, acarretando uma reorientação do comércio exterior latino-americano, que deixa de ter como principal parceiro os países do continente europeu e passou a ampliar o comércio com os EUA. Para tanto, em 1884 o Congresso dos EUA aprovou o envio de uma Comissão Especial para os países da América

⁹ Kohan (2011) supõe que a explicação para a forma que Marx retrata o grande libertador em seu ensaio, deve-se principalmente às obras de referências utilizadas. Essas foram pautadas em trabalhos de soldados europeus, que por diversos motivos mantiveram conflitos pessoais com Bolívar. Além do mais, devemos salientar também que se trata de um trabalho escrito em apenas quatro meses, com objetivo de angariar recursos para dar continuidade à redação de sua obra de maior interesse, —*Capital*—.

Central e da América do Sul, com desígnio de fomentar as relações comerciais, pautando-se na consolidação de três propostas principais:

[...] convocar a un Congreso Panamericano, con la intención de crear y fortalecer un mercado hemisférico; una moneda de plata común; y un tratado de reciprocidad comercial suscrito por todas las naciones americanas, “liberando de derechos el intercambio de productos nativos transportados en buques de cualquiera de las dos partes.” (CAMPOS, 2007, p.23).

Houve assim, a mudança do risco da recolonização efetiva da América Latina por parte das antigas metrópoles europeias¹⁰, para uma conjuntura de “recolonização econômica” proferida pelos Estados Unidos. Consequentemente, o bolivarismo passou a aproximar-se de uma visão antiamericanista em busca da conquista por maior autonomia dos países latino-americanos. Em 1888, José Martí descrevia um cenário alarmante, ora

[...] Jamás hubo en América, de la independencia acá, asunto que requiera mas sensatez, ni obligue a mas vigilancia, ni pida examen mas claro y minucioso, que el convite que los Estados Unidos potentes, repletos de productos invendibles, y determinados a extender sus dominios en América, hacen a las naciones americanas de menos poder, ligadas por el comercio libre y útil com los pueblos europeos, para ajustar una liga contra Europa, y cerrar tratos con el resto del mundo. De la tiranía de España supo salvarse la América español; y ahora, después de ver com ojos judiciales los antecedentes, causas y factores del convite, urge decir, porque es la verdad, que há llegado para la América española la hora de declarar su segunda independencia. (CAMPOS, 2007, p. 23-24).

Ademais, as ambições em estabelecer uma união aduaneira em escala hemisférica colocaram em pauta a questão referente às infraestruturas de integração. Já na 1ª Conferência Pan-Americana (1889-1890), os EUA demonstravam preocupação em como escoar os produtos, ressaltando a necessidade de consolidar uma rede de transportes integrada. As propostas, primeiramente, focaram na discussão da criação de uma estrada de ferro pan-americana, empreendimento interessante para as empresas norte-americanas que apresentavam grandes vantagens na construção ferroviária (DULCI, 2008).

Com intuito de viabilizar o projeto foi recomendada o arranjo de uma comissão técnica de engenheiros, que realizaram estudos do norte da Guatemala até o norte da

¹⁰ Embora este risco pareça distante, a ideia de recriação do neo-colonialismo ainda é defendida por alguns intelectuais, haja vista a declaração precedida na década de 1990 pelo badalado filósofo Karl Raimund Popper em que o mesmo afirmava “[...] libertamos estes Estados (as ex-colônias) depressa demais e de maneira demasiado simplista” é como “deixar um orfanato entregue a ele mesmo” (LOSURDO, 2006, p.14).

Argentina. Por conseguinte, foram apresentadas novas possibilidades para viabilizar a conexão hemisférica, como a promoção de estradas que poderiam servir como alternativa aos demais modais em caso de guerra. No entanto, tais projetos nunca se tornaram realidade devido à dificuldade para elaboração dos estudos simultâneos, haja vista que alguns países nem mesmo dispunham de comissões técnicas para realização de pesquisas e em razão do elevado custo do projeto, que necessitaria ser financiado pelos bancos norte-americanos (DULCI, 2008).

Nesse sentido, opondo-se ao projeto estadunidense de criação de uma união aduaneira com o hemisfério, o delegado argentino, Roque Sáenz Peña, defendia a “América para a Humanidade” e não “América para os Americanos”, assegurando que as repúblicas hispano-americanas necessitavam dos mercados do mundo inteiro para se desenvolver e obter o progresso comercial (ESCUDE at al. 2000 apud SILVA, 2004), especialmente o mercado europeu (leia-se Inglaterra), que apresentava elevada participação no comércio exterior latino-americano (DULCI, 2008).

Entrementes aos desconcertos resultantes das relações dos EUA com os países da América Latina, acrescenta-se a crise de 1929. Verifica-se, nesse momento, uma inflexão no comércio exterior, já para resolver a dificuldade para obtenção de divisas necessárias para manter as importações e pagar os compromissos externos, cada país passou a destinar esforços para fomentar a indústria nascente e consolidar seu mercado interno, reduzindo, momentaneamente, as possibilidades de consolidação de uma solidariedade continental.

Já após a Segunda Guerra Mundial (1945), a criação da Cepal (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) em 1948, pelo Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC), contribuiria no âmbito teórico, para elaboração de uma interpretação própria acerca das causas do subdesenvolvimento da região e as possibilidades para superá-lo. Foram elaborados pela mesma, estudos sobre a industrialização, o comércio e a possibilidade de ampliação dos mercados para os produtos latinos, inspirando as futuras tentativas de integração da América Latina (GUIMARÃES, 2002).

Nesse contexto, em que se iniciou a Guerra Fria, travou-se a disputa entre as duas superpotências (EUA e URSS) pela hegemonia mundial, a Europa encontrava-se em ruínas e o risco do avanço comunista aumentava. Deste modo, para acelerar a reconstrução econômica da Europa Ocidental, garantindo assim sua órbita de influência, os EUA

lançaram o “*Plano Marshall*” (1948-1951), que significaria uma espécie de “desenvolvimento a convite” para a Europa (CHANG 2009).

Já a América Latina, que sempre foi vista pelos geoestrategistas ianques enquanto área geográfica natural para a expansão do império norte-americano, foi deixada de lado, gerando reivindicações dos governantes locais por um plano de investimentos para região. Tal episódio ficou evidente na viagem do vice-presidente norte-americano, Richard Nixon, ao Peru e à Venezuela em 1958. Nesse momento, ele sofreu tentativas de agressão, promovidas por manifestantes descontentes com a política destinada ao continente.

No Brasil, o presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira apontava ao presidente dos Estados Unidos, David Eisenhower, a necessidade de realizar uma revisão das relações interamericanas. O mesmo propôs a Operação Pan-Americana (OPA) em 1958, “[...] a fim de forçar os Estados Unidos a se voltarem para os problemas de desenvolvimento econômico do hemisfério” (BANDEIRA, 1998, p. 316).

Tal iniciativa, embora tenha apresentado resultados limitados, desencadearia a consolidação do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em 1959. Essa instituição, embora, com grande parte do capital norte-americano e com clara influência dos EUA, possibilitou acelerar o desenvolvimento socioeconômico e iniciar a promoção da integração regional da América Latina e o Caribe, facilitando o acesso a financiamento reivindicado pelos chefes de Estado latino-americanos à região. Por conseguinte, ela influenciou na criação da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC) em 1960, além da Aliança para o Progresso (1961)¹¹.

A ALALC nasceu na cidade de Montevidéu. Enquanto uma organização de cooperação econômica almejava a gradativa redução de tarifas alfandegárias entre os países membros (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela) e a criação de uma área de livre comércio em 12 anos. Tratava-se de um “regionalismo defensivo”, complementar aos projetos nacionais de desenvolvimento que propunham constituir parques industriais nacionais, considerando assim que:

[...] Muitas vezes a demanda doméstica não era suficiente para justificar a implantação de determinado segmento industrial com as escalas mínimas

11 Em resposta à Revolução Cubana (1959), o presidente dos Estados Unidos, John F. Kennedy, lançou em (1961) a Aliança para o Progresso (Alpro). Essa se configuraria, enquanto a retomada de uma versão ianque da OPA (Operação Pan-Americana), com intuito de barrar o avanço do comunismo, mas, sobretudo manter sua posição hegemônica na região, embora sem lograr grande receptividade na região.

requeridas. A criação de mercados integrados permitiria às indústrias operar com escalas de produção mais elevadas, atendendo a mercados (regionais) mais amplos, e, portanto, com custos de produção mais baixos (MACHADO, 2000, p.60).

Entretanto, nesse momento, os países membros da ALALC estavam focados em desenvolver seus próprios mercados domésticos, para isso utilizavam-se de controles rígidos sobre as importações, reduzindo a possibilidade de complementação entre os parques industriais dos países do bloco. Apesar de tudo, após uma década de existência da iniciativa foi possível constatar um importante efeito de *“desviación del comercio”*, isto é, priorização do aprofundamento das relações comerciais com os mercados regionais (ALADI, 1983).

Desta maneira, ao finalizar a década de 1970, a região havia logrado uma participação mais elevada nas exportações e importações do conjunto de países e também de cada nação individualmente. Sendo assim, para o período de 1961- 1980, as contribuições da região nas exportações evoluíram de 4% para 48% e as importações de 4% para 46% (ALADI, 1983).

Porém, ao chegar ao final da década de 1970 a conjuntura internacional desfavorável atrelada ao elevado endividamento externo e a inexistência de mecanismos para apaziguar as assimetrias entre as distintas economias resultaram na substituição da ALALC pela criação da ALADI (Associação Latino-Americana de Integração), instituída pelo Tratado de Montevideu.

Esta iniciativa, ao reavaliar as dificuldades da iniciativa anterior, estabeleceu uma pauta mais modesta e pragmática, que objetivava, em longo prazo, a consolidação de um mercado comum latino-americano para os países membros (os mesmos que compunham a ALALC). Porém, mediante a adoção de um *“mecanismo geral flexível”* possibilitava também a celebração de acordos sub-regionais entre os participantes, dando início a prática do *“bilateralismo”* (MELLADO, 2009).

Assim, três dos principais instrumentos da Alalc foram descartados com advento da nova instituição: (i) o princípio MFN [*Most Favoured Nation*], segundo o qual se estendia obrigatoriamente a todos os países membros as preferências comerciais negociadas bilateralmente; (ii) a meta de estabelecimento de uma tarifa externa comum para a região; e, (iii) a existência de prazos fixos para o cumprimento de etapas determinadas do processo de integração. (MACHADO, 2000, p.62)

Destarte, a possibilidade de celebração de acordos sub-regionais no âmbito da ALADI resultou no Acordo de Cartagena, assinado em 1969, que culminaria na consolidação do Pacto Andino e da Comunidade Andina (CAN) e, por conseguinte, os tratados de “Preferências Tarifárias Regionais” e uma sequência de “Acordos de Complementação Econômica”, que mais tarde desencadeariam a criação do Mercosul, assunto que será tratado com maior atenção no próximo tópico.

Neste momento, passou a ser gestado um “Novo Regionalismo”, estabelecendo a transição de uma perspectiva pautada na industrialização por substituição de importações à um regionalismo arrolado na ampliação da competitividade dos setores produtivos e na inserção no comércio internacional, no marco do “Regionalismo Aberto”¹² (MELLADO, 2009). Consequentemente, ocorreu entre diversos países a ascendência de várias tentativas de cooperação, porém estas iniciativas caminhariam a passos lentos, devido ao cenário internacional instável que iniciava.

A crise do petróleo em 1973 e em 1979 acarretou na elevação de preços do mesmo, ampliação da inflação em escala mundial, deslocamento da balança de pagamentos dos países importadores que decorreu em severo endividamento, seguido do aumento da taxa básica de empréstimo bancário de 5,7% para 18,8% no período de 1975 a 1984, que gerou, somente no Brasil, despesas extras de 26,6 bilhões de dólares (GONÇALVES; POMAR, 2002).

A crise econômica que se principiava seria agravada pelas recomendações impostas pelos países credores a partir do Fundo Monetário Internacional (FMI), um aspirante a “*San Antonio de Padua, protector de los pobres*” (TERRAGNO, 2005), que prognosticavam a adoção de medidas, como o “[...] aumento das taxas de juros, elevação de impostos e redução de subsídios, desvalorização real do câmbio, contenção dos investimentos governamentais, redução dos salários reais.” (MUNHOZ, 1992, p.112).

Diante desse fato, ao adentrar a década de 1980, houve a explosão da dívida latino-americana que representou para os países da região, em apenas três anos (1981-1983), um dispêndio de 81,7 bilhões de dólares para quitá-la, isto é, o dobro do que havia pago na década de 1970 (GONÇALVES; POMAR, 2002). Configurou-se, assim, a “década perdida” para os países latino-americanos, marcada por uma sequência de medidas

¹² Conceito cunhado pela CEPAL no início da década de 1990, que visa ampliar acordos preferenciais de integração, favorecendo a criação de blocos econômicos, que possam fortalecer a competitividade dos países e da região em um contexto de economia aberta.

de ajuste, em que os países orientaram-se para resolução do saneamento de suas finanças, inviabilizando a possibilidade de integração.

Entrementes, ao assumir o governo nos Estados Unidos, Ronald Reagan (1981-1989), “[...] *conocido por algunos analistas como el último mandatario estadounidense en hacer de America Latina el centro de la política exterior*” (BBC, 2004), reafirmou a pretensão dos EUA em rechaçar o comunismo, pautando-se quando conveniente na defesa da democracia, considerando que “[...] *los derechos humanos son elemento de lucha contra el comunismo; sólo puede triunfar el desarrollo económico si se impide que el Estado estorbe a los hombres de negocios*” (PASTOR, 1986 p.6)

Desta maneira, ao findar a “Doutrina Reagan”, entre os resultados almejados, percebe-se uma ruptura no eurocentrismo histórico, decorrente da queda do Muro de Berlim, em 1989. Com o fim do mundo bipolar, consolidar-se-ia a hegemonia norte-americana, pautada na diplomacia do dólar e das armas que, objetivava a ampliação do mercado consumidor estadunidense para uma escala mundial, por meio da promoção do *american way of life*, inventariado

[...] nas formas de produção e distribuição da economia dos Estados Unidos, de suas empresas no país e no exterior, para gerar uma proposta de sociabilidade centrada no consumo e no consumidor, que realiza e, ao mesmo tempo, esgota os mais caros ideais do liberalismo econômico e político, ao dissolver o cidadão no consumidor, os direitos nas “op~~o~~rtunidades”, o Estado no mercado, a soberania na financeirização, a sociabilidade no conflito, a integração na exclusão, a esfera pública nas relações mercantis, os espaços públicos nos *shopping centers*. (SADER, 2010, p.39)

Inicia-se, assim, a década de 1990, com os Estados Unidos na posição de “superpotência” de um mundo unipolar, consequência de um projeto imperialista em que “a bandeira fica em casa e o dólar vai a onde quer que se deseje, devidamente respaldado pelo aparato armamentista” (PARENTI, 1995 apud BETTI, 2003, p.35) esforçado em consolidar a abertura de mercado para os fluxos de investimentos norte-americanos, atrelado a uma política-militar intervencionista, concretizada no governo Bill Clinton (1993-2001).

Deste modo, quando o império não conseguia alcançar seus objetivos por meio da promoção do embargo econômico ao país inimigo, recorria a bombardeios, como o que realizou no Iraque, Somália, Afeganistão, Iugoslávia. Por outro lado, a gradativa expansão

de suas bases militares pelas várias partes do globo servia para coagir os países a aceitarem as determinações pré-estabelecidas (PETRAS, 2002).

No entanto, enquanto o governo norte-americano direcionou esforços para realizar operações militares nos países “rebelde”, a sua participação no comércio mundial decrescia, apresentando queda na participação no mercado mexicano de 90% em 1994, para 70% em 1998; já no comércio com o Mercosul caiu de 17% em 1994, para 14% em 1999. Por outro lado, o comércio exterior desses países com o Mercado Comum Europeu crescia vertiginosamente, resultado da ampliação das relações comerciais e cooperativas¹³ com o bloco europeu, conformando a perda de mercado ianque, sobretudo, no continente das Américas, determinando uma tendência à ampliação dos parceiros comerciais, principalmente no caso brasileiro.

Ora, se no século XIX os EUA posicionaram-se para proteger a América Latina de um possível neocolonialismo advindo dos países europeus, a partir de 1992, propõem-se a defendê-la de um comércio exterior ofensivo com o Mercado Comum Europeu. Sendo assim, na tentativa de recuperar sua influência econômica na região, a política norte-americana inicia-se pela incorporação do México e do Canadá ao NAFTA (*North American Free Trade Agreement*), no ano de 1994, enquanto forma de expandir seu mercado.

Já na tentativa de reconquistar o comércio com os países da América Latina, principalmente no âmbito do Mercosul, e reduzir a participação do Mercado Comum Europeu nos países da região, o governo Clinton apresentou uma reedição do projeto Pan-americano, apresentado em 1884. Para tanto, na primeira Cúpula das Américas em Miami – 1994, propôs a criação da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA), que ambicionava até o ano de 2005, integrar o continente do Alasca à Terra do Fogo, possibilitando acesso facilitado, principalmente aos mercados argentino e brasileiro, os maiores da região.

No intento de confrontar a iniciativa norte-americana, expressas pela NAFTA e pela ALCA, o governo brasileiro, ainda em 1993, na gestão do então presidente Itamar Franco, sugere a criação da Área de Livre Comércio Sul-Americana (ALCSA), na VII Reunião dos Presidentes do Grupo Rio. A ideia era ampliar o Mercado Comum do Sul

¹³ Haja vista que, “[...] el 29 de mayo de 1992, el Acuerdo de Cooperación Técnica de Carácter Interinstitucional y a posteriori el Acuerdo Marco Interregional de Cooperación entre la Unión Europea y el Mercosur - AMI -, dando inicio a un proceso de negociación dirigido a establecer una zona de libre comercio.” (BOUZAS, 2004 apud MELLADO, 2009, p.24).

(Mercosul) para toda a América do Sul (incorporando, também a Comunidade Andina e o Chile, com exceção dos países caribenhos que se encontram na órbita de influência dos estadunidenses).

Em contraposição à possível adesão da Argentina, ao NAFTA repercutiu no adiamento do projeto brasileiro e na concentração de esforços para a consolidação da agenda comercial do Mercosul (MATINS, 2010). Além do mais, a crise mexicana e a onda de instabilidade que atingiram os mercados dos países sul-americanos, acrescido da maneira unilateral que o governo brasileiro conduziu a proposta, contribuíram para sua inviabilização.

Desta forma, a ALCA, conquistou alguns entusiastas, em um primeiro momento, que viam na iniciativa a possibilidade de conquistar saldos positivos aos países integrantes do bloco. Porém, após o início das negociações, marcadas pela intransigência norte-americana, possibilitou aos governadores e aos setores da sociedade civil perceber, de maneira mais fulgente, que não se tratava de um acordo de livre comércio, desvalidando a proposta, ainda em meados da década de 1990, uma vez que,

[...] Os Estados Unidos se reservam o direito de manter subsídios de 30 bilhões de dólares para sua agricultura, a chamada legislação antidumping para proteger suas principais indústrias; cotas para importações em setores econômicos de maior competitividade; uma legislação bancária que permite que seus principais bancos lavem o dinheiro ganho ilicitamente na América Latina; e uma quantidade de restrições ~~sanitárias~~, unilateralmente decididas, para limitar as importações de gado e outros produtos. Os países latino-americanos por seu turno, têm de eliminar todas as barreiras comerciais e seguir à risca a doutrina do livre comércio. (PETRAS, 2002 p.25-26).

Percebe-se, nesse momento que se tratava de mais uma tentativa dos EUA de “ehutar a escada” dos países subdesenvolvidos, uma vez que os mesmos adotaram práticas protecionistas por longos períodos e neste momento vinham influenciando as economias em desenvolvimento a fazer o oposto. Além do mais, mesmo quando desenvolvidos, os mesmos, em muitos momentos, omitem o fato que adotaram (e ainda adotam) políticas para controlar o mercado (CHANG, 2004; 2009).

Para tanto, os EUA retomaram a velha tática de dividir para negociar com maiores vantagens a ALCA. Tal conjuntura influiria para que, embora o Mercosul apresentasse uma política econômica direcionada à liberalização comercial, fosse consolidada, pela primeira vez, uma frente comum para negociar com os EUA (acordo: 4 +

1, ou Jardim das Rosas), possibilitando maior poder de barganha aos países membros do bloco¹⁴, que repercutiria no desaceleramento das negociações.

E, após uma década de surto neoliberal, torna-se explícita a incoerência entre o discurso e a prática doutrinária defendida pelos países desenvolvidos, haja vista que no dia 6 de outubro de 2001, o jornal britânico *Financial Times* afirmava: “É possível que os Estados Unidos tenham redescoberto o Keynesianismo”.

[...] Esta semana, sem grande cerimônia, o presidente George W Bush pôs fim em silêncio a mais de uma década de ortodoxia na política econômica norte-americana. Ao indicar seu apoio a uma redução de impostos e um aumento dos gastos públicos no próximo ano, que pode chegar à soma de 130 bilhões de dólares, ele jogou o peso do governo, passando do superávit para o déficit. (WHEEN, 2007, p. 307).

Tais contradições eminentes da política econômica, propalada pelos países centrais, atreladas aos baixos resultados conquistados pelos governos neoliberais na década de 1990 contribuiriam para iniciar o atravancamento das negociações da Alca, um processo integracionista liberalizante com a maior potência mundial.

Ao adentrar o século XXI, com a eleição nos países da região de governos com maiores inclinações à esquerda, isto é, favoráveis ao maior controle do Estado sobre a economia, atreladas à ofensiva militar (Guerra ao Terror) promovida pelos EUA contra o Oriente médio, implicariam na redução, ainda que momentânea, da coação do Império aos países latinos, possibilitando o surgimento de críticas a respeito do *mainstream* político econômico, assim como a reivindicação do desenvolvimento prometido pelos profetas do neoliberalismo, resultando em uma onda de políticas heterodoxas para a região.

1.1 A estratégia integracionista no início do século XXI: da geopolítica ao território

Sem alarde, o antigo “quintal” dos Estados Unidos deixa para trás sua história de subordinação a Washington, buscando novos parceiros fora do continente e fortalecendo a capacidade de ação estatal. A Doutrina Monroe (“a América para os americanos”... do Norte) está se desvanecendo, lentamente. (TOKATLIAN, 2008, n.p.)

¹⁴ Conforme Amorim (2009) a negociação em bloco foi uma surpresa aos EUA, que inicialmente “[...] achavam que era uma reunião de cinco países e nos tivemos que explicar para eles que não era uma reunião de cinco países, mas sim, de 4 + 1 [...] isso acabou refletindo no formato da mesa porque, em vez de se ter uma mesa de cinco, pentagonal, como os Estados Unidos haviam pensado que deveria ser feito, foi uma mesa de dois lados: de um lado o Mercosul e do outro os Estados Unidos.”

No ano 2000, ocorreu em Brasília, a convite do então presidente Fernando Henrique Cardoso, a I Cúpula de países da América do Sul, evento no qual os mandatários do Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile, Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, Venezuela, Guiana e Suriname convergiram na busca por soluções conjuntas para temas, como: democracia, infraestrutura de integração, drogas e delitos conexos, relacionados ao tráfico de armas e drogas¹⁵.

Embora com uma pauta diversificada de propostas, a temática que apresentou maior êxito foi a referente às infraestruturas (transporte, energia e telecomunicações), por meio da consolidação da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Um plano que nascia no cerne do regionalismo aberto, impelido por governos neoliberais e que objetivava junto com *Plan Puebla–Panamá* (liga América Central a América do Norte), preparar o território para a inevitável adesão a ALCA (PADULA, 2011).

Até esse momento, as tentativas de integração haviam conquistado importantes avanços **normativos**, decorrendo em uma complicada trama de tratados, que resultaria em um efeito *Spaghetti bowl* (tigela de espaguete) na América latina. Essa trama de relações comerciais e de cooperação entre os países resultou em interações espaciais entre os mesmos, que deveriam ser intensificadas, ainda que de maneira extremamente desigual, com a possível adesão dos mesmos à ALCA, tornando fundamental, também, a retomada da concepção integracionista pelo prisma **territorial** (Vide Figura, 01)

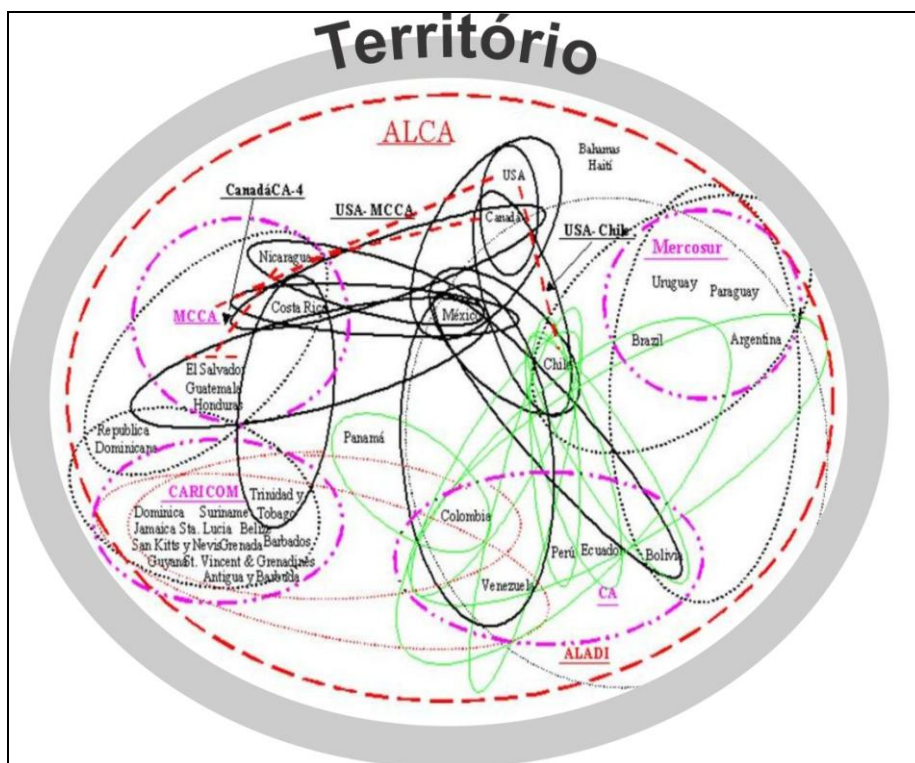
Ao iniciar o século XXI, vários países da América do Sul elegeram governos mais alinhados à esquerda, como na Argentina (Néstor Kirchner), Bolívia (Evo Morales), Brasil (Luiz Inácio Lula da Silva), Equador (Rafael Correa), Paraguai (Fernando Lugo), Uruguai (Tabaré Vázquez) e Venezuela (Hugo Rafael Chávez), e às relações integracionistas ganhariam novo —flego— e passariam a ocorrer com maior autonomia.

Essa aspiração seria incentivada, particularmente, pelo presidente Luis Inácio Lula da Silva na busca por incentivar o consenso entre os mandatários da região, empenho esse que podemos constatar no uso da expressão —América do Sul— que tornou-se recorrente em seus pronunciamentos presidenciais (SANTOS, 2005). Sendo que, em oito anos do governo FHC, e 85 textos presidenciais, a expressão apareceu em apenas 12; já no

¹⁵ Como pudemos verificar a Guiana Francesa não está inclusa, pois não é um país, mas sim, um departamento ultramarino francês; assim como as Ilhas Malvinas (*Falkland*), e as Ilhas Geórgias e *Sandwich* do Sul não estão incluídas, pois são territórios pertencentes ao Reino Unido.

governo Lula, nos primeiros dois anos de governo, a mesma seria citada em 106 textos (CARVALHO, 2009).

Figura 01: A complexa trama de relações comerciais definidas pelo *spaghetti bowl*



Fonte: *Más allá de las fronteras. El nuevo regionalismo en América Latina. Interamericano de Desarrollo*. Washington, 2002, p. 70. Adaptado pelo autor.

Tal conjuntura, associada ao descontentamento nas negociações à ALCA, a adesão do México ao NAFTA, a forte influência da economia norte-americana nos países da América Central¹⁶, colaborariam para uma reorientação geopolítica e geoeconômica da estratégia integracionista, que embora não abandonasse a intenção de abarcar toda a América Latina, a princípio limitou-se a impulsionar a integração sul-americana (ROCHA, 2000)¹⁷.

¹⁶ Os principais são: Guatemala, Belize, Honduras, El Salvador, Nicarágua, Costa Rica, Panamá, além de uma série de ilhas e territórios ultramarinos.

¹⁷ Pode-se afirmar que [...] *Se excluyó a México que históricamente competió con Brasil por su liderazgo en América Latina, sumado a que las fronteras difusas entre el espacio sudamericano con el de América Latina y el Caribe lleva, en muchos caso, a que ese país adquiriera un papel protagónico en cuestiones relacionadas con el desarrollo político de la región* ” (PEÑA, 2009 apud MELLADO, 2009, p. 115). No entanto, parece mais realista apostar que ainda hoje [...] a América Mediterrânea é uma zona em que a supremacia dos Estados Unidos não pode ser questionada. Para todos os efeitos se trata de um mar fechado cujas chaves pertencem aos Estados Unidos. O que significa que o México, a Colômbia e a Venezuela ficarão sempre numa posição de dependência absoluta dos Estados Unidos (SPYKMAN, 1942 apud FIORI, 2011, p.21). Embora, a Colômbia e principalmente a Venezuela tenham apresentado êxito na fuga.

No entanto, essa artimanha iniciada pelos governantes latinos na busca por maior soberania nas decisões políticas e econômicas aos seus países, não tardaria a ser percebida pelos EUA, a fim de no ano de 2006, Peter Hakim, presidente do *Inter-American Dialogue*¹⁸, questionou *“Is Washington Losing Latin America?”* Para o mesmo

A maioria dos governos latino-americanos tem apenas parcialmente concluída as reformas políticas e econômicas necessárias para sustentar um crescimento robusto e saudável das suas instituições democráticas. A maioria deles tem negligenciado as profundas desigualdades econômicas e tensões sociais da região. Muitas vezes, alguns dos governos latino-americanos cooperaram a contragosto com os Estados Unidos. E alguns dos líderes da região se voltaram para a retórica populista e antiamericana para ganhar adeptos e votos (Tradução Livre).

De fato, o questionamento de Hakim possuía fundamento, embora a IIRSA tenha nascido pautada nos ditames do livre mercado, a mesma foi responsável pelo primeiro encontro dos países do continente no século XX, sem a participação de uma potência externa, implicando na retomada do diálogo entre os países da América do Sul. Por conseguinte, após as eleições de governantes mais voltados a esquerda no ano de 2004 na III Reunião de Presidentes da América do Sul em Cuzco (Peru), o enfoque na consolidação da área de livre-comércio presentes na IIRSA, seria criticado e teoricamente abandonado (PADULA, 2011).

Por outro lado, na mesma ocasião com a *“Declaração de Cuzco”* seria criada a CASA (Comunidade Sul Americana de Nações), com objetivo inicial de exercer coordenação política e diplomática para estreitar as relações entre o Mercosul, a Comunidade Andina e o Chile, mediante a conformação do aprofundamento da zona de livre comércio e da integração infraestrutural entre os países.

No ano de 2005, Venezuela e Cuba firmariam em Havana a ALBA (Alternativa Bolivariana para os Povos da América)¹⁹, um processo de integração, com eixo ideológico claramente anti-hegemônico, visando ampliar o comércio regional e estabelecer a cooperação entre os países para o aproveitamento dos seus recursos naturais, incluindo seu potencial energético, a formação de capital humano, a luta contra a pobreza e a exclusão social (PRECIADO, 2008).

¹⁸ O *Inter-American Dialogue*, trata-se de uma organização sem fins lucrativos, que visa manter líderes de empresariais e financeiros, bem informados sobre políticas econômicas para América Latina.

¹⁹Essa foi composta por: Bolívia, Nicarágua, Dominicana, Honduras, Equador, São Vicente e a Granadinas, Antigua e Barbuda.

Sendo assim, a ALBA se aproveitou do elevado preço do petróleo no mercado externo, para obtenção de recursos financeiros para financiar a iniciativa. Além do mais, o projeto almeja a consolidação da Petroamérica, uma empresa que pretende lograr cooperação e integração energética dos povos do Caribe, Centro América e da América do Sul, por meio da consignação de três iniciativas sub-regionais: a Petrosur²⁰, um organismo de cooperação entre as petroleiras estatais encontradas na Argentina, no Brasil e na Venezuela, a Petroandina, composta pelos países que conformam a Comunidade Andina de Nações e a Petrocaribe, formada por 14 países da Região Caribenha (PRECIADO, 2008).

Ademais, na XXIX Cúpula do Mercosul realizada no ano de 2005, adicionou-se o mega projeto Gasoduto do Sul, com custo estimado em até US\$ 23 bilhões de dólares, que percorreria 2.950 quilômetros com intuito de efetivar a interconexão das reservas de gás da Venezuela (Puerto Ordaz) até a Argentina (Rio de La Plata), perpassando por diversas porções do território brasileiro, atendendo aos interesses dos países que compõem o Mercosul. Um projeto de elevado custo e complexidade, que dificilmente se tornará realidade, contribuindo momentaneamente ao engavetamento do mesmo.

Já a recém fundada CASA, ambicionando invocar a identidade sul-americana seria rebatizada de Unasul (União das Nações Sul-Americanas) na 1ª Reunião Energética da América do Sul, realizada em abril de 2007 na Venezuela²¹. A mesma seria composta pelos mesmos doze países inclusos na IIRSA, mas ampliaria suas intenções, visando

Construir, de forma participativa e consensual, um espaço de integração e união no âmbito cultural, social, econômico e político entre seus povos, priorizando o diálogo político, as políticas sociais, a educação, a energia, a infra-estrutura, o financiamento e o meio ambiente, entre outros, com vista a eliminar a desigualdade socioeconômica, lograr a inclusão social e a participação cidadã, fortalecer a democracia e reduzir as assimetrias no marco do fortalecimento da soberania e da independência dos Estados (TRATADO CONSTITUTIVO DE LA UNASUR, 2008)

Desta maneira, sobre o cerne da Unasul os projetos de infraestrutura energéticos foram incorporados ao Conselho Energético Sul-Americano e, por sua vez a

²⁰“En el año 2005 Argentina, Brasil y Venezuela firmaron el documento de creación de “Petrosur”, un organismo de coordinación de las inversiones de las petroleras estatales de los tres países y cuyos objetivos son asegurar la coordinación y articulación de las políticas de energía incluyendo petróleo y gas natural, combustibles no renovables, electricidad, uso eficiente de la energía y cooperación tecnológica”. (MELLADO, 2009, p. 138-139). Tal proposta abarca principalmente as três petroleiras estatais: PETROBRAS, ENARSA e PDVSA.

²¹ Em 28 de dezembro de 2005, O ex-ministro do exterior chileno, Ignacio Walker propôs que o nome da comunidade fosse mudado para *União Sul-Americana (USA)*. Porém, esta proposta foi rejeitada por vários membros, uma vez que, a mesma remete a abreviação de *United States of America*. (UNASUL, 2011).

antiga agenda de obras da IIRSA foi incorporada ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), que se tornou responsável pela integração territorial. Ademais, foram criados novos órgãos, dos quais destacam-se: o Parlamento Sul-Americano para facilitar a elaboração de normas; o Banco da América do Sul, que pretende substituir a atuação do Banco Mundial e do Fundo Monetário Internacional (FMI), enquanto financiadores dos interesses dos países da região; o Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS), que ganhou relevância após tensões ocorridas entre Colômbia e Equador e da ameaça de enfrentamento entre Colômbia e Venezuela.

Entrementes, prosseguiu na região o afastamento dos governos locais das políticas neoliberais em seus países, por meio da ampliação de novos mecanismos de articulação política, para além da América do Sul. Deste modo, foi instituída no México a Comunidade dos Estados Latino-Americanos e Caribenhos (CELAC) no ano de 2010, que abarcou os trinta e três países da América do Sul, América Central e Caribe. Em contrapartida, a anunciada redução da influência dos EUA na América Latina, o mesmo retomou velhas táticas para garantir sua hegemonia na região.

Coincidentemente, três meses após a Unasul propor a criação do Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS) no ano de 2008, os EUA anunciou a reativação da IV Frota Naval, inativa desde a década de 1950, com objetivo de garantir o controle marítimo do Atlântico Sul. Essa que se encontra subordinada ao Comando Militar Sul (SOUTHCOM), nos últimos anos realizou elevados investimentos em policiamento militar e já possui mais funcionários na América Latina do que na maioria de suas principais agências federais e civis combinadas, com a justificativa de controlar gangues de rua e o populismo radical (CHOMSKY, 2013) ²².

Já no ano de 2011, os EUA proporião um novo projeto de liberalização de mercado para região. Surgiria assim o “Cisma do Pacífico”, uma aliança composta por México, Peru, Chile, Colômbia, cujo PIB (Produto Interno Bruto) dos últimos três países juntos alcançam aproximadamente US\$ 800 bilhões, menos de 1/3 do PIB brasileiro, e

²² Vale frisar que, o treinamento militar da *SOUTHCOM* deve ser transferido do Departamento de Estado para o Pentágono, que retira o mesmo da supervisão do Congresso, isto é, abre-se espaço para abusos de direitos humanos. Ademais, o presidente Obama ironicamente ganhador do prêmio Nobel da Paz (2009), prevê em sua administração investimentos no Departamento de Defesa, que devem ser superiores aos de qualquer outro presidente norte-americano, desde a Segunda Guerra Mundial (CHOMSKY, 2013). Além do que, “[...] os EUA, possuem bases militares em todas as regiões do mundo e cujas Forças Armadas não têm finalidade a defesa das fronteiras nacionais, mas a intervenção em outros países. Desde sua fundação, em 1776, os Estados Unidos estiveram *at war* 214 em seus 236 anos do calendário de sua existência, até dezembro de 2012. E, atualmente o governo do presidente Barack Obama promove guerras secretas em mais de 129 países.” (BANDEIRA, 2013)

menos de 1/4 do PIB do MERCOSUL implicando em reduzida representatividade econômica, mas com forte importância ideológica (FIORI, 2013).

No entanto, essa aliança trata-se apenas da primeira etapa de um plano maior, que almeja compor futuramente o *Trans-Pacific Economic Partnership (TPP)*, uma iniciativa

[...] extremamente ambiciosa, que envolve a Austrália, Brunei, Chile, Malásia, Nova Zelândia, Peru, Singapura, Vietnã, e eventualmente Canadá, México e Japão, e que, nas palavras de Bernard Gordon, Professor Emérito de Ciência Política, da Universidade de New Hampshire, “adicionaria milhares de milhões de dólares à economia americana e consolidaria o compromisso político, financeiro e militar dos Estados Unidos no Pacífico por décadas”. O compromisso, a presença, a influência dos Estados Unidos no Pacífico isto é, na Ásia, no contexto de sua disputa com a China. (GUIMARÃES, 2013)

Ora, além de uma estratégia militar e econômica para a América Latina, o Império Norte Americano realiza um jogo sem escrúpulos com intuito de manter sua hegemonia na região. Conforme documentos divulgados por Edward Snowden ao jornal *The Guardian* no ano de 2013, os analistas da Agência de Segurança Nacional Americana (NSA, em inglês) utilizaram-se do programa *XKeyscore*, que permitiu acesso a chamadas telefônicas e informações de usuários na internet em diversos países da região, assim como na Alemanha, França e Itália, prática essa justificada e defendida pelo secretário de Estado dos EUA, John Kerry, que em sua primeira visita ao Brasil em agosto de 2013 afirmou

Achamos que nosso serviço de inteligência protege a nossa nação, assim como outros povos. —Continuaremos a fazê-lo”, disse Kerry, em entrevista coletiva em Brasília, antes de ser recebido pela presidente Dilma Rousseff no Planalto. “Nossas atividades são respaldadas por lei” (DW, 2013).

De fato, como aponta Chomsky (2013), os EUA realmente apresentam um estilo “paranoide” de Política Externa, porém a justificativa apresentada por Kerry, não tem respaldo na realidade, uma vez que, os governos espionados nunca apresentaram históricos relacionados ao financiamento ou abrigo a facções terroristas. Por outro lado, existem documentos comprobatórios que o embaixador dos EUA no Brasil, Thomas Shannon Jr, teve acesso a informações privilegiadas, que auxiliaram seu país na 5ª Cúpula das Américas, realizada no ano de 2009. Conforme carta escrita pelo mesmo,

Os mais de 100 relatórios que recebemos da NSA nos deram uma compreensão profunda sobre os planos e intenções de outros participantes

da Cúpula e garantiram que nossos diplomatas estivessem bem preparados para aconselhar o presidente Obama e a secretária Clinton sobre como lidar com questões controversas, tais como Cuba, e interagir com contrapartes difíceis, como o presidente venezuelano, Hugo Chávez (GREENWALD; GOMIDE ; SOUZA, 2013).

Segundo Bandeira (2013), as práticas de espionagem dos EUA estabelecidas pela *National Security Agency* (NSA) ocorrem desde a década de 1960. E devem-se acentuar, uma vez que o império americano passa a encontrar dificuldades para crescer advindas de suas próprias contradições internas, suas dívidas, a impossibilidade de manter por muito tempo a emissão de dólar sem lastro.

Ademais, estudos feitos pela *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD), um organismo insuspeito de possuir um átomo de marxismo ou anti-imperialismo prevê que os EUA terá reduzido de 22,7% do PIB mundial para 17,8% até o ano de 2030. Por outro lado, a China deverá evoluir de 17% do PIB mundial para quase 28% ²³, seguido pela Índia com 11%. Chegando em 2030 a China e a Índia juntas a alcançar 39% do PIB global e em 2060, aproximadamente 46% (BORÓN, 2013).

Ora, nessa conjuntura como aprofundar as iniciativas emancipatórias na América Latina? Certamente, Unasul, Alba, Mercosul e o Pacto Andino deverão enfrentar diversas ofensivas visando minar qualquer projeto integracionista ou pelo menos embutir uma orientação mais liberalizante aos mesmos. Alias, agora [...] a situação é diferente, mas, como adverti diversas vezes, uma potência tecnologicamente superior, é muito mais perigosa quando está em declínio, a perder sua hegemonia e quer conservá-la, do que quando expandia seu império.” (BANDEIRA, 2013, n.p.).

O caminho seguramente será o aprofundamento da integração normativa consolidando/fortalecendo os vínculos econômicos vigentes no âmbito intrarregional e extrarregional, favorecendo a ampliação da agenda política entre os países, com a ampliação das pautas referentes às questões sociais propostas pela Alba e Unasul. Por outro lado, deve-se caminhar, ainda que sejam realizados ajustes, com a promoção da integração territorial da IIRSA/COSIPLAN sob responsabilidade da Unasul e dos demais projetos sobre o encargo da Alba.

Uma vez que, ao dotar o território de “condições gerais de produção” (Marx, 2005), constituídas/sustentadas por cada Estado Nação, corrobora-se com os avanços das

²³ Segundo Bandeira (2013), atualmente a China é o maior credor dos EUA, com reservas de aproximadamente US\$ 3,5 trilhões, das quais apenas US\$ 1,145 trilhões estavam investidos e *U.S. Treasuries*.

relações comerciais extrarregionais, mas, sobretudo inter-regionais, possibilitando desvincular-se dos ditames do livre mercado e modificando o campo geopolítico e geoeconômico da região, afinal “[...] o direito internacional só é respeitado quando uma nação tem capacidade de retaliar” (BANDEIRA, 2013).

1.2 O comércio regional na América do Sul: ampliação dos fluxos e estagnação dos fixos

O comércio internacional não é novidade para os países da América do Sul. Afinal, a colonização do continente ocorreu a serviço das metrópoles européias, com as quais mantiveram vínculos comerciais, que somente foram reduzidos em meados do século XX. Nesse momento, os EUA passaram a ampliar suas relações comerciais com os países sul-americanos, tornando-se o principal parceiro comercial para grande parcela desses países.

Desta maneira, as vésperas da I Guerra Mundial os países latinos eram provedores de 97% dos nitratos, 84% do café, 64% das carnes, 50% das bananas, 43% do milho, 42% do cacau e 30% do açúcar comercializados no mundo (FERRER, 2002). No entanto, com a Crise de 1929 e as barreiras protecionistas impostas pela Europa, os países da região começaram a voltar-se aos seus próprios projetos nacionais de desenvolvimento.

Sendo assim, no período de 1930 e 1945 o paradigma liberal-conservador vigente no século XIX entraria em decadência em diversos países, como México, Brasil e Argentina, em decorrência do paradigma desenvolvimentista que tem a industrialização enquanto principal objetivo a ser alcançado pela política exterior (CERVO, 2007). Em contrapartida, como afirmava Getulio Vargas, na época havia “a ansia de bastar-se cada povo a si mesmo e a tendência para o isolamento”, fator esse que desincentivou os países à busca conjunta do desenvolvimento de seus parques industriais (CERVO, 2007 p.32).

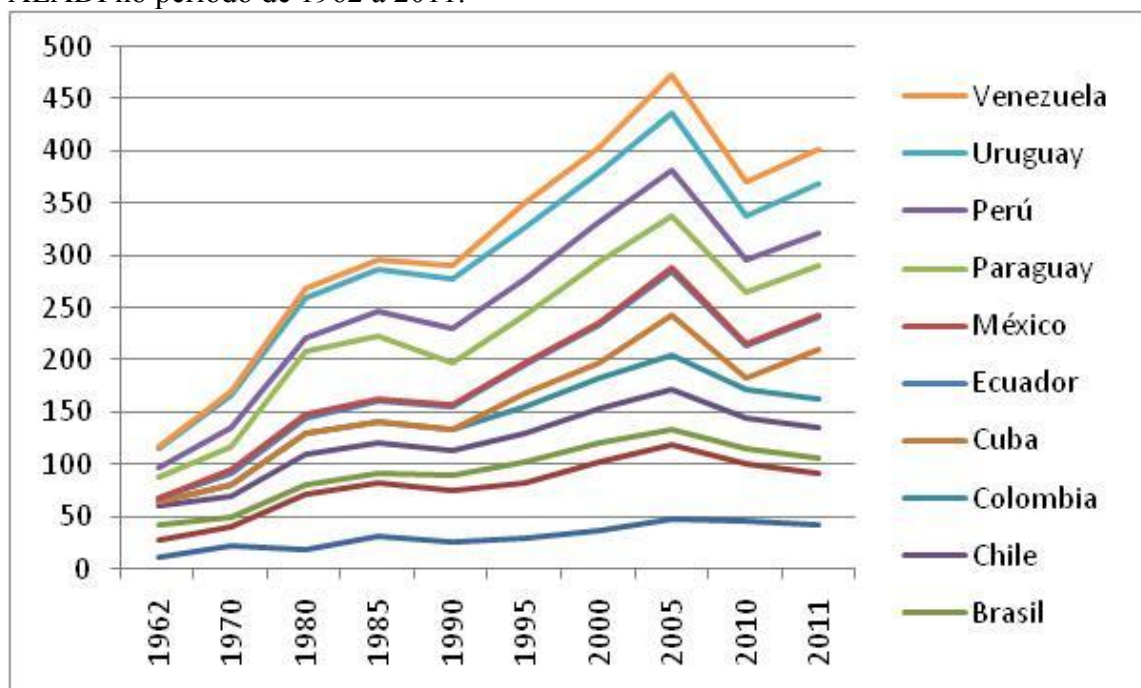
Concomitantemente, os países latinos- americanos passaram a ampliar suas transações econômicas com o mercado estadunidense, que no decorrer dos anos, confluíu em dependência econômica. Ademais, com a necessidade de manter a mesma, os EUA influíam nos últimos séculos no cenário geopolítico e geoeconômico da região, chegando a intervir na soberania das nações. Essa relação com um único parceiro comercial tornou-se mais evidente após a II Guerra Mundial, com a retomada da economia norte-americana e a redução do comércio internacional dos países latino-americanos.

Tal fato serviria de incentivo para a consolidação de um mercado regional, mediante a criação da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). Ela foi de grande importância, haja vista que —[...] as trocas recíprocas constituíram-se, nos anos sessenta, no elemento mais dinâmico do comércio exterior da região, aumentando de forma significativa os níveis de interdependência econômica entre os países pertencentes aos agrupamentos sub-regionais” (ROSENTHAL, 1991 apud BUSTOS, 1992, p.97).

Já com a ampliação da crise do petróleo, ao adentrar a década de 1980, a ALALC seria substituída pela Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), que diferente da iniciativa anterior seria mais flexível, permitindo, também, a realização de acordos sub-regionais entre os países. Entretanto, simultaneamente à ascensão dos tratados bilaterais entre os países da região ocorreria a contínua ascensão do comércio intrarregional, ainda que timidamente.

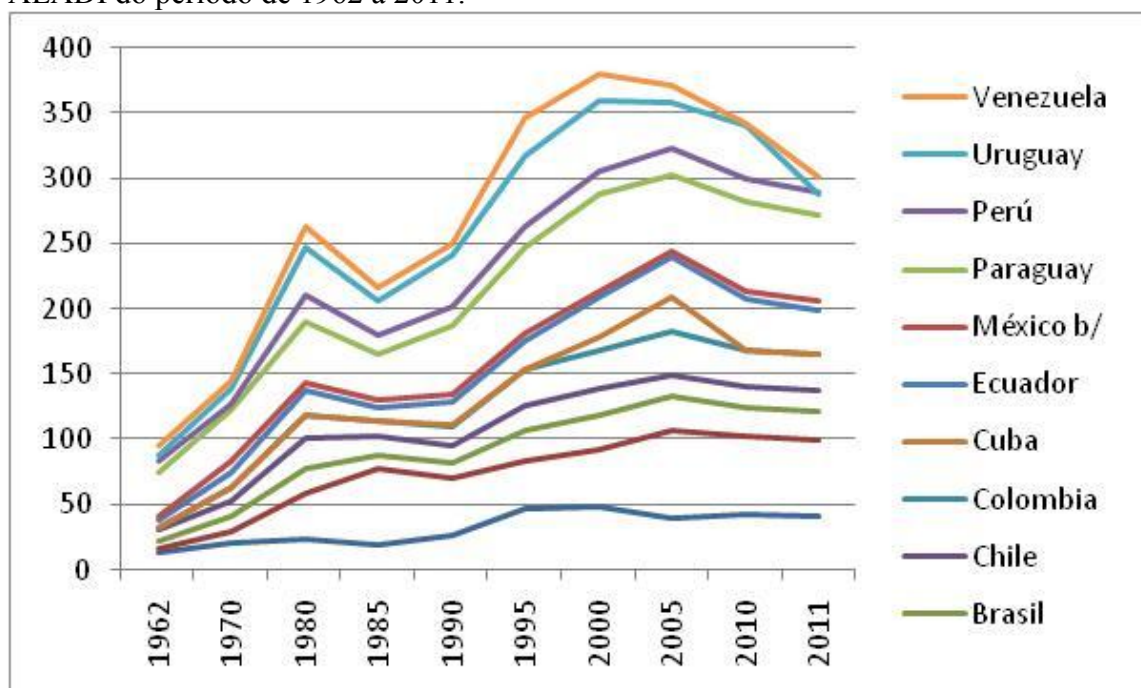
Para captar tal movimento de criação de complementaridade entre as economias regionais, deve-se destacar que no período em que a ALALC esteve vigente (1962-1980), as importações intrabloco evoluíram de 9,0% para 13,4% e as exportações seriam ampliadas de 7,1% para 16,4%. Já com a ALADI, a partir de 1980 a 2011, as importações cresceram de 13,4% para 18,2% e nas exportações, para a mesma época, houve uma elevação de 16,4% para 17,7% (ALADI, 1983). Em síntese, a perspectiva para o comércio intrabloco para o período de 1962 a 2011 quase sempre foi ascendente, as importações aumentaram de 9,0% para 18,2% e as exportações evoluíram de 7,1% para 17,7% (vide, tabela 01 e gráficos 1 e 2).

Gráfico 01: Importações intrarregionais em percentagem para os países da ALALC e ALADI no período de 1962 a 2011.



Fonte: ALADI, 1983/ Cepal, 2012.

Gráfico 02: Exportações intrarregionais em percentagem para os países da ALALC e ALADI do período de 1962 a 2011.



Fonte: ALADI, 1983/ Cepal, 2012. Obs: a/ A partir de 1992 os dados do México incluem bens transformados por processo de maquila

Tabela 01: Importações e exportações intrarregionais em percentagem para os países da ALALC e ALADI do período de 1962 a 2011.

IMPORTAÇÕES										
Países e Regiões	1962	1970	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Argentina	11,3	22,1	19,0	32,0	26,6	30,2	35,7	47,4	44,7	42,4
Bolívia	15,5	17,0	51,4	50,0	48,2	52,5	66,1	71,2	55,3	49,5
Brasil	16,2	10,8	11,7	11,2	16,3	20,9	19,7	15,7	16,0	15,4
Chile	17,8	20,3	27,7	28,8	22,8	26,3	32,7	38,1	28,7	27,7
Colômbia	2,6	9,3	19,8	17,8	18,4	25,7	28,5	32,3	27,0	28,4
Cuba	...	...	...	...	...	11,9	14,5	38,6	11,6	47,6
Ecuador	4,1	12,6	14,4	20,4	22,0	28,3	35,9	41,1	30,3	30,1
México	0,5	2,6	3,9	3,3	3,2	2,2	2,8	5,1	3,5	3,0
Paraguai	19,5	22,7	59,2	58,6	39,2	45,0	57,3	48,0	48,0	45,8
Perú	8,9	17,5	15,0	25,7	33,1	35,5	39,4	45,2	31,5	31,9
Uruguai	19,6	32,2	37,4	38,4	48,1	49,0	46,3	53,3	41,2	46,7
Venezuela	1,8	3,9	9,5	9,9	12,5	22,8	23,5	36,2	33,2	32,5
Total ALADI	9,0	11,2	13,4	13,2	13,2	18,7	15,4	19,3	18,0	18,2

EXPORTAÇÕES										
Países e Regiões	1962	1970	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Argentina	12,7	20,6	23,6	18,6	26,0	47,1	48,1	39,9	41,8	40,7
Bolívia	3,9	9,6	35,7	60,1	44,8	36,8	44,5	67,4	60,6	59,9
Brasil	6,2	11,1	18,1	9,6	11,3	22,7	24,7	25,1	21,8	20,6
Chile	8,1	11,0	24,3	14,7	12,6	19,4	21,9	17,2	17,1	16,3
Colômbia	1,9	11,4	16,6	11,9	16,1	27,8	28,8	33,5	26,6	27,9
Cuba	...	...	...	...	...	...	10,4	26,1	...	...
Ecuador	5,1	11,1	19,2	9,3	17,7	22,2	31,5	30,8	39,4	33,1
México a/	2,8	7,9	6,2	5,5	6,0	5,1	3,2	4,5	7,0	7,5
Paraguai	33,3	39,1	45,7	35,7	52,4	65,1	74,5	57,8	67,9	65,7
Perú	9,2	6,0	21,2	13,7	14,6	17,3	18,1	20,9	16,9	17,4
Uruguai	5,2	12,0	37,3	28,0	39,5	53,4	54,2	34,6	42,3	...
Venezuela	6,3	4,3	14,1	9,3	8,9	28,3	19,5	13,4	...	11,4
Total ALADI	7,1	10,1	16,4	10,4	13,0	19,4	15,5	16,8	18,6	17,7

Fonte: ALADI, 1983/ Cepal, 2012. Obs: a) A partir de 1992 os dados do México incluem bens transformados por processo de maquila.

No entanto, o peso do comércio intrarregional para cada país membro da ALADI é distinto, sendo mais importante para as economias menores, haja vista que as exportações para região, para o ano de 2011, representaram 65,7% para o Paraguai, 59,9% para a Bolívia e 40,7% para a Argentina. Enquanto as importações intrabloco representaram 49,5% para Bolívia, 47,6% para Cuba, 46,7% para o Uruguai e, 42,4% para a Argentina (CEPAL, 2012).

No outro extremo, as exportações para a região compreenderam apenas 20,6% para o Brasil, país cuja diversificação da pauta de exportações favoreceu a ampliação de seus parceiros comerciais; seguido de 16,3% para o Chile e 11,4% para a Venezuela. Esses

países apresentam maior dificuldade para exportar para a região devido à especialização de suas economias fixadas em produtos minerais e, por fim, o México com apenas 7,5%, reflexo de sua economia cada vez mais atrelada aos EUA (CEPAL, 2012).

Já ao analisarmos a relação origem x destino das exportações para cada país, percebemos que o Brasil é um importante mercado consumidor para os países da ALADI, uma vez que absorve considerável parcela das exportações dos países da região, 58% da Bolívia, 52% da Argentina, 51% do Uruguai, 38% do Chile, 31% do Equador, 22% do Paraguai, 18% do Peru e do México (Vide gráfico 03).

Por outro lado, a região também é importante para as exportações realizadas pelo Brasil, no entanto essa se apresenta concentrada em grande parte no âmbito do Mercosul. Haja vista que, somente o mercado argentino absorveu 45% das exportações brasileiras, seguido pelo Chile com 10%, México e Cuba cada um respectivamente com 9% e os demais países cerca de 27%.

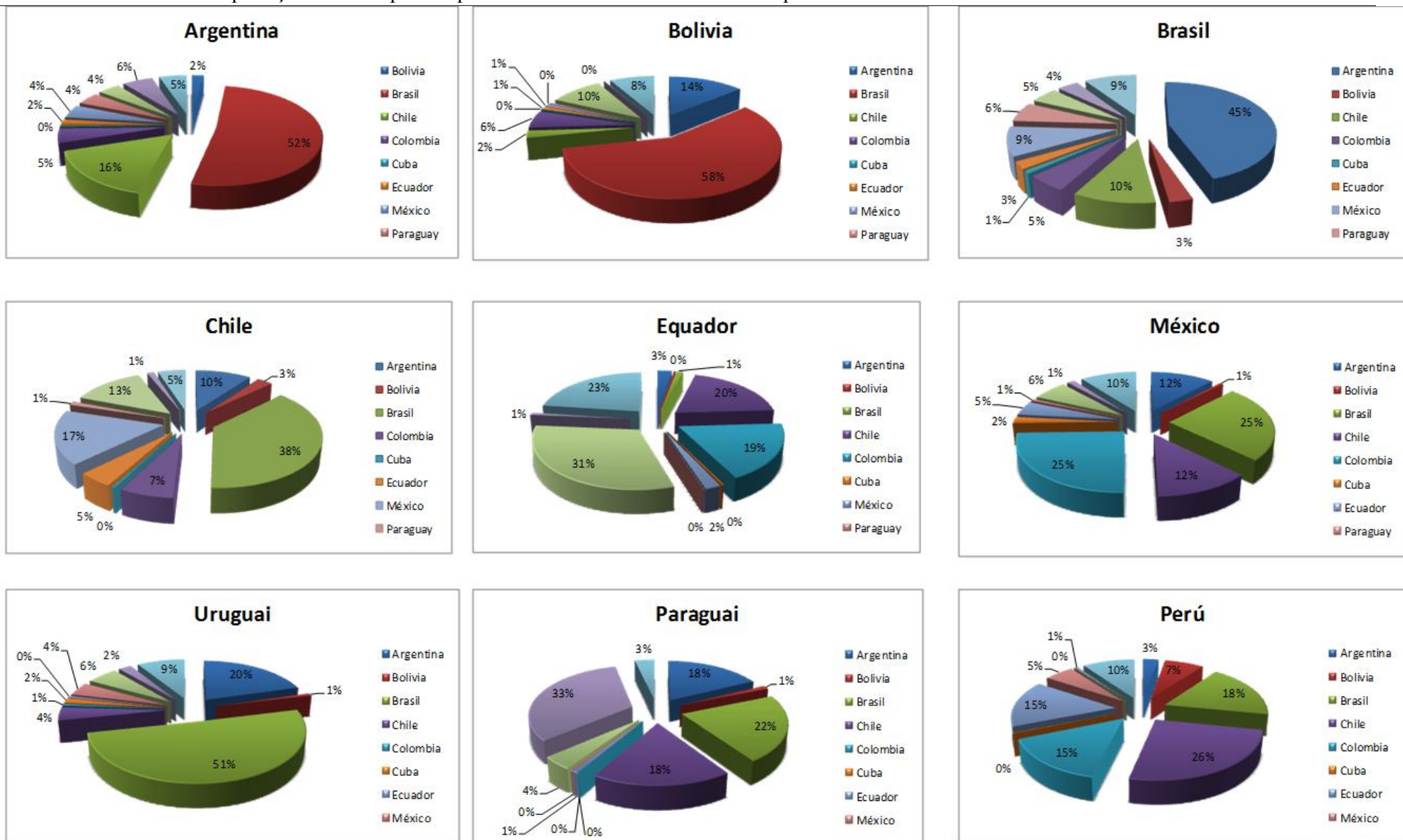
Imediatamente ao verificar a estrutura setorial das exportações/importações dos países membros da ALADI, em pesquisa realizada por Castillho (2012), constatou-se que mais de 60% das exportações de dez dos onze países pesquisados apresentavam grande parcela das suas exportações pautadas em produtos primários ou intensivos em recursos naturais.

Segundo o mesmo estudo, os países que apresentaram produtos manufaturados de alta e média tecnologia demonstraram resultados superiores nas exportações intrarregionais. Sendo assim, Argentina, Brasil e México foram os países com maior participação do setor industrial nas exportações. O primeiro caracterizado por uma indústria com perfil tradicional de alimentos e bebidas. Já no caso brasileiro e mexicano, embora com uma organização industrial distinta, mostraram uma estrutura setorial parecida, com participação considerável da indústria de bens de alta tecnologia²⁴.

No outro extremo, encontraram-se Venezuela e Bolívia, cuja atividade industrial possui elevada participação no PIB. Entretanto, no caso das exportações, essa produção perde importância devido ao elevado peso dos produtos extrativistas nas pautas de exportações. No caso da Colômbia e do Uruguai, aproximadamente, um quarto das

²⁴ Conforme dados de 2009, constatou-se que a região absorveu cerca de 75% dos equipamentos eletrônicos e veículos automotores no caso brasileiro e respondeu por 70% das exportações de manufaturados argentinos (CASTILHO, 2012).

Gráfico 03: Destino das exportações de bens para os países da ALADI no ano de 2010 em percentual.



Fonte: Cepal, 2012.

exportações foram compostas por produtos manufaturados com baixo conteúdo tecnológico, com destaque para o setor de alimentos e têxteis. Já nos demais países, a participação da indústria foi pouco significativa.

Devemos considerar que, os elevados preços das *commodities* nas últimas décadas possibilitaram aos países menores recursos para o financiamento das iniciativas de integração infraestrutural (energética e de transporte) no continente, entre outras. Além da acumulação de reservas que resultaram na redução da fragilidade externa do continente (FIORI, 2011).

Todavia, com a especialização das exportações no setor primário e bens manufaturados intensivos em recursos naturais perde-se a possibilidade de agregar maior valor aos produtos exportados. Por outro lado, por se tratar de processos contínuos de produção é dificultada a ampliação da complementação produtiva entre os países, reduzindo a possibilidade de criar cadeias de valores que possibilitem maior capacidade para expandir o comércio regional, além de equilibrar a balança comercial entre os países. Para tanto, deve-se salientar que a ampliação da integração (física ou normativa) entre os mercados não deve ser considerada como um fim em si, porém um meio para os países retomarem suas Estratégias Nacionais de Desenvolvimento.

Desta maneira, deve-se buscar a elaboração de uma Política Industrial com intuito de reduzir os déficits existentes entre os países menores e as economias maiores da região. Portanto, torna-se fundamental estabelecer mecanismos para que as economias menos competitivas, consigam agregar valor aos seus produtos exportados, destinados aos demais países da região.

Essa foi a intenção do “Programa de Substituição Competitiva de Importações” (PSCI), lançado pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE) do governo brasileiro no ano de 2003, cujo objetivo foi, sempre que possível, incentivar a substituição de importações brasileiras de terceiros mercados por produtos provenientes da região. E consecutivamente, após equilibrar os superávits brasileiros com os países vizinhos, fomentar o comércio entre os mesmos e gradativamente consolidar um complexo produtivo.

Nesse sentido, o dinamismo da economia brasileira pode e deve ser ponderado como um fator dinamizador para a região, podendo favorecer um “efeito-locomotiva”, que segundo Marco Aurélio Garcia, assessor do governo brasileiro para

assuntos internacionais, os efeitos já começam a ser sentidos com os anúncios dos investimentos destinados ao Pré-Sal, esses devem

[...] significar a construção de 200 navios. Não se produz 200 navios no mundo, hoje. Vai significar plataformas, gasodutos, encanamento. Ele vai produzir um impacto industrial sobre o país que será absolutamente devastador, que transcende o domínio do petróleo e do gás. Vai afetar todo o setor de máquinas e equipamentos e está estimulando até a produção dos outros países. A Venezuela, e a Colômbia estão começando a criar estaleiros. E o Uruguai está produzindo partes. Por outro lado, temos que nacionalizar mais ou regionalizar mais o processo da produção da indústria automotiva. Por isso a questão institucional da Unasul e do Mercosul é fundamental. (GARCIA apud BRAVA, PIGNOTTI, 2010, n.p.).

Já ao analisar as transações extrarregionais, constatamos uma tendência dos países orientarem-se pelos princípios do multilateralismo, diversificando seus parceiros comerciais. Nesse sentido, os Estados Unidos, que nas últimas décadas foi o principal parceiro dos países da região, ainda que apresente elevada importância comercial para os mesmos, gradativamente vem tendo sua importância reduzida (menos no caso do México).

Trata-se de uma estratégia oportuna, pois nos permite “[...] descolar gradualmente das economias centrais na hipótese de um prolongamento muito grande da recessão nos Estados Unidos e principalmente na Europa, ao mesmo tempo nos beneficiando da sustentação do crescimento sino-asiático” (ASSIS, 2010, n.p.). E, por sua vez, reduzindo a vulnerabilidade da região em relação às crises externas de demanda, como foi o caso da crise financeira internacional do *Subprimes*, desencadeada no ano de 2008, nos Estados Unidos, após a quebra do banco de investimentos *Lehman Brothers* (SOUZA; SILVEIRA, 2011).

Tal (re)arranjo geoeconômico na/da região, visando o aprofundamento do comércio internacional intrarregional, atrelada à diversificação de parceiros extrarregionais, contribui para a emergência dos fluxos entre os países da região, o que implica na necessidade do reordenamento dos fixos no território para garantir a sustentação do desenvolvimento socioeconômico regional.

Nesse intento, devemos salientar que o estoque de infraestrutura existente na região ainda permite atender à demanda existente, mas o perigo constata-se ao verificar que a evolução da oferta é mais lenta do que a da demanda. Risco esse que é acentuado

no caso das infraestruturas de transporte ao verificar que os investimentos em relação ao PIB foram de 3,1 % no período de 1980-1985, caindo para 0,8% no período de 1996-2001 e apresentando uma lenta recuperação entre 2002-2006 momento em que atingiu 1% (SANTIAGO, 2011).

Ademais, no caso do transporte rodoviário, identifica-se um déficit do número de estradas pavimentadas, medido em metros lineares sobre a área de superfície territorial considerado em km². Uma vez que o continente possui uma extensão de 44m/km² de rodovias, enquanto na Europa Ocidental esse número é de 944m/km² e nos Estados Unidos é de 390m/km². No caso das ferrovias, a situação não é diferente, os países com melhores índices são Argentina e Uruguai (17.000 e 12.000 km/ 1.000 km²), mas ainda apresentam resultados inferiores à média dos países da Europa Ocidental (48.000 km/1.000km²) e dos Estados Unidos (20.000 km/1.000km²) (SÁNCHEZ; TOMASSIAN, 2012).

De fato, a baixa densidade e qualidade das infraestruturas existentes acentuam a

[...] dialética entre os interesses do capital privado e do Estado, o que denominamos, em outro trabalho, de um conflito entre a —Logística das Empresas” enquanto implementadoras de medidas estratégicas para reduzir os custos da circulação de mercadorias *versus* a —Logística do Estado” enquanto planejador, viabilizador e gestor das infraestruturas de transportes. (SOUZA, 2010, n.p.).

Portanto, é o capital corporativo que se demonstra mais interessado em exigir do Estado uma reavaliação do padrão de circulação e comunicação vigentes, uma vez que o padrão logístico estabelecido representa baixa competitividade para as empresas instaladas nesses territórios. O estudo *The Global Competitiveness Report*, realizado pelo *World Economic Forum* para o período de 2011 a 2012, que objetivava estabelecer um *ranking* mundial referente à competitividade das infraestruturas existentes em cada país, revelou a baixa qualidade de infraestrutura dos países sul-americanos (Vide Tabela 02).

Segundo a pesquisa, os países que apresentaram melhor desempenho foram Suíça, Singapura e França, que possuem reduzida extensão territorial. As maiores economias globais, EUA (24º) e China (69º), por possuírem grandes territórios, demonstraram resultados menos favoráveis, ainda que superiores a grande maioria dos

países sul-americanos. Saldo esse que representa a dificuldade para servir grandes extensões territoriais com infraestruturas de elevada qualidade, uma vez que quanto maior a extensão territorial do país, maior será a necessidade de investimentos.

Ora, o imperativo de investimentos em infraestruturas de transporte nos países sul-americanos, embora imprescindível a todos, expõe necessidade de maiores investimentos nas nações de maior extensão territorial, como: Venezuela, Argentina e Brasil. Já outros países, como Paraguai, Bolívia, Peru, apesar de terem extensões territoriais menos representativas, comparáveis aos países europeus, evidenciam uma dinâmica econômica delicada, que prejudica a realização dos investimentos necessários para ampliar a fluidez territorial.

Tabela 02: Competitividade das infraestruturas para o período de 2011 a 2012.

Países	Infraestrutura em geral		Rodovia		Ferrovia		Porto		Aéreo			
	R	N	R	N	R	N	R	N	R	N	RA	A
PAÍSES COM MELHOR DESEMPENHO												
Suíça	1	6.7	3	6.4	1	6.8	36	5.2	3	6.5	26	881,4
Singapura	2	6.6	2	6.5	7	5.7	1	6.8	1	6.9	17	2.069,1
França	3	6.5	1	6.6	4	6.4	20	5.6	7	6.3	8	3.643,0
MAIORES ECONOMIAS												
EUA	24	5.7	20	5.7	20	4.8	23	5.5	5.7	31	1	32.085,9
China	69	4.2	54	4.4	21	4.6	56	4.5	4.6	72	2	10.157,1
PAÍSES SUL-AMERICANOS												
Chile	32	5.5	22	5.7	82	2.3	37	5.2	35	5.6	38	475,7
Uruguai	65	4.3	65	4.0	108	1.4	41	5.1	52	5.2	95	54,8
Suriname	68	4.2	56	4.2	123	1.0	54	4.5	97	4.0	115	23,4
Guiana	84	3.8	76	3.8	84	2.2	101	3.7	100	4.0	135	7,4
Equador	91	3.7	61	4.2	90	2.0	91	3.8	83	4.3	72	142,5
Colômbia	95	3.6	108	2.9	99	1.7	109	3.4	94	4.1	39	464,4
Brasil	104	3.6	118	2.8	91	1.9	130	2.7	122	3.4	9	3.560,9
Peru	105	3.5	98	3.2	93	1.9	106	3.5	70	4.6	44	480,2
Argentina	108	3.5	95	3.2	89	2.0	94	3.7	119	3.5	30	755,4
Bolívia	112	3.4	106	3.0	70	2.5	121	3.1	108	3.8	90	68,1
Paraguai	137	2.5	129	2.4	121	1.0	108	3.4	140	2.5	127	14,8
Venezuela	128	2.9	113	2.9	112	1.3	136	2.5	116	3.6	57	222,4

Fonte: Elaboração própria com base no *The Global Competitiveness Report* 2011-2012. **OBS:** R- Classificação conforme *Ranking*; N – Nota obtida; RA. *Ranking* referente ao número de assentos por voo; A – Número de assentos por voo.

Ademais, a competitividade da infraestrutura trata-se de um elemento importante para o desenvolvimento regional. Sempre é bom situarmos que,

[...] além de ter o potencial de melhorar a conectividade, reduzir os custos de transporte e melhorar a mobilidade e a logística (e, portanto, a competitividade e a atividade do comércio), também facilitam o desenvolvimento social das regiões ao integrar e unir o território, tornando-o acessível do exterior e permitindo que os habitantes conectem com seu entorno e os serviços fundamentais para a produção e melhoramento das condições e qualidade de vida das pessoas. (ROSAS; SÁNCHEZ, 2004 apud SÁNCHEZ; TOMASSIAN, 2012, p.7).

Por outro lado, ao realizar investimentos em infraestrutura os países da América do Sul ampliam sua competitividade territorial e, concomitantemente, podem estabelecer uma política anticíclica. Uma vez que, os [...] investimentos em infraestrutura são fundamentais para a expansão da economia e seus reflexos diretos e indiretos contribuem para a elevação das taxas de emprego formal, oportunidades de negócio e o aumento da arrecadação do Estado sem o aumento da carga fiscal e tributária, entre outros” (LAMOSO, 2009, p.56).

Ao reduzir os custos logísticos, também facilita-se a ampliação do comércio regional, podendo reduzir a dependência do país em relação ao comércio extrarregional. Tal estratégia para retomada do desenvolvimento nacional parece viável ao considerarmos que

[...] Recursos financeiros para um ambicioso programa de desenvolvimento econômico não faltarão: há liquidez em excesso no mundo, grande aversão a risco nos mercados especulativos por parte de investidores finais e o apetite antes concentrado no curto prazo se volta agora com maior interesse para bons e sólidos projetos na economia real, inclusive de infraestrutura. Ao lado disso, temos a perspectivas dos Fundos Soberanos, estimados em mais de US\$ 12 trilhões até 2015, os quais, governados por estratégias de mais longo prazo, podem ser uma importante alavanca no jogo geoeconômico que aproxima cada vez mais os países emergentes do Sul. E temos, além de tudo, mercados internos com forte potencial de expansão. (ASSIS, 2010, n.p)

Todavia, deve-se frisar que embora a saída *Keynesiana* pautada nos investimentos em infraestrutura possam e devam ser utilizados pelos países enquanto estratégia para fugir dos ciclos recessivos da economia, a mesma não deve ser tomada de maneira determinista. Mas deve ser promovida junto a uma Estratégia Nacional de Desenvolvimento pautada, principalmente, na industrialização e na agregação de valor as *commodities* e, que pode encontrar na estratégia sub-regional o seu prolongamento.

Para exemplificar nosso raciocínio deve-se lembrar que em agosto de 2013, a presidenta da Argentina Cristina F. de Kirchner argumentava que a política econômica do seu país apresentava-se mais próspera que a da Austrália e do Canadá. Essa colocação no mês seguinte seria satirizada por Andrés Oppenheimer (2013), que em matéria ao Jornal *El País* explorou a recente publicada edição do *The Global Competitiveness Report* (2013-2014), que demonstrava que Canadá e Austrália obtiveram para o período a 14º e 21º colocação no *ranking* referente a competitividade infraestrutural, isto é, respectivamente 90º e 83º posições à frente da Argentina.

O jornalista salientava uma preocupação quanto aos baixos índices de infraestrutura dos países da região, que de fato apresenta respaldo na realidade. No entanto, o que o mesmo não percebeu foi que no ano de 2012, mesmo com seus elevados índices de competitividade o PIB do Canadá e Austrália cresceram respectivamente 1,9% e 3%. Em contrapartida a Argentina imersa em sua ineficiência competitiva (infraestrutural) cresceu 8,8% no mesmo ano.

Esse exemplo proposto demonstra os riscos de realizar a leitura dos índices de maneira isolada. Além disso, ao considerar que investimento em infraestrutura é dado por metro linear, é pouco provável que países com dimensões territoriais consideráveis como Argentina, Brasil, Venezuela entre outros venham apresentar índices equivalentes a países como Suíça, Singapura e França. O mesmo acontece com EUA e China, que mesmo possuindo uma qualidade infraestrutural mediana, continuam a articular a economia global.

Como é sabido, nos últimos anos os países latino-americanos aproveitaram os elevados preços das *commodities* no mercado internacional e direcionaram investimentos para políticas sociais. No entanto, conforme Osvaldo Rosales, diretor de comercio internacional da Cepal, *“no creemos que haya una maldición de los recursos naturales, pero si de las políticas que no saben aprovechar para agregar ingeniería y conocimiento”*.

1.3. Organização das redes de comunicação na América Latina: aceleração da circulação e reorganização produtiva do território

Inúmeros fatores estão envolvidos na complexa relação entre transporte e desenvolvimento regional. Uma vez que, as regiões e os sistemas de transporte são dinâmicos. Sua gênese, crescimento e mudança são totalmente explicáveis apenas no contexto dos processos geográficos e históricos. (KEELING, 1993 - Tradução Livre).

É conveniente, pois decifrar as redes por meio de sua história e do território no qual estão instaladas, por meio dos modos de produção que permitiram a sua instalação e das técnicas que lhes deram forma. As redes são não somente exibição do poder, mas são ainda feita à imagem do poder (RAFFESTIN, 1993, p. 209).

No início do século XXI, ainda verifica-se a persistência de um padrão de inserção subalterna da América Latina ao mercado mundial, evidente não somente nas transações econômicas, mas também no padrão de ocupação territorial continental litorânea e na organização das redes de comunicação, voltadas ao estabelecimento de relações comerciais com mercados extrarregionais.

Sim, temos um continente fragmentado! Mas, devemos ir além dos sintomas do problema e buscar compreender as suas causas. Desta maneira, torna-se pertinente atinar, porque muitas vezes os países latino-americanos ainda que sejam vizinhos, isto é, compartilhando da contigüidade física, apresentam maiores conexões e realizam maiores interações espaciais com os EUA ou a União Europeia?

As respostas devem ser buscadas em um movimento que se inicia já com a própria organização espacial do trabalho e resulta na procura pela ampliação da complementaridade entre os espaços e na consolidação de um mercado mundial, decorrente da utilização da técnica aplicada aos meios de circulação, que implicariam em Evoluções e Revoluções aplicadas a Logísticas²⁵, tese defendida por Ake Anderson

²⁵ Entendemos a logística pela concepção de Silveira (2009, p.14). Assim, a —[...] logística, especificamente, a de transportes (estratégia, planejamento e gestão da circulação), no nosso entender, condiciona a aplicação e a evolução dos sistemas de movimento e fluxos políticos, sociais e econômicos

(1990) e revisada por Silveira (2009), que nos possibilitará aporte para pensar o caso latino-americano.

Ademais, foi com a sedentarização do homem que cada sociedade passou a organizar seu espaço de vida com as técnicas que inventou e aperfeiçoou para garantir sua subsistência. Deste modo, as “combinações geográficas” (CHOLEY, 1964), isto é, o conjunto de condições físicas presentes em cada lugar, atrelado às técnicas disponíveis no contexto histórico em foco, possibilitou a cada grupo elaborar uma organização espacial peculiar da produção e da divisão do trabalho.

Com as gerações de excedentes deu-se o início das relações de troca entre os grupos por meio do escambo de produtos, como: sal, peles, gado e metais e mais tarde da moeda; já no decorrer da história essas trocas se tornaram mais frequentes, passando a ocorrer também entre povos (localizados) mais distantes, implicando na necessidade de reduzir cada vez mais o tempo de circulação.

Tal situação impôs a busca de técnicas aplicadas aos sistemas de comunicação que ocasionou Revoluções e Evoluções Logísticas de grande importância para o desenvolvimento do capital, uma vez que, o transporte trata-se de uma “condição geral de produção” (MARX, 2005). Consequentemente, isso possibilitou a elevação dos fluxos (interações) entre os espaços, ou seja, a complementaridade entre o espaço particular para cada fase histórica do desenvolvimento das forças produtivas.

Neste sentido, a evolução dos meios de comunicação atuou enquanto suporte para as relações sociais. Ora, se o capital é uma relação social (MARX, 2005), certamente, as modificações das infraestruturas de transporte influem em modificações nas relações sociais pré-estabelecidas, assim como na produção/reprodução e na organização/reorganização do espaço geográfico.

A frequência dessas relações de trocas entre os grupos repercutiu na **Primeira Revolução/Evolução Logística**. Esse evento foi gestado na Mesopotâmia, Egito, Grécia, Roma, (4.000. a.C – 476 d.C), tendo destaque as caravanas que passaram a utilizar tração animal combinada ao uso da roda. Essa primeira técnica aplicada à

no território”. Portanto, antes de haver estritamente uma ‘revolução nos transportes’ há uma revolução logística (condicionada por um ou diversos fatores). A logística ultrapassa qualquer modo de produção ou fase dele, entretanto, é condição fundamental para a aceleração contemporânea vivenciada atualmente, em menor ou maior grau, por todos nós. A logística *lato sensu* é a estratégia, o planejamento, a gestão para transportar, armazenar e estocar. A logística varia em grau de intensidade e de sofisticação, pode ser utilizada nas ações civis (públicas e privadas) e militares e pode estar relacionada nos níveis organizacionais, territoriais, globais (macrologística) e intra-firma (micrologística).

logística, embora pareça banal nos dias atuais, possibilitou o estabelecimento de rotas terrestres, que se configuraram em estradas, que por sua vez, ~~imprime-se~~ no solo; semeia germes de vida: casas, lugarejos, aldeias, cidades” (LA BLACHE, 1923, p. 293), resultando, mais tarde, na criação de cidades, como foi o caso de Toscana, Genova, Veneza, Bruxelas, Flandres.

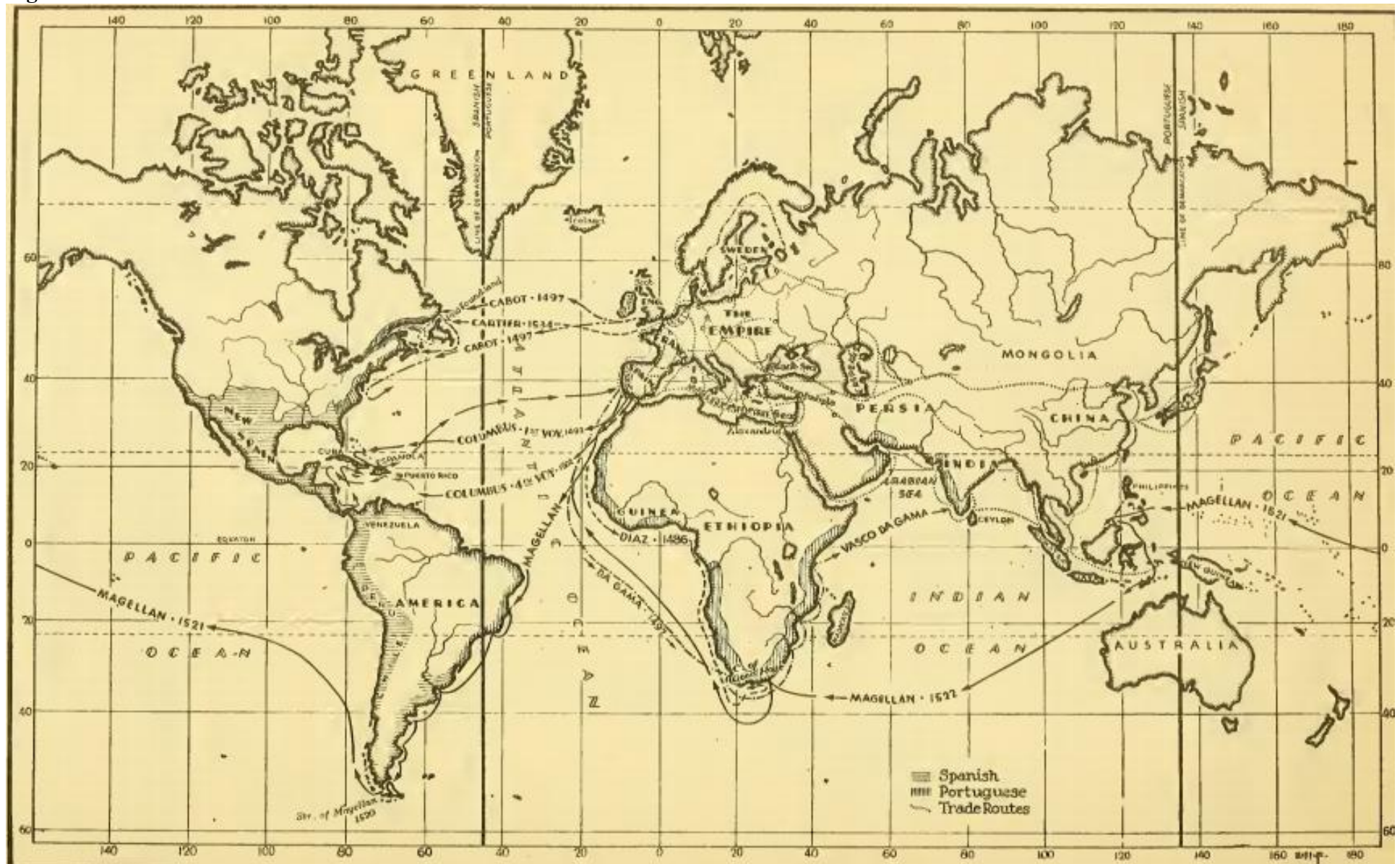
Entretanto, essa prosperidade do comércio cessaria com as invasões germânicas (bárbaras) no Império Romano do Ocidente, cuja decadência ocasionou o estabelecimento do sistema feudal e o declínio das relações de trocas. Foi somente no século XII, com a geração de excedente no sistema feudal e a criação de grandes cidades, que as trocas comerciais voltaram a ganhar intensidade.

O renascimento do comércio resultou na **Segunda Revolução/Evolução Logística**. Nesse momento, as antigas rotas de comércio foram reativadas, iniciou-se a criação de instituições bancárias e de uma ideologia mercantil, que propiciaram as bases para expansão marítima colonial. Essa, em conformidade com Raffestin (1993) foi responsável pelo processo de unificação da técnica e do gênero humano, ao situar a Terra como nova escala para a reprodução social, consolidando um ~~mercado~~ mundial” (MARX, 2011). E, sobre a perspectiva do colonizador (europeu) estabeleceu a história universal, sendo que essa ~~+~~...] não existiu sempre: a história como história universal é um resultado” (LOSURDO, 2006, p. 22).

Neste contexto, a história da conquista do Novo Mundo no século XV por Espanha e Portugal, tornou-se parte da história do desenvolvimento do capitalismo europeu, sendo resultante da busca por rotas alternativas para o Oriente e para África subsaariana. Essas propiciaram maiores margens de lucro para o comércio de produtos, como: seda, porcelana, cravo, canela, pimenta, noz-moscada, entre outros (Vide Figura 02).

O resultado foi a consolidação da hegemonia europeia e da supremacia da ~~civilização~~ ocidental” sobre os demais povos. Situação essa que perduraria pelos próximos séculos, viabilizando à Metrópole a ”acumulação primitiva de capital”, que favoreceria, mais tarde, o surgimento da indústria nascente europeia e, consecutivamente, estabelecer-se-ia as bases da relação centro-periferia (MAMIGONIAN,2000).

Figura 02: Rotas mercantis utilizadas no século XV.



Fonte: *Latin America in Maps*, 1943.

Nesse sentido, o papel da América Latina tornou-se o de prover riquezas para a metrópole, seja pela exploração de minérios preciosos nas colônias hispânicas e pela agricultura tropical (cana-de-açúcar) nas colônias portuguesas, uma vez que, nessas últimas não seriam encontrados metais preciosos nos primeiros dois séculos de colonização (FURTADO, 1986).

Tal função, atrelada às características físicas do território latino-americano, com destaque para a geomorfologia do continente daria origem a

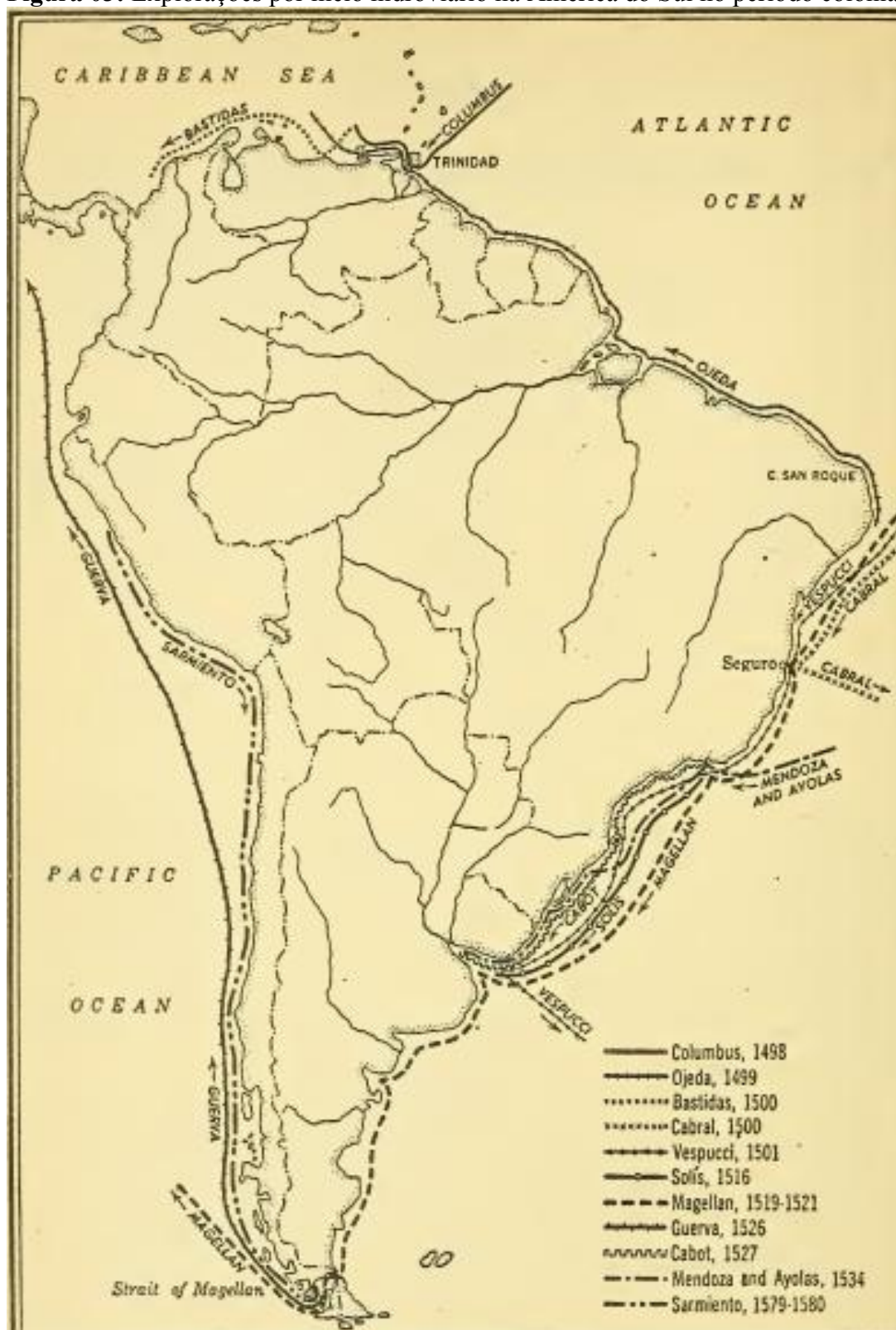
Uma rede continental inicial, quase sempre comandada pelo ponto de partida dos descobridores, que ao mesmo tempo é um ponto de chegada dos fluxos de bens; uma rede marítima com rotas comandadas pelos ventos e pelas correntes marítimas, e uma rede continental embrionária nas terras recentemente descobertas (RAFFESTIN, 1993, p. 214).

Deste modo, as primeiras incursões colonizadoras na América Latina iniciaram-se pelas rotas fluviais navegáveis (Vide Figura 03). Consecutivamente, as viagens exploratórias começaram a adentrar o continente por terra, momento em que a geomorfologia do continente influiria para uma ocupação diferenciada entre a porção hispânica e lusa do continente.

Sendo assim, a fachada litorânea do Pacífico, onde se encontra a Cordilheira dos Andes, se configurou em um empecilho maior para a ocupação; já a fachada Atlântica, embora no planalto paulista haja a presença da Serra do Mar, foi um obstáculo mais fácil de vencer, uma vez que era possível o acesso pelo interior, além de haver uma rede hidrográfica favorável ao desbravamento (SANTOS, 1982).

Nesse ínterim, as “combinações geográficas”, aspectos físicos da área e as técnicas disponíveis influíram na consolidação das primeiras “vias de penetração”, ou seja, em caminhos abertos para conquista e exploração do continente, e na sua consecutiva ocupação (Vide Figura 04). Mais tarde, elas originaram as primeiras vilas e cidades latino-americanas, que já possuíam uma gênese particular, pois nasciam a serviço das relações internacionais e também apresentavam uma ocupação distinta na América hispânica e lusa.

Figura 03: Explorações por meio hidroviário na América do Sul no período colonial.



Fonte: *Latin America in Maps*, 1943.

Figura 04: Explorações continentais na América do Sul no período colonial



Fonte: *Latin America in Maps*, 1943.

Sendo que, na América hispânica, os colonizadores utilizaram-se, muitas vezes, da extensa rede de transportes construída ainda no Império Inca²⁶, como foi o caso do noroeste argentino (KEELING, 1993). Além disso, a dificuldade para instalar cidades no litoral justificou-se devido ao terreno mais acidentado, mas especialmente pela localização das jazidas de minério ser mais ao interior do continente, um produto final de elevado valor e pesado, que carecia de grande vigilância do fisco²⁷. Tais fatores influíram para que grande parte das primeiras cidades²⁸ se desenvolvesse no interior do território, com a instalação no litoral de portos subsidiários que não apresentaram desenvolvimento urbano autônomo (SANTOS, 1982).

Por outro lado, na porção lusa do continente, a fachada Atlântica com o relevo menos acidentado e o solo de boa qualidade foram convenientes para o desenvolvimento de uma economia pautada na agricultura tropical, que resultou em um produto de elevado peso e expressivo valor, embora não equiparável ao minério, que ao manter sua localização próxima ao litoral adquiriu uma redução considerável no seu custo de transporte, fato esse que culminou no desenvolvimento de cidades portuárias de grande importância (SANTOS, 1982). (Vide Figura, 05).

Uma vez que as colônias apresentavam economias concorrentes (matéria-prima), a única complementaridade que havia entre as mesmas ocorria com a metrópole (produtos elaborados). Estabelecendo-se assim, uma configuração territorial decorrente do comércio mercantil com a Europa, que originou um processo de ocupação e urbanização diversificado do europeu.

Não houve, nos países subdesenvolvidos, como aconteceu nos países industriais, uma passagem da população do setor primário para o

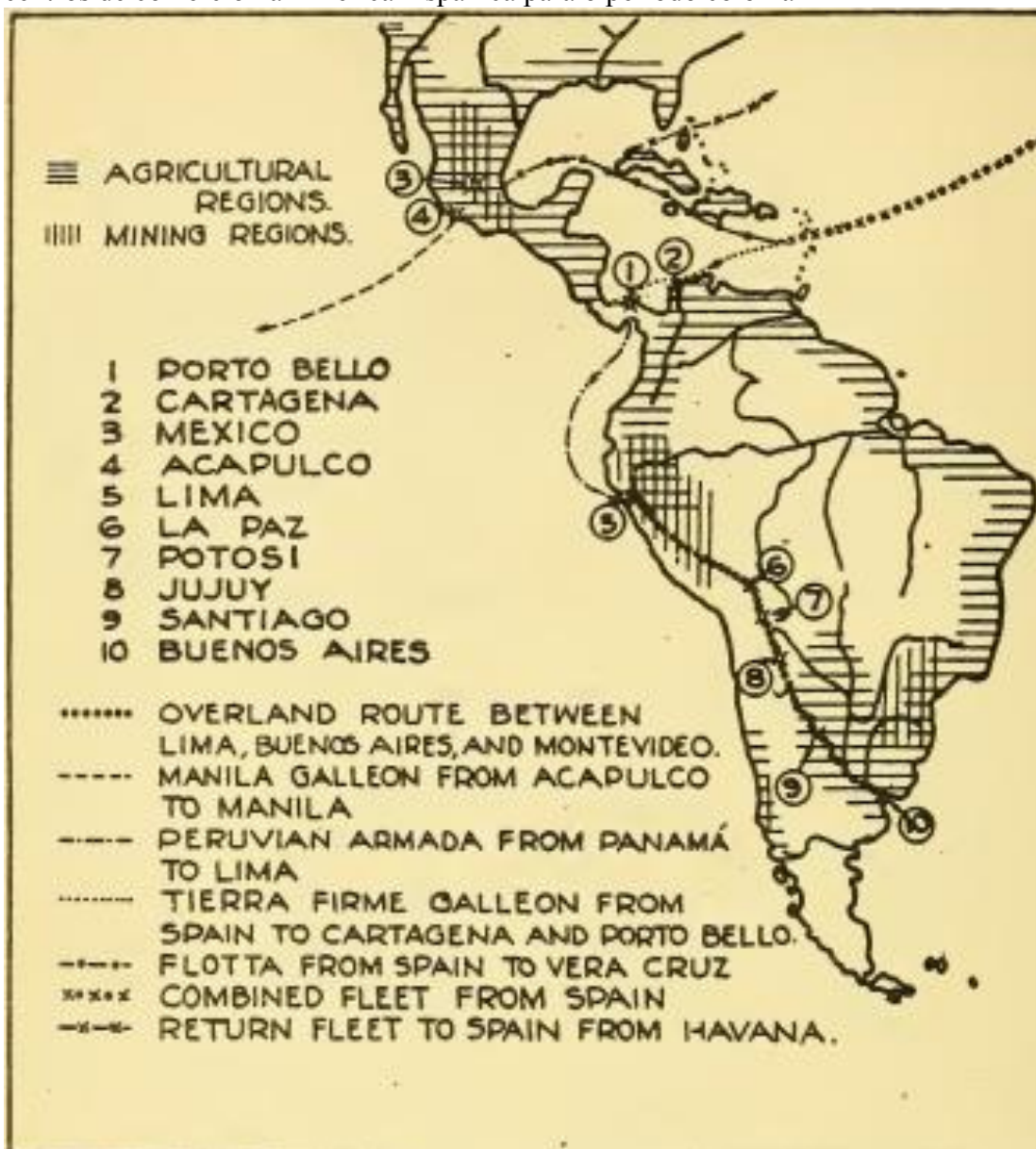
²⁶ A rede de estradas incas foi construída para uso do governo e do exército. [...] Tendo ao todo talvez 16.000 mil quilômetros de calçamento, esse vasto sistema rodoviário consistia em duas artérias principais correndo no sentido norte-sul, uma acompanhando a costa e a outra, o franco leste dos Andes, cada qual com 3.200 quilômetros, comunicando-se entre si através de várias vias de ligação no sentido leste-oeste”. (HELFERICH, 2005, p. 273)

²⁷ As primeiras cidades fundadas não apresentavam um grande número de moradores. Na América Hispânica a lei indicaria mais tarde que bastam dez chefes de família para se fundar uma cidade. Já para escolha da futura localização da cidade, além da proximidade das minas de ouro e prata, eram considerados diversos fatores, como: a segurança, o apoio da população autóctone, a salubridade, a fertilidade do solo, além da presença dos materiais necessários para a construção das futuras cidades. Percebe-se assim “*De, un lado el oro, el sueño de todos, de outro, las piedras y las arcillas, las maderas y el agua, el futuro inmediato y todo ello rodeado de asombro ante la belleza natural que el conjunto presenta*”. (COMPANY, 1978, p. 31).

²⁸ Deve-se salientar, também, que houve cidades da América Hispânica que surgiram sobre centros urbanos pré-colombianos, como: Cuzco, Cidade do México, entre outras.

secundário e, em seguida, para o terciário. A urbanização se fez de maneira diferente e tem um conteúdo também diferente: é uma urbanização terciária. Somente depois, evidentemente com exceções, é que a grande cidade provoca a criação de indústrias (SANTOS, 1971 apud GRIMM, 2010, p.172).

Figura 05: Ocupação territorial na América Latina, rotas de transporte e primeiros centros de comércio na América hispânica para o período colonial



Fonte: *Latin America in Maps*, 1943.

Assim, o desenvolvimento econômico bem como a consolidação da urbanização ocorreu de forma inorgânica e desarticulada, voltada ao exterior. Havendo uma distribuição dos fixos e fluxos orientada à metrópole, que impossibilitou a

integração das infraestruturas dos territórios pertencentes a cada capitania, quem dirá entre as colônias.

Tal situação perduraria por séculos, com estradas precárias que dificultavam a viagem entre os núcleos urbanos das colônias. Humboldt, em 1799, ao desembarcar na Venezuela e passar por Cumaná, o mais antigo assentamento europeu contínuo na América do Sul, fundado em 1523, e seguindo em direção às terras altas habitadas pelos índios Chaymas, apontou:

Sem vizinhos, quase desligados do resto da humanidade, cada família de colonos forma uma tribo separada. Esse isolamento detém ou retarda o progresso da civilização, que só avança à medida que as sociedades se multiplicam e suas ligações ficam mais íntimas e espalhadas. Mas, por outro lado, é a solidão que desenvolve e fortalece no homem o sentimento de liberdade e de independência; e dá origem àquele temperamento nobre e orgulhoso que sempre distingui a raça castelhana. (HUMBOLDT apud HELFERICH, 2005, p. 88).

A **Terceira Revolução/Evolução Logística**, originada na Inglaterra, no início do século XVIII e parte do século XIX, ocorreu na conjuntura de uma nova Ordem Internacional. Essa foi reflexo da Revolução Francesa (1789) que retirou de foco os valores absolutistas, em detrimento de ideais burgueses. Esse evento histórico, ao atingir a principal monarquia europeia repercutiu no colapso do Regime feudal e na emergência da I Revolução Industrial na Inglaterra, que conseqüentemente, na América Latina, desencadeou na conquista da independência das colônias hispânicas e na transferência da casa de Bragança para o Brasil, que se tornou República em 1808.

Na Europa, as principais implicações foram percebidas na substituição da tração animal por máquinas a vapor, que passaram a ser incorporadas em navios e locomotivas; além do telégrafo que possibilitou a difusão da informação a longas distâncias. As mudanças foram tão proeminentes, que o pai da geografia na França, La Blache (1946, p.307), ao analisar a expansão das ferrovias de 1830 a 1938, relatou que

O estado actual das comunicações faz surgir sob luz crua os efeitos do isolamento; pelo menos, este não parecia anomalia, uma espécie de infracção às condições gerais. Foram os progressos do comércio aos serviços de uma indústria exigente de matérias-primas, ávida de mercados, que aumentaram o afastamento, abrindo quase um abismo

entre as regiões englobadas na rede mundial e aquelas que lhe escapam.

Já na América Latina, tal revolução das técnicas foi notada no século XIX, uma vez que o navio a vapor reduzia o custo e o tempo para cruzar o oceano Atlântico, fortalecendo o comércio mercantil com a metrópole. Nesse sentido, as primeiras ferrovias instaladas em meados do século XIX foram, em sua maioria, projetadas no sentido litoral-interior, geralmente sobrepondo-se às antigas rotas de colonização, constituindo vias de penetração mais eficientes para drenar os recursos naturais das colônias à metrópole (SILVEIRA, 2007). Porquanto, elas possuíam um traçado menos maleável, os pontos de parada eram dinâmicos, originando em algumas localidades cidades induzidas pela instalação da via.

No final do século XIX e parte do século XX, as velocidades das transformações elevaram-se na Alemanha e nos Estados Unidos, inicia-se a **Quarta Revolução/Evolução Logística**. Com a descoberta da eletricidade foi possível uma maior mobilidade das plantas industriais que deixavam de se localizar necessariamente próximas aos rios e passavam a ser atraídas para as cidades (economias de aglomeração); já o motor a combustão passou a substituir o antigo motor a vapor em automóveis, barcos, navios, locomotivas e, mais tarde, em aviões, permitindo a redução brusca do tempo de circulação e o telégrafo intercontinental que possibilitou a troca de informação em tempo real impulsionando a história das finanças.

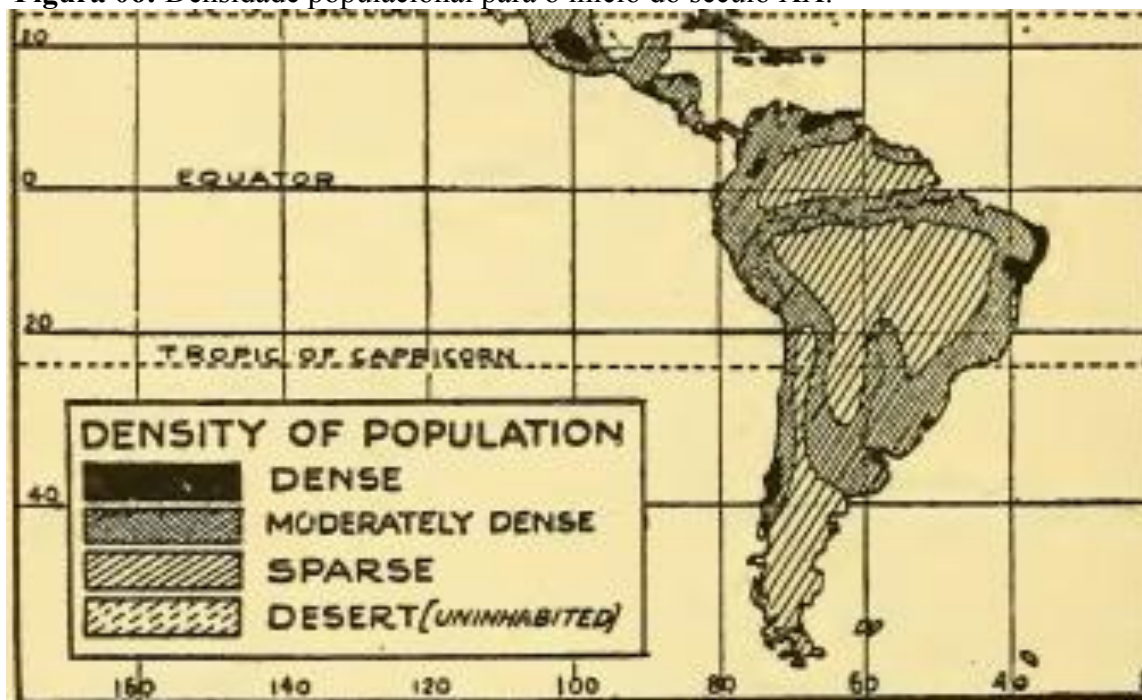
Neste momento, “[...] O capitalismo transformou-se em imperialismo e consolidou-se a internacionalização capitalista” (LENINE, 1977, p.591)²⁹, com o rompimento do sistema colonial e da escravidão nas antigas colônias. Entretanto, os países latinos se mantinham em posição de semi-colônia, isto é, países independentes politicamente, porém estritamente dependentes do comércio internacional com a metrópole.

²⁹ “Hobson destaca no seu livro sobre o imperialismo os anos que vão de 1884 a 1900 como um período de intensa “expansão” (aumento territorial) dos principais estados Europeus. Segundo os seus cálculos, a Inglaterra adquiriu durante esse período 3.700.000 milhas quadradas com uma população de 57 milhões de habitantes; a França, 3.600.000 milhas quadradas com 36,5 milhões de habitantes; a Alemanha 1.000.000 milhas quadradas com 30 milhões de habitantes; Portugal, 800.000 milhas quadradas com 9 milhões de habitante. Em fins do século XIX, sobretudo a partir da década de 1880, todos os Estados capitalistas se esforçaram por adquirir colônias, o que constitui um facto universalmente conhecido da história da diplomacia e da política externa”. (LENINE, 1977, p. 634).

Todavia, embora os países da América Latina apresentassem uma história de colônias comum, decorrente do momento em que o continente foi inserido ao sistema mundial. No momento da colonização, estabeleceram-se unidades políticas heterogêneas, que originaram na parte espanhola “nações” mais ou menos homogêneas territorialmente. Enquanto na porção portuguesa – caracterizada como Brasil – surgiu uma nação de dimensões continentais e com problemas singulares, decorrentes de sua grande extensão territorial (RANGEL, 1993).

Com a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), houve a redução das pressões internacionais e a queda do comércio internacional, que atreladas à onda nacionalista e às ambições da burguesia nacional, facilitaram a adoção de uma política pautada no desenvolvimentismo por parte dos países latinos. Essa passou a utilizar, enquanto estratégia de crescimento econômico, a substituição de produtos industrializados importados por produtos de procedência nacional, resguardando e buscando a ampliação do mercado consumidor, ainda incipiente para a indústria nascente. Nesse momento, a ocupação territorial e, por conseguinte, a base infraestrutural sul-americana tenderam a se tornar densas nas antigas áreas ocupadas pelas rotas de colonização, que em muitos casos tiveram sua atratividade reforçadas pela implantação das ferrovias (Vide Figura 06).

Figura 06: Densidade populacional para o início do século XX.



Fonte: *Latin America in Maps*, 1943.

Portanto, a burguesia nacional nascente, com a necessidade crescente de consolidar/ampliar o mercado interno, exigiu que os Estados-Nação passassem a destinar uma grande soma de investimentos para realizar a integração dos seus respectivos territórios, que passou a ocorrer em diversos países latinos pela expansão da malha rodoviária. Conforme já assinalou Rangel (1987), ao analisar a opção do governo brasileiro por integrar o território nacional por rodovias, afirma que essa escolha não teve nada de inconsequente, mas foi efeito da possibilidade de realizar investimentos gradativos, uma vez que se pode utilizar a rodovia antes da mesma ser finalizada, isto é, antes de receber pavimentação, guias, sinalização etc.

Além do mais, com o país integrado pelo modal rodoviário seria possível incentivar o desenvolvimento da indústria automobilista, que como já apontavam estudos da época, apresentava um grande potencial para o desenvolvimento de um parque industrial eficiente, sendo que a mesma mobiliza uma vasta cadeia produtiva, ávida por complementos. Essa foi a realidade de países como Brasil, Argentina e Venezuelana.

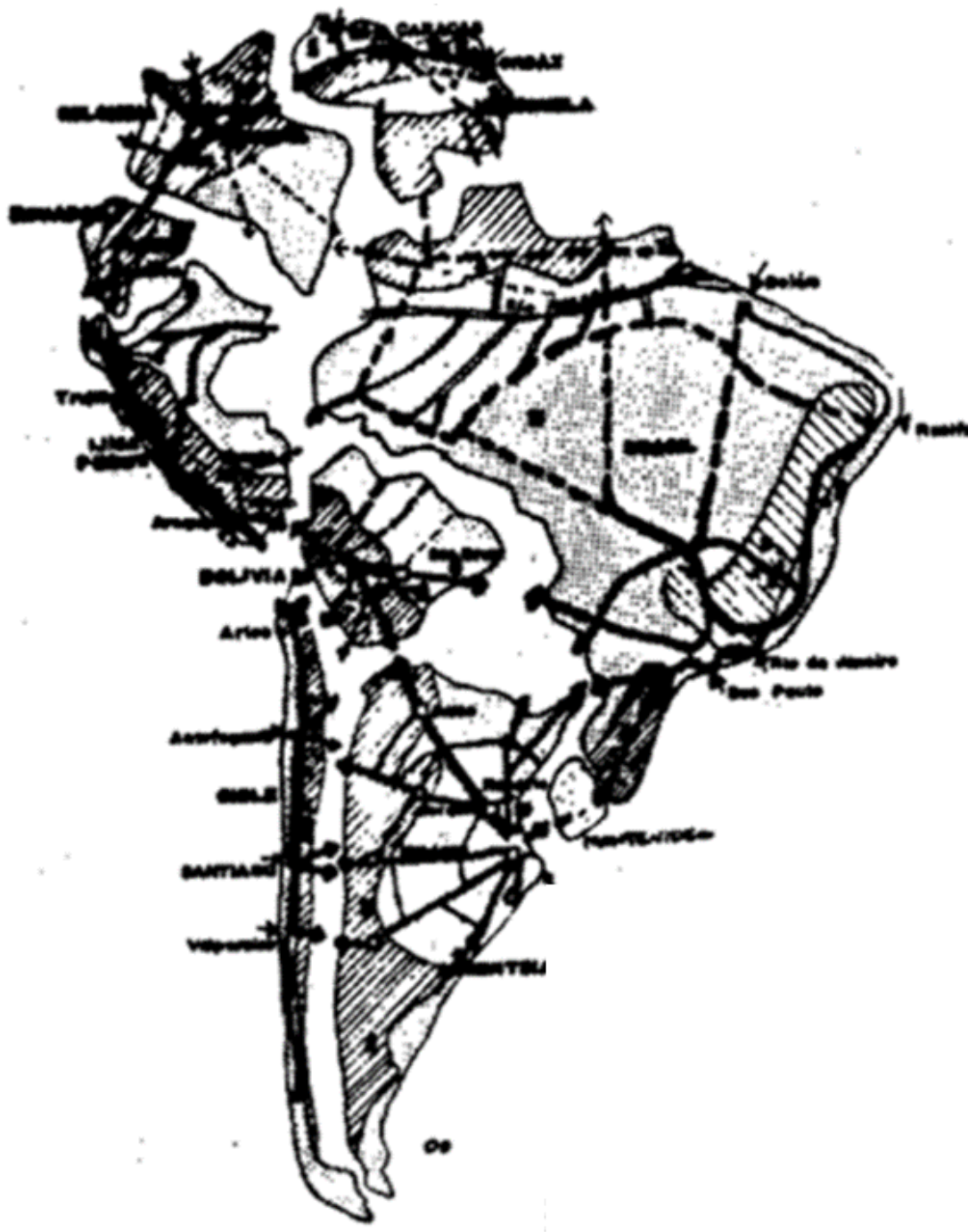
Sendo assim, na primeira metade do século XX, iniciou-se a constituição da malha rodoviária sul-americana, geralmente distribuída próxima às antigas linhas ferroviárias (sentido de fora para dentro) e realizando concorrência com as mesmas. Ainda que marcada por descontinuidades adentrou no interior dos territórios que ainda escapavam à lógica capitalista.

Observando as características da rede de transporte sul-americana para a década de 1980 (Vide Figura 07), segundo Brawon (1983 apud LAMA, 1983), podem-se efetivar as seguintes considerações:

- Um sistema de transportes pautado em padrões formais da evolução da rede advinda do período Inca, derivando em uma rede de transporte rodoviário periférico ao Continente, denominada Rodovia Pan-Americana, a qual corre paralelamente ao Pacífico, desde Caracas, com união para o Panamá, e ao longo dos Andes Colombiano e Equatoriano, a costa peruana e chilena até Santiago-Valparaíso, por onde ingressa a Buenos Aires e a Montevideu, seguindo paralelamente ao Atlântico até o Rio de Janeiro. Esta rodovia apresenta ramais para Bolívia e Paraguai;

- Um complexo polimodal não integrado situado na Bacia do Prata, e que conta com uma fragmentada rede ferroviária, uma rede rodoviária incompleta e com rios navegáveis parcialmente aproveitados para a navegação;

Figura 07: America do Sul: padrão da organização da rede de Transporte



Fonte: BRAWON, 1983 apud LAMA, 1983.

- Um eixo amazônico fluvial-rodoviário com base no Brasil, que não é aproveitado na escala multinacional entre o mercado brasileiro e os países do Grupo Andino, como é o caso do Peru, Equador, Colômbia e Venezuela;
- Três sistemas de penetração radial-expansiva dos eixos costeiros do Brasil, Venezuela e Colômbia, que adentram os territórios, mas tornavam-se rarefeitas ao aproximar-se das fronteiras.

Nesse período, alguns países latinos conquistaram um relativo crescimento econômico decorrente do desenvolvimento dos seus parques industriais que visavam suprir as novas demandas do mercado interno. Porém, após a Segunda Guerra Mundial e mesmo com a Guerra Fria em voga, ocorreu a retomada do comércio mundial pelas economias centrais, que atrelada às decisões resultantes da Conferência de *Bretton Woods* (FMI e Banco Mundial), implicaria em um movimento de liberalização do comércio exterior e dos movimentos de capitais, impondo a queda da participação da América Latina no comércio mundial de 14% em 1945 para 5% em 1970.

Diante de tal ofensiva, os países da América Latina retomaram a estratégia de integração com os mercados vizinhos, uma forma de inserção mais segura de seus parques industriais, ainda frágeis no comércio mundial. Destarte, foram realizados estudos pela CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) que apontavam a baixa complementaridade entre as economias, embora essas viessem sendo ampliadas, ainda assim, os países latinos respondiam em 1966 por apenas 8,8% das exportações e 11,9% das importações, enquanto os Estados Unidos e o Canadá eram responsáveis por 35,5% das exportações e 46,9% das importações.

Nesse momento, os governantes latinos buscaram avançar na consolidação da integração regional, pensada por meio da criação de complementaridade entre os parques industriais existentes e na ampliação do mercado consumidor potencial, o que possibilitaria às indústrias aumentar a produção nacional e, por conseguinte, ampliar a criação de vagas de emprego. Para tanto, embora as questões infraestruturais nunca tenham sido consideradas prioridade, os governos desses países iniciaram estudos visando avaliar e estabelecer prognósticos referentes às condições das infraestruturas de integração na região, sendo realizadas pesquisas, principalmente pela ALADI, que buscava efetuar uma reorganização da matriz de transporte continental pautada, até

então, em grande parte no modal marítimo, resultando, ainda que incipiente, na ampliação das infraestruturas rodoviárias existente entre os países³⁰.

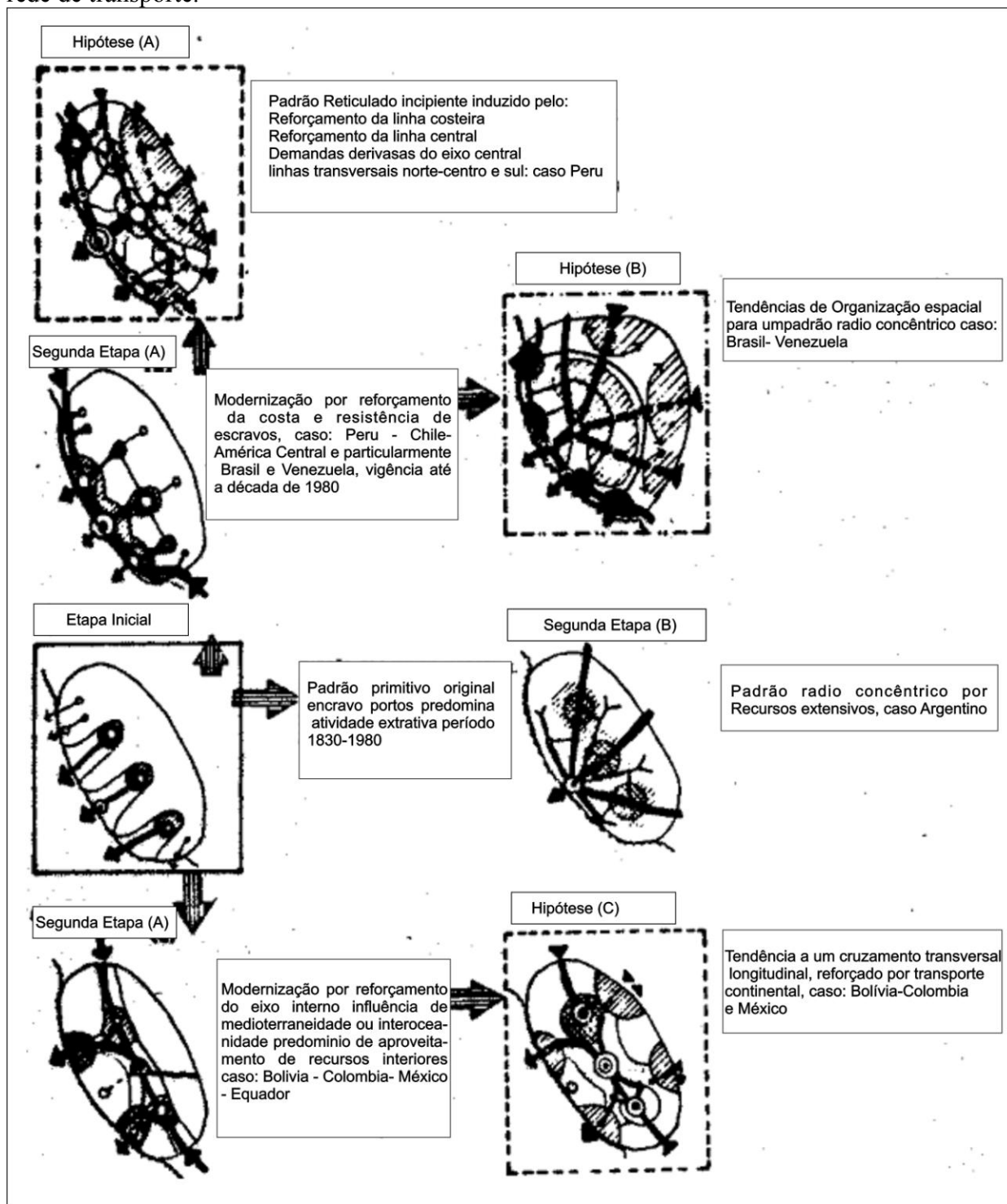
Tais estudos demonstram primeiramente uma distribuição da malha rodoviária pela área litorânea em que o porto servia como enclave para as exportações direcionadas à Europa, no caso da fachada litorânea Atlântica. E em um segundo momento, que se estende até meados de 1950, destacou-se a conclusão da construção da rodovia Pan-Americana, que cruza o continente na fachada litorânea do Pacífico, configurando uma morfologia que se cristalizou até a atualidade (BRAWON, 1983 apud LAMA, 1983). Desta maneira, essa organização espacial das redes de transporte no caso do Brasil, Venezuela, Peru, Chile e América Central, experimentou uma modernização que resultou na intensificação da ocupação da faixa litorânea até meados da década de 1980. A saber, identificavam-se duas tendências:

- para adoção de um padrão reticulado incipiente, induzido pelo reforço da linha costeira, do eixo central e de demandas derivadas pelo cruzamento de linhas transversais norte, centro e sul, no caso do Peru;
- a manutenção de um padrão radioconcêntrico no caso do Brasil e da Venezuela. Situação essa parecida com o caso argentino, em que houve um padrão de ocupação radioconcêntrico devido à existência de recursos extensivos e à influência da área portuária, que apresentaria dificuldades para ser modificado nas próximas décadas.

Por outro lado, países como: Bolívia, Colômbia, México e Equador demonstraram uma tendência ao reforçamento do seu eixo interno devido ao aproveitamento de recursos naturais presentes no interior do continente, havendo uma possível tendência ao desenvolvimento de eixos transversais longitudinais, que foram reforçados pela influência do transporte continental no caso da Bolívia, Colômbia e México (BRAWON, 1983 apud LAMA, 1983). (Vide Figura 08).

³⁰ No caso das exportações brasileiras ao Uruguai, percebe-se uma mudança rápida no padrão de integração infraestrutural. Haja vista que, em 1959, o modal marítimo respondia por 85% das transações e o terrestre 15%. Já em 1964, o modal marítimo teve sua participação reduzida a apenas 18% das transações e o modal terrestre foi ampliado para 82% das mesmas.

Figura 08: América do Sul: evolução histórica dos padrões de organização espacial da rede de transporte.



Fonte: BRAWON, 1983 apud LAMA, 1983.

Tais padrões, embora demonstrem ainda os principais eixos articuladores da economia continental, ganhariam um corpo mais complexo. Já nas próximas décadas, as

empresas multinacionais tornar-se-iam transnacionais e ocorreria a ampliação dos “circuitos espaciais de produção”, uma vez que as empresas passaram a fragmentar suas cadeias produtivas em busca de vantagens comparativas que o espaço pudesse oferecer, como menores custos de produção. Com isso, elas também passaram a instalar filiais na periferia à procura de maiores taxas de lucro, influenciando na dinâmica dos fixos e fluxos.

Essa conjuntura foi facilitada devido às inovações conquistadas na segunda metade do século XX e início do século XXI, no setor de telecomunicações e informática (telemática)³¹, que caracterizam a **Quinta Revolução/Evolução Logística**. Essa, cuja origem foi, principalmente no Japão, e nos Estados Unidos, sendo essas regiões as que possibilitaram a ascensão dos fluxos de informações e das finanças pelo globo de forma instantânea (SILVEIRA, 2009). Seguramente,

[...] Nunca antes, en efecto, existieron redes de transmisión y procesamiento de datos en tiempo real de la magnitud y con los ínfimos costos actuales. Tampoco existió en el pasado un mercado financiero de semejante escala, en el que predominaran los movimientos de capitales de corto plazo. (FERRER, 2002, p.15).

Todavia, com o fim da Guerra Fria, os Estados Unidos se consolidaram como superpotência de um mundo unipolar, presente em todas as relações de força travadas entre os países (SADER, 2010). Já o capitalismo passa a ser encarado pelos Estados-Nação como única alternativa, influenciando na consolidação de um mercado mundial pautado na crescente interdependência entre os países, isto é, intensifica-se a mundialização do capital (CHESNAIS, 1996).

Com a onda neoliberal vigente, a coisa pública configura-se um problema e inicia-se a privatização e concessão de ativos públicos. Desse modo, na região grande parte das ferrovias foram concedidas, e alguns trechos considerados pouco lucrativos para o capital corporativo desativados. A malha rodoviária torna-se mais densa e complexa, os trechos com maior intensidade de fluxos foram repassados aos cuidados da iniciativa privada, ampliando a qualidade de parcelas das estradas que apresentam elevado fluxo de veículos. Porém, origina-se um novo custo à circulação, uma vez que

³¹ Acrescenta-se ainda as infovias, autoestradas, trens de alta velocidade, fibra ótica e comunicação via satélite (SILVEIRA, 2009).

se substitui uma barreira física (rodovias em más condições) por um custo normativo (as tarifas de pedágio) (SOUZA, SILVEIRA, 2013).

Por outro lado, iniciou-se a retomada da perspectiva regionalista em escala continental por meio do ideal de cooperação entre os governantes dos países da América do Sul no mandato do presidente brasileiro Fernando Henrique Cardoso, através da IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana). Estratégia essa, que seria intensificada na gestão do presidente brasileiro Luis Inácio Lula da Silva, por meio de novos esforços para cooperação regional.

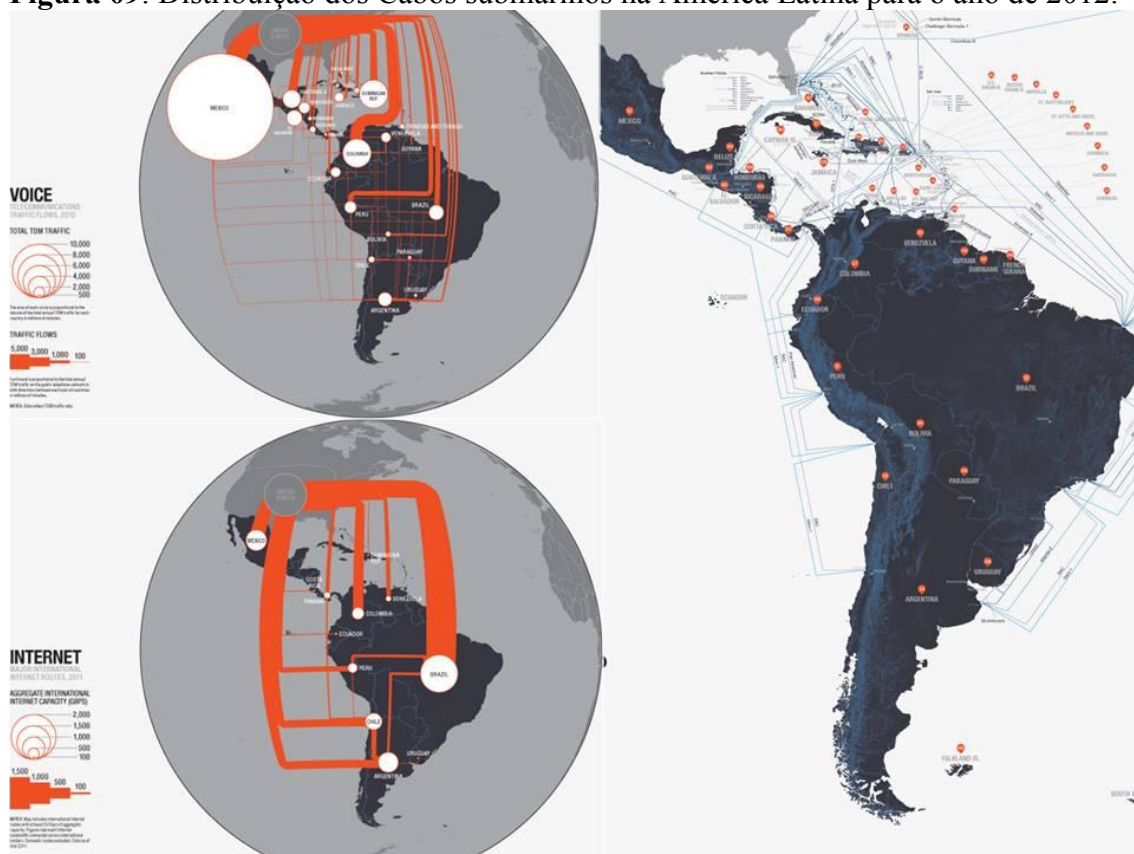
Situação essa decorrente da identificação do comércio exterior, enquanto parte da Estratégia Nacional de Desenvolvimento, já que este possibilita a geração de divisas para os países, desvendando, ao retomar as análises das infraestruturas de integração sul-americanas, a persistência de uma rede infraestrutural voltada ao exterior e um continente desarticulado.

Ora, com a emergência dos fluxos de informação e a consolidação de um mercado financeiro global, esse padrão identificado no caso das antigas vias de penetração, se repetiria no momento da anexação das novas redes de comunicação no território, como foi possível verificar a partir da década de 1980, com a instalação dos primeiros cabos submarinos de fibra óptica nos países da América Latina, que representaram a persistência, nesse caso também, do desenho de uma rede infraestrutural voltada ao exterior (Vide Figura 09).

Desta maneira, atualmente os EUA intermediam aproximadamente 80% dos fluxos de informação que perpassam a América Latina, condição essa que influi na redução das interações espaciais entre os países do continente, pois reduz a velocidade do fluxo de dados e acarreta, conforme o Ministro da Indústria e Energia do Uruguai Roberto Kreimerma, a ampliação dos custos das conexões entre 30% e 50%. Essa situação coloca as redes de fibra óptica como uma questão de soberania ao continente, haja vista que:

Un mail enviado entre dos ciudades limítrofes de Brasil y Perú, por ejemplo entre Rio Branco, capital de Acre, y Puerto Maldonado, va hasta Brasilia, sale por Fortaleza en cable submarino, ingresa a Estados Unidos por Miami, llega a California para descender por el Pacífico hasta Lima y seguir viaje hasta Puerto Maldonado. Un recorrido de 8.000 kilómetros para cubrir una distancia de sólo 300 kilómetros. (ZIBECHI, 2012).

Figura 09: Distribuição dos Cabos submarinos na América Latina para o ano de 2012.



Fonte: TeleGeography, 2012.

Como se pode constatar nos argumentos apontados neste trabalho, após cinco séculos de inserção periférica, a rede de comunicação latino-americana, de modo geral, continua apresentando-se orientada, em grande parte, para o exterior, haja vista que,

Herdados do passado pré-colombiano, muitos desses fixos mantêm ainda hoje estreita correspondência com aquele legado, como atestam indubitavelmente as altas densidades populacionais das mesetas mezoamericanas, do altiplano andino, e da planície costeira brasileira (MARTIN, 2010, p.43)

Assim sendo, constata-se uma conformação territorial Sul-Americana basicamente em forma de *“cáscara de huevo”*, mais densificada na porção litorânea do continente e que se torna, ao adentrar 100 km da costa rarefeita, em áreas fronteiriças (FERNÁNDEZ, 2011). Desenho esse que aponta para uma concentração populacional, econômica e de fixos e fluxos secular persistente.

1.3.1 Ao adentrar o século XXI: mais do mesmo?

No intuito de compreender o padrão espacial de conectividade existente (podemos considerar, sem prejuízos, como: “possibilidade de realizar interações espaciais”) entre as diversas regiões do mundo, um estudo realizado pela *European Commission* e o *World Bank* ao combinar índices de acessibilidade³² com dados sobre a densidade populacional estabeleceu para o ano 2000 uma projeção denominada “*Global Map of Accessibility*” que demonstra o tempo de viagem de qualquer ponto de um país para a cidade mais próxima com no mínimo 50.000 habitantes³³ (Vide Figura 10).

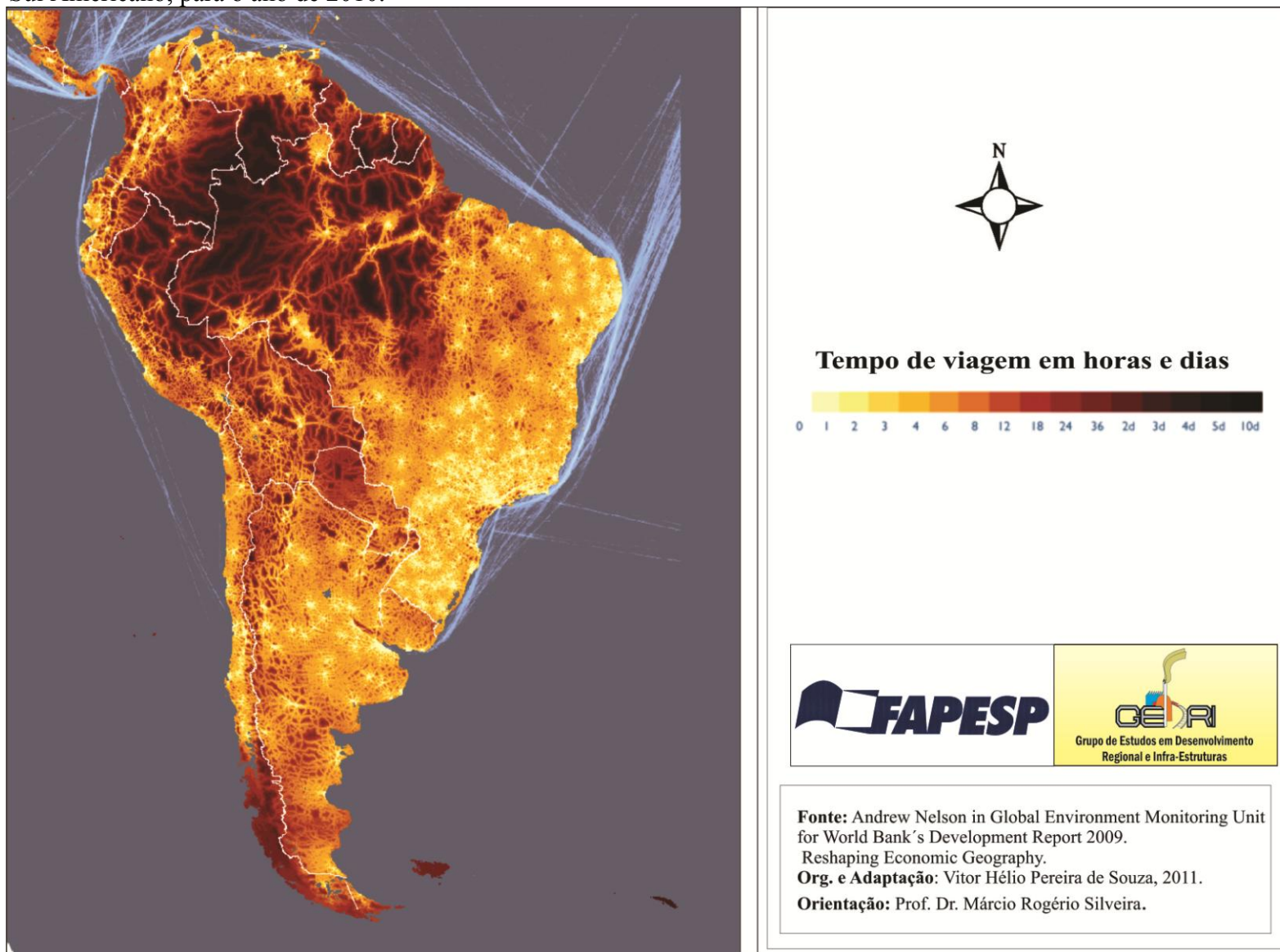
No caso da América do Sul, percebe-se a existência de espaços luminosos que se encontram a menos de uma hora de cidades com importante densidade populacional. Entretanto, grande parte do território encontra-se a pelo menos quatro horas de afastamento dessas cidades; enquanto no outro extremo existem espaços opacos isolados entre 24 horas e até dez dias de qualquer centro urbano importante, demonstrando a atualidade das considerações realizadas por Karl Deutsch em 1970, para quem os países sul-americanos tratavam-se de “[...] penhas de gente unidas por fluxos de comunicação e sistemas de transporte, e separados por territórios debilmente ocupados e quase vazios” (HEREDIA, 1998, p.161).

De fato, ainda é na porção litorânea de grande parte dos países que se encontram as maiores concentrações urbanas e econômicas. Trata-se de uma região composta por uma densa rede urbana, estruturada por importantes eixos que realizam ligações internacionais, como partes da BR 101 no Brasil, da Rota 7 e 14 na Argentina, Rota 5 no Chile e no Peru, etc.

³²O estudo definiu a acessibilidade como o tempo de viagem para um local de interesse usando terra (estrada) ou água (rio navegável, lagos e oceano). Esta acessibilidade foi calculada usando um algoritmo de custo-distância que afixa o “custo” para viajar entre dois locais em uma grade *raster* regular. Esse custo foi medido em unidades de tempo. As células nesta grade *raster* possuíam valores que estimavam o custo necessário para viajar entre elas, por meio de uma *superfície de atrito*, composta por informações sobre a rede de transportes e os fatores ambientais e políticos que afetam o tempo de viagem entre os locais. As mesmas incluíam dados referentes às malhas rodoviárias, ferroviárias, rios navegáveis e demais vias de transporte. Assim, como fatores ambientais: cobertura do solo e declive e fatores políticos, como: as fronteiras nacionais e internacionais. Cf. < <http://bioval.jrc.ec.europa.eu/products/gam/description.htm> >

³³ A pesquisa demonstra também que, 15% da população nos países desenvolvidos estão a mais de uma hora de uma cidade, já nos países em desenvolvimento esse número refere-se a 65% da população.

Figura 10: Mapa de acessibilidade em horas e dias de áreas dispersas para as aglomerações urbanas, com mais de 50.000 habitantes no Continente Sul Americano, para o ano de 2010.



Os investimentos destinados à melhoria das infraestruturas localizadas nessas áreas implicam no beneficiamento da circulação de mercadorias em escala internacional (lê-se comércio exterior)³⁴, nacional, regional, inter/intra-urbano, ao influir também na mobilidade cotidiana da população, ao trabalho e a serviços como: escolas, hospitais, entre outros. Ora, os efeitos da ampliação da fluidez territorial nesse caso apresentam repercussão multiescalares.

Atualmente, os obstáculos físicos para a integração infraestrutural entre os países da América do Sul continuam a existir, como afirmou Carlos Lessa, então presidente do BNDES, em 2003 –A Cordilheira dos Andes é certamente uma beleza, mas é um terrível problema da engenharia.” No entanto, “[...] a Suíça, o Japão e até mesmo o México, países com topografias acidentadas, resolveram internamente seus problemas de transporte. Meios técnicos existem também para o resto da América Latina” (MENEZES, 1990, n.p). Ressalta-se que, no âmbito da técnica, as evoluções conquistadas na **Quinta Revolução e Evolução Logísticas** na segunda metade do século XX, as barreiras físicas tornam-se, em tese, impasses possíveis de serem equacionados com reduzidos impactos socioambientais.

A questão que se coloca na atualidade é geopolítica. Mas, além de tudo, é geoeconômica e sobre este cerne deverá ser avaliada a proposta do novo Regionalismo Sul-americano arrolado, inicialmente, pela IIRSA e, por conseguinte, no âmbito da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL), pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), por meio de um regionalismo que escapa das tradicionais iniciativas integracionistas de âmbito **normativo** (tratados e leis) e que coloca novamente em foco a questão **territorial**, direcionada à promoção das infraestruturas de integração.

Entrementes, as dificuldades do planejamento territorial e os embates dos diversos trajetos eleitos pelos respectivos países para compor o portfólio de obras da IIRSA/COSIPLAN, ocultam uma gama de interesses a serem revelados. Por outro lado, após séculos de uma conformação territorial voltada ao exterior, resultado de uma dinâmica econômica direcionada aos países centrais, abre-se a possibilidade para redesenhar a rede de transportes Sul-americana, incorporando áreas periféricas que ainda escapam à lógica do capital, como é o caso da parte setentrional do continente, no qual se localizam as áreas mais desprovidas de acessibilidade e encontra-se a Região Amazônica, uma região sensível, cuja ampliação das infraestruturas pode ocasionar impactos socioambientais que merecem ser mais bem avaliados.

Por outro lado, a porção austral do continente, no qual localiza-se as maiores densidades econômicas e urbanas, torna-se possível impulsionar uma matriz de transporte

³⁴ Conforme estimativas, a redução de 10 pontos percentuais no custo de transporte poderia acarretar em incremento de até 20% no comércio exterior (IIRSA, 2006).

mais equilibrada, ou seja, não exclusivamente pautada no modal rodoviário. Desta maneira, ao direcionar parte das cargas de *commodities* para os modais ferroviários, pode-se contribuir para resolução de gargalos já existentes no modal rodoviário, em áreas saturadas, como são os casos de parcelas das rodovias que realizam acesso às capitais brasileiras.

Porém, deve-se salientar que, essa conformação territorial continental em *“cáscara de huevo”* (FERNÁNDEZ, 2011) para ser modificada, será necessário que o Estado passe a tutelar as áreas deprimidas economicamente, a fim de que os investimentos não sejam totalmente direcionados as áreas economicamente dinâmicas, ou seja, espaços seletivizados pelo capital.

A busca pela promoção da complementaridade econômica entre países periféricos latino-americanos coloca a questão continental novamente no centro do debate e das agendas políticas dos países da América do Sul. Ao situar o papel do transporte no desenvolvimento regional, parece-nos pertinente questionarmos, diante das possibilidades, se a retomada do planejamento das infraestruturas de transporte para o século XXI deverá destacar-se por redesenhar a rede de transporte ou somente por ampliar os traçados existentes? Haverá uma desconcentração de investimentos para áreas deprimidas economicamente ou prevalecerá a seletividade do capital?

1.4 Considerações finais ao capítulo I

Nos últimos cinco séculos, os países latino-americanos, embora compartilhassem da contigüidade física, estiveram mais integrados economicamente com a metrópole, resultando na conformação de uma rede de transporte fragmentada, isto é, pouco articulada entre os países do continente.

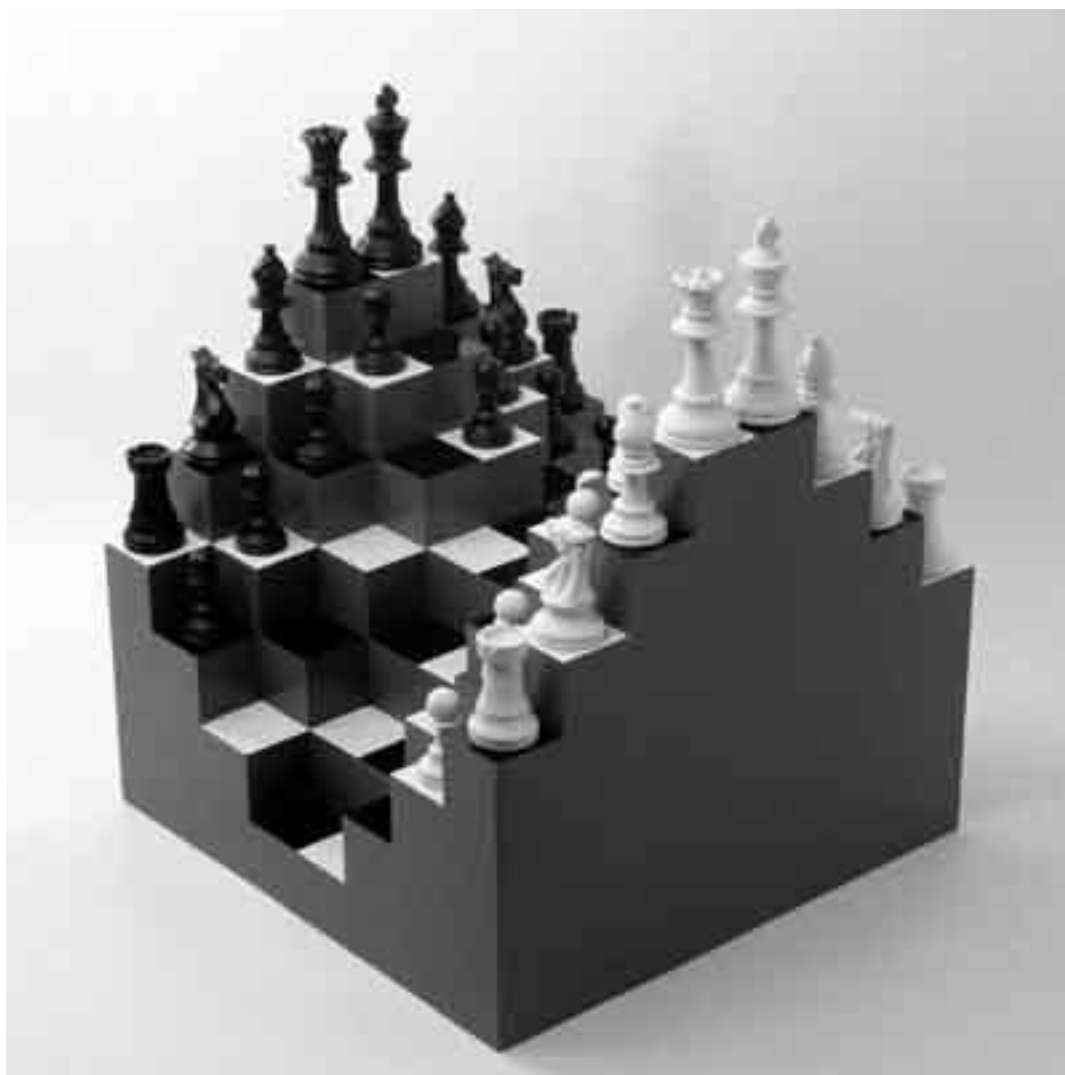
Após a independência, foram diversas as tentativas de fomentar a integração entre os países latino-americanos, porém foi somente na segunda metade do século XX, que os países estabeleceriam relações comerciais relevantes entre si, que viriam a constituir um importante comércio intrarregional para os países membros.

Prontamente, tais resultados positivos alcançados pelo comércio regional evidenciariam um descompasso existente entre o crescimento dos fluxos comerciais na região e a falta de investimentos em infraestrutura de transporte, uma vez que, a integração territorial nunca foi merecedora de grande atenção. Situação esta discriminada em diversos planos de integração elaborados nas últimas décadas, que nunca tornaram-se realidade.

Já ao adentrar o século XXI, com a intensificação das relações comerciais internacionais que passaram a ocorrer, também entre os países periféricos, tornou-se necessário direcionar investimentos em infraestrutura para o interior do continente. Tal demanda atrelada ao crescimento das relações comerciais com o mercado asiático (destaque para China) impulsionou uma reorientação geopolítica e geoeconômica do continente, em busca de uma nova racionalização dos sistemas de movimento no território, que passou a ocorrer mediante a IIRSA e, consecutivamente do COSIPLAN como poderemos identificar nos próximos capítulos.

CAPÍTULO II

PLANEJAMENTO DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES NA AMÉRICA DO SUL: A BUSCA PELA FLUIDEZ TERRITORIAL



2.0. O planejamento das infraestruturas para a América do Sul: o peso da inércia territorial

[...] em algum momento algo precisa ser materializado no espaço e no tempo absolutos. Uma vez construído o sítio adquire a —permanência” (o termo é de Whitehead) de uma forma física (Harvey, 2012, p. 36).

A história do continente Sul-Americano foi marcada por uma inserção subalterna ao capitalismo mundial, que logrou uma ocupação territorial metaforicamente denominada de tipo *“cáscara de huevo”* (FERNÁNDEZ, 2011), isto é, uma ocupação litorânea densificada, seguida de uma ocupação interna dos territórios que até a atualidade ainda é pouco densa. Por sua vez, com a consolidação dos distintos Estados Nações, esses ainda que compartilhassem da contigüidade física, estiveram por séculos de costas um para o outro, isto é, desarticulados.

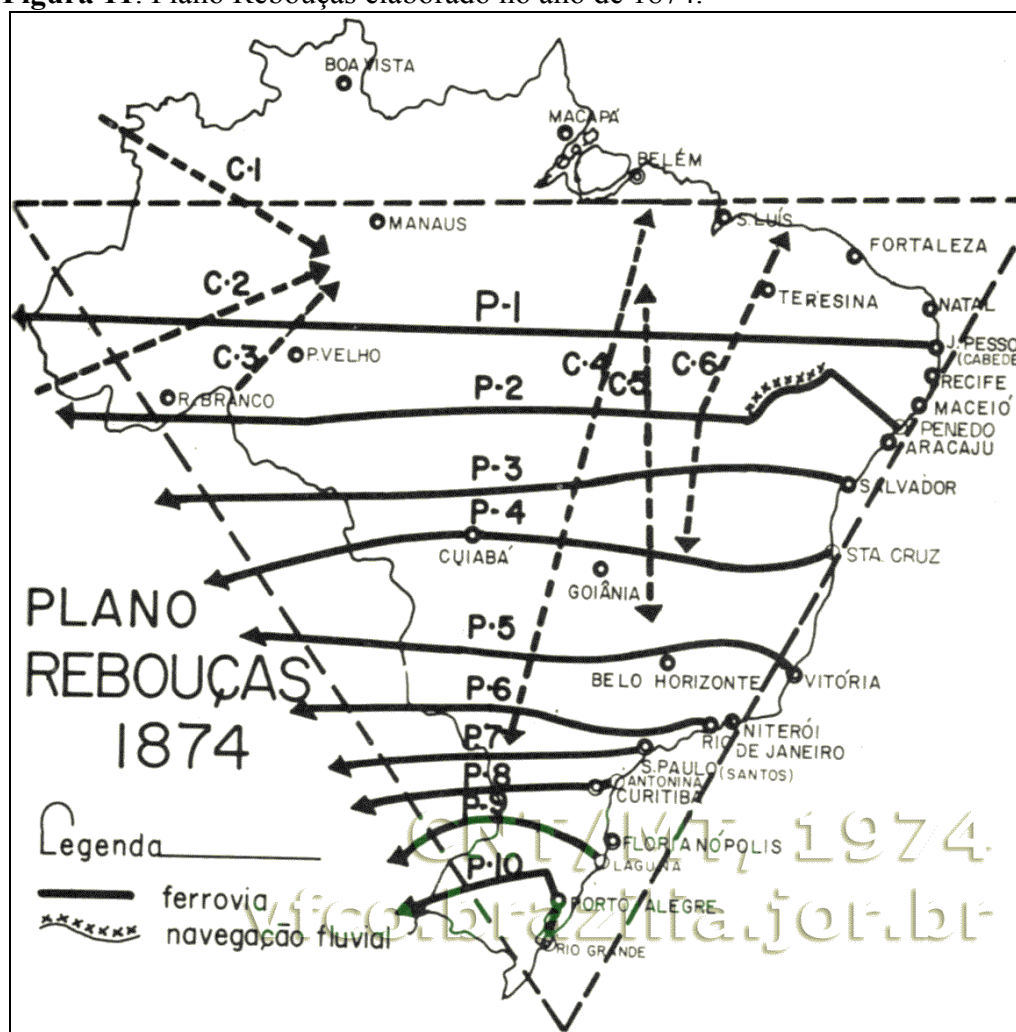
Desta maneira, deve-se ressaltar que a ideia de integrar o continente de leste a oeste não se trata de uma novidade do estágio atual do capitalismo latino-americano. Haja vista que essa aspiração esteve presente nos primeiros séculos de colonização, sendo de interesse dos aliados da metrópole e, por consecutivamente, dos heróis da independência da América hispânica, ademais:

A primeira ideia de ligar o oceano Atlântico e o Pacífico surgiu em 1551, quando o espanhol López Gómara propôs um atalho para encurtar o caminho entre Espanha e suas colônias no litoral americano do Pacífico. Porém, o plano foi considerado uma loucura pelo rei Felipe II, e essa ideia só voltou a tomar forma de fato no século XIX, quando Simon Bolívar determinou estudos sobre a viabilidade da obra. No entanto, o resultado dos estudos fez com que Bolívar desistisse da empreitada, pois os países da região não tinham condições de arcar com os custos (DULCI, 2008, p.81).

No Brasil, os estudos integracionistas iniciaram ainda no período Imperial. Uma vez que no ano de 1871 foi firmado contrato para realização do estudo de uma ferrovia que interligaria Curitiba (BR) com Sucre, Potosí e Oruro, na Bolívia, buscando uma saída ao Pacífico. Porém, dificuldades técnicas e a desconfiança entre os países interessados dificultaram a evolução desse projeto.

Em 1874, um novo plano, ainda mais ambicioso, seria elaborado pelo engenheiro André Rebouças (Plano Rebouças), que manifestava a intenção de integrar o continente por meio da construção de diversas conexões bioceânicas, que atravessariam o litoral da costa Atlântica ao Pacífico (COSTAS, 2012) (Vide Figura 11).

Figura 11: Plano Rebouças elaborado no ano de 1874.



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferroviiarios/1874-Plano-Reboucas.shtml>

Juntamente com o avanço dos estudos visando à integração do território nacional, a preocupação com a integração internacional, ainda que em menor ênfase, passou a figurar em algumas pesquisas realizadas. Sendo assim, no Plano Viário *Schnoor* de 1927, que já mencionava a capital do país no Planalto Central, onde agora se encontra o estado de Goiás, dispunha que deveria partir uma conexão da capital brasileira com Santiago do Chile e que se estenderia até a cidade portuária de Valparaíso no Chile (COSTAS, 2012).

Todavia, os primeiros planos que objetivavam pensar as infraestruturas de integração no âmbito continental, tratam-se de uma história pouco pesquisada. O primeiro encontro formal realizado por representantes dos países no intuito de definir as obras de transporte mais relevantes para a região foi realizado sob comando da ALADI, no ano de 1971, na cidade de Buenos Aires³⁵.

³⁵ No ano de 1963, foi aprovada a —Red Viária Centro-americana” e programas de execução para os próximos sete anos, fato que serviu de modelo para a iniciativa Sul-Americana.

Tais intenções evoluíram no IV encontro de ministros, para a introdução do conceito de “Rede de Transportes” que implicou na delimitação de um conjunto de obras consideradas relevantes para integração territorial. Essas, no ano de 1977, na Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes do Cone Sul, na cidade de Mar del Plata (AR), viriam compor a “Rede Fundamental de Transporte do Cone Sul” (o documento utilizava o termo “Cone Sul”, enquanto sinônimo de América do Sul) que definiu um conjunto de obras para todo o continente (VALENCIANO, 1980.)

Essa rede objetivava fomentar a complementação econômica, estabelecendo consenso, coordenando políticas e planejando ações para o setor, delegando responsabilidades para cada país na execução das obras, definindo prazos para conclusão das mesmas, a fim de alcançar o desenvolvimento harmônico e integrado entre os países da região.

Para tanto, foi reforçada a ideia de que cada país selecionasse as vias de transporte que deveriam ser incorporadas ao documento, viabilizando a integração nacional, intrarregional e extrarregional. Desta maneira, as redes foram classificadas em: 1) vias principais: destinadas ao transporte à distância; 2) redes subsidiárias: responsáveis pela acessibilidade direta, alimentando a rede principal.

A metodologia adotada para hierarquização da rede levou em consideração a distribuição de concentrações urbanas com mais de 200.000 habitantes, além dos centros urbanos menores, para o ano de 1978. O resultado possibilitou identificar interdependências funcionais do sistema regional de transporte, visando estimular a complementaridade entre os diferentes meios de transporte (intermodalidade) e a homogeneidade da rede, isto é, uma distribuição mais equitativa da mesma no território (intramodalidade) (Vide Figura 12)

A iniciativa propôs uma lista extensa de obras que não foram executadas em sua totalidade, devido às dificuldades financeiras que os países do continente enfrentariam na década de 1980. Tal fato, atrelado à ampliação dos acordos bilaterais entre os países, contribuiu para retirar o foco da escala continental para sub-regional, com a elaboração de planos de integração destinados ao Pacto Andino, mas, principalmente para contemplar a área que futuramente comporia o MERCOSUL, contribuindo para que as obras em escala continental tornassem demandas recorrentes nos estudos realizados nos anos seguintes.

Ora, após várias aspirações frustradas de retomar o planejamento da integração territorial em escala continental, foi somente no início do século XXI que o mesmo foi efetivado, momento em que foi firmada a IIRSA e as infraestruturas de transporte para América do Sul entrariam em foco, agora utilizando-se de uma metodologia mais complexa.

Curiosamente, no ano de 2011, o governo argentino ao publicar o *“Plan Estratégico Territorial. Avance II: Integración Territorial Internacional”* selecionou os principais eixos de integração e desenvolvimento expostos na IIRSA e sobrepôs essa rede de transportes sobre as principais concentrações urbanas no continente (Vide Figura 13), resultando numa representação cartográfica similar a elaborada no ano de 1978.

Os trinta anos que separam a elaboração de cada material cartográfico permitem realizar uma comparação interessante no que tange à evolução da rede urbana sul-americana e das infraestruturas de transporte rodoviário em âmbito continental, que apontam para o surgimento de novos núcleos urbanos e novas infraestruturas de transportes, mas o que chama a atenção é a tendência à densificação dos antigos eixos e o crescimento surpreendente dos sítios urbanos em torno dos mesmos.

Como ressaltamos ao iniciar nossas reflexões, a rede de transporte atual deve ser compreendida através da história da conformação dos territórios. Uma vez que, a influência da “inércia territorial” (PRIEMUS; ZONNEVELD, 2002 apud BLANCO; RODRIGUEZ 2011), ou seletividade do capital é considerável. Vale lembrar que não é novidade que o capital corporativo determinado a usufruir da infraestrutura já existente, tende a fomentar economias de aglomeração e vice-versa.

Nesse sentido, essa inércia territorial pode ser verificada ao comparar os cartogramas referentes à rede de transporte da década de 1970 publicados no ano de 2011. Desta maneira, permite constatar que a seletividade do capital implicou na contínua absorção de investimentos por algumas regiões em detrimento de outras, a fim de dinamizar, cada vez mais, a produtividade do capital. Nesta pesquisa, cujo recorte temático trata das infraestruturas de integração, poderemos constatar, no decorrer desse capítulo, como a IIRSA busca atender, em grande parte, antigas reivindicações já apresentadas a pelo menos três décadas, especialmente das áreas economicamente dinâmicas do continente, onde os capitais corporativos exigem maior fluidez territorial.

Ao considerar que as áreas economicamente dinâmicas do continente, cada vez mais, ampliam suas demandas por transporte, atrelado ao fato das infraestruturas de transporte comporem um “estoque de capital”, isto é, obras de infraestrutura que conforme ocorre sua utilização sofrem desgaste, e que caso não reparadas periodicamente podem resultar em inacessibilidade do trecho e, em maiores custos futuros para sua readequação, justifica-se o fato de tais áreas com maior fluxo necessitarem permanentemente de investimentos.

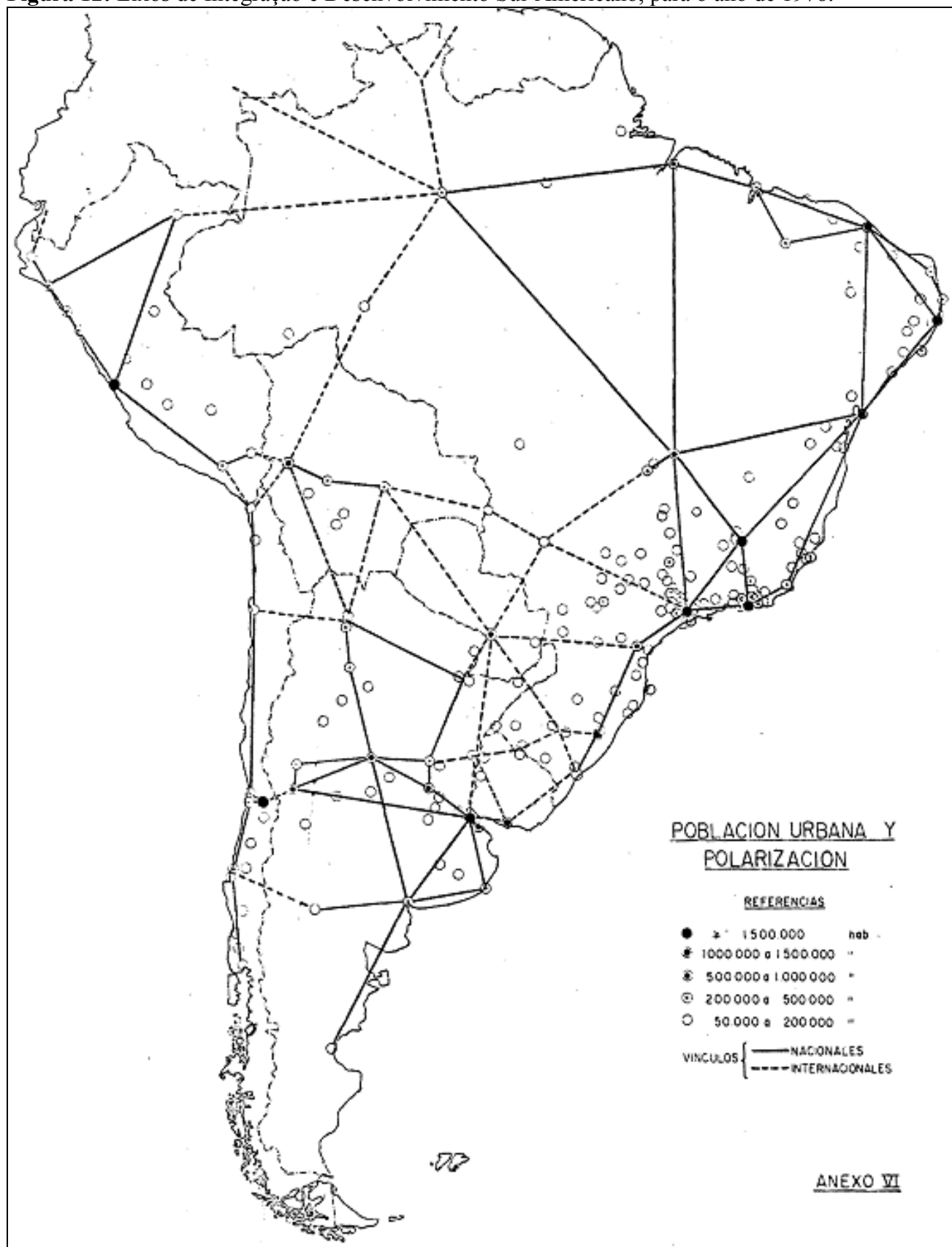
Por outro lado, com a incorporação de novas áreas à dinâmica do capital, como foi o caso da expansão da fronteira agrícola para o oeste brasileiro e para o norte argentino,

imporiam novas demandas por transporte. No entanto, como as *commodities* são destinadas em sua maioria ao mercado exterior e geralmente não existem ferrovias para realizar o trajeto, e quando existem apresentam baixa qualidade, as cargas são destinadas ao modal rodoviário, transitando obrigatoriamente, pela área mais densamente ocupada do continente (fachada litorânea) para consecutivamente chegarem aos portos e serem exportadas. Nesse momento, contribuindo também com a necessidade, cada vez maior, de investimentos nas áreas economicamente dinâmicas, enquanto não existe uma matriz de transporte equilibrada na região.

Aliás, deve-se considerar que os interesses corporativos em centralizar investimentos em determinados espaços densificados, contribui para momentânea redução dos custos de circulação, para os produtos direcionados às cidades situadas no decorrer dos grandes eixos. Além disso, devido ao padrão da rede urbana existente os investimentos nesses principais eixos influem na ampliação da mobilidade inter/intra-urbana, implicando na redução dos custos de reprodução da força de trabalho, ainda que essa fluidez encontre seu limite na concentração econômica, isto é, a própria seletividade do capital em determinado momento passa a gerar deseconomias de aglomeração.

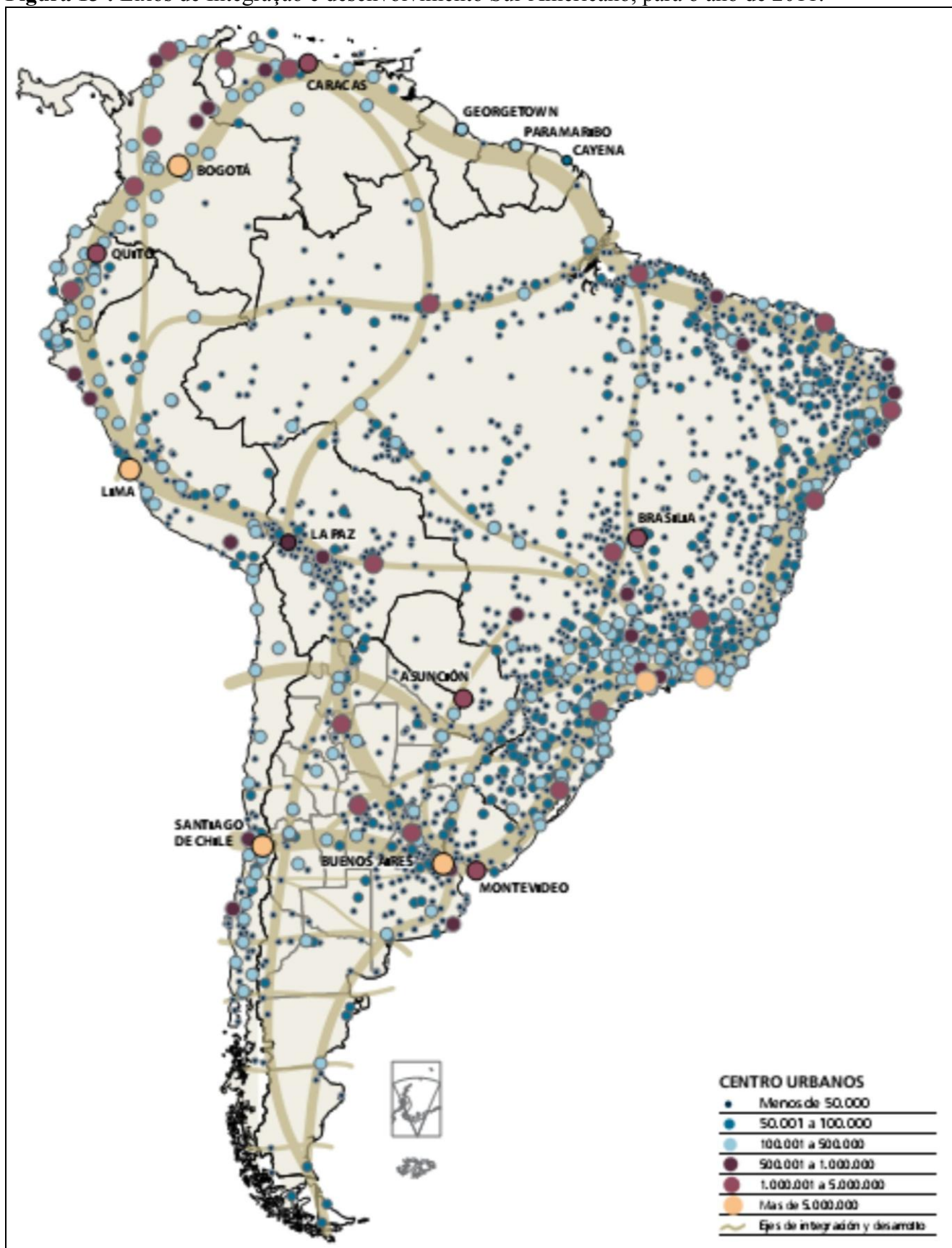
Desta maneira, o argumento que os investimentos nas infraestruturas selecionadas pela IIRSA/COSIPLAN referem-se, exclusivamente, a uma nova necessidade do capitalismo latino americano não é correto. Logo, como pode-se constatar os investimentos definidos para o século XXI tratam-se de reivindicações antigas e continuas das áreas economicamente dinâmicas, seletivizadas pelo capital para ampliação da fluidez territorial e que, atualmente passam a agregar também exigências das novas áreas ocupadas, por melhor fluidez para atingir o mercado doméstico e internacional.

Figura 12: Eixos de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, para o ano de 1978.



Fonte: VALENCIANO, 1980.

Figura 13 : Eixos de Integração e desenvolvimento Sul-Americano, para o ano de 2011.



Fonte: Plan Estratégico Territorial. Avance II: Integración Territorial Internacional, 2011.

2.1 A IIRSA: A retomada do planejamento territorial na América do Sul

No ano 2000, em meio à comemoração dos 500 anos de descobrimento do Brasil, foi realizado a convite do presidente brasileiro, Fernando Henrique Cardoso, para o primeiro encontro de presidentes da América do Sul, que foi realizado em Brasília e contou com a participação dos doze mandatários dos países sul-americanos, apresentando como pautas diversas temáticas que interessavam ao conjunto de países, como: a democracia, o problema das drogas ilícitas, os crimes, a produção do conhecimento, o comércio e as infraestruturas de integração (COUTO, 2006).

Entretanto, a temática que demonstrou maiores avanços foi a última, por meio do lançamento da IIRSA. Essa objetivava ser um programa de obras multissetorial, multinacional e multidisciplinar, cuja intenção era a de melhorar e ampliar as infraestruturas físicas e, por conseguinte, elevar a competitividade da região no comércio mundial, possibilitando saldos positivos para a balança comercial dos países membros.

Sendo assim, em dezembro do mesmo ano, os Ministros do Transporte, Energia e Comunicações dos países participantes reuniram-se em Montevidéu (Uruguai). Nesse momento foram estabelecidos os princípios que orientam a iniciativa, a saber:

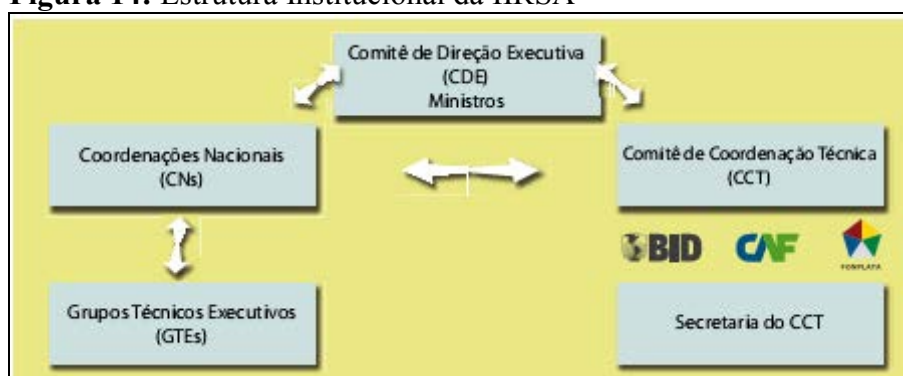
- ✓ **Regionalismo aberto:** visa ampliar o comércio exterior no âmbito regional, mas também extrarregional;
- ✓ **Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID):** são obras de infraestruturas que perpassam o território de vários países, apresentando uma função transnacional;
- ✓ **Sustentabilidade socioambiental e político-institucional:** implica na elaboração de dispositivos que garantam a maior participação da comunidade na decisão dos empreendimentos realizados, buscando reduzir os impactos socioambientais;
- ✓ **Aumento do valor agregado da produção:** visa à consolidação de cadeias produtivas que fortaleceriam a complementaridade entre as economias da região e a fomentação de setores de alta competitividade internacional;
- ✓ **Tecnologias de informação:** busca incentivar a elaboração/difusão de conhecimento sobre os países Sul-Americanos, favorecendo o planejamento governamental, as estratégias adotadas dos setores produtivos e a educação;
- ✓ **Convergência normativa:** almeja, por meio da intensificação do diálogo entre as autoridades reguladoras e de planejamento dos diversos países, estabelecer consenso, principalmente no que tange às questões relativas ao financiamento de obras realizadas

por um conjunto de países, além do afinamento das regras que definem a atuação da iniciativa privada na região;

- ✓ **Coordenação Público-Privada:** objetiva o estabelecimento de um ambiente regulatório para o desenvolvimento de parcerias público-privadas, estabelecendo os deveres e obrigações, além de possíveis riscos e benefícios às parcerias firmadas.

Para tanto, a iniciativa seria composta por uma estrutura institucional apoiada em órgãos nacionais e regionais já efetivos, com propósito de realizar o aproveitamento do capital humano (*Know-how*) existente, reduzindo os custos e o tempo necessário para a formação de uma nova equipe. Deste modo, a iniciativa foi organizada em quatro níveis (Vide Figura 14).

Figura 14: Estrutura Institucional da IIRSA



Fonte: IIRSA, 2010.

- ✓ **Grupos Técnicos Executivos (GTE):** em cada Eixo de Integração e Desenvolvimento (EID) e em cada Processo Setorial de Integração (PSI) conformaram-se equipes, compostas por especialistas indicados pelos países participantes. Mediante estudos, as equipes se tornaram responsáveis pela seleção das obras que viriam a compor o Portfólio da iniciativa, assim como propuseram alternativas para o equacionamento das questões normativas;
- ✓ **Comitê de Coordenação Técnica (CCT):** composto pela Corporação Andina de Fomento (CAF), o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia da Prata (FONPLATA) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)³⁶. Visa oferecer

³⁶ O BID, atualmente, é composto por 48 países, sendo 26 dos mesmos sócios mutuários da América Latina e do Caribe. O mesmo tornou-se o principal financiador de obras de infraestrutura na região. Para tanto, com os investimentos realizados pelos países mutuários, como as obras do IIRSA, tornou-se necessário ampliar o capital ordinário do banco, que no momento é de US\$ 105 bilhões. O Brasil, que realizou aproximadamente 25% dos empréstimos, defendeu um aumento do aporte do banco de US\$ 100 bilhões. Todavia, devido ao momento de instabilidade econômica mundial, os países ricos discordaram da proposta, já o principal credor do banco com 30% do capital os EUA, após resistências do seu Congresso concordou, em março de 2010, com aumento de

apoio técnico e financeiro à iniciativa, por meio de fundos ~~br~~“brandos” para custear estudos e projetos, além de realizar a divulgação de informações sobre a iniciativa. Já no ano de 2003, o comitê passou a contar, também, com o financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que passou a possibilitar maior autonomia às tomadas de decisões;

- ✓ **Coordenação Nacional (CN):** articula as informações das diversas instâncias governamentais, criando mecanismos para viabilizar a participação do setor privado e da sociedade civil. Para tanto, a mesma realiza, geralmente, duas reuniões ao ano, momento em que são analisados os avanços dos planos de execução da agenda de obra;
- ✓ **Comitê de Direção Executiva (CDE):** constituído, normalmente, por ministros do planejamento ou da infraestrutura de cada país, que se reúnem uma vez ao ano, para avaliar os planos e redefinir as estratégias de trabalho para o próximo ano.

No período de 2003 a 2004, foi elaborada a ~~Metodologia~~ “Metodologia de Planejamento Territorial Indicativa” e, por conseguinte foi realizado o ~~Ordenamento~~ “Ordenamento da Carteira de Projetos” da IIRSA. Tal proposta pautou-se em um viés geoeconômico do território, cuja organização passou a ser pensada por meio das infraestruturas de integração e dos aspectos regulatórios que incidem sobre as mesmas.

Sendo assim, foram definidos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), isto é, definiu-se um recorte espacial multinacional articulado por infraestruturas de integração, que buscam mediante metas comuns, dinamizar as economias dessas regiões, por meio da implantação de uma cadeia logística integrada. Vale frisar ainda, que houve também o estabelecimento de sete Processos Setoriais de Integração (PSI), a saber: tecnologias de informação e das comunicações, sistemas operacionais de transporte aéreos, facilitação de passos de fronteira, sistemas operacionais de transporte marítimo, integração energética, sistema de transporte multimodal e sistemas de financiamento. Esses, mais tarde, foram reduzidos a quatro.

Para a concretização dos EID e dos PSI foram levados em consideração os seguintes critérios:

- **A cobertura geográfica dos países e regiões:** visava, por meio de infraestruturas, fomentar a integração de regiões que apresentam grandes concentrações populacionais;
- **Os fluxos existentes:** objetivava identificar as regiões e as infraestruturas por onde perpassava a maior intensidade de fluxos comerciais, no intuito de melhorar/ampliar a capacidade dessas infraestruturas;
- **Os fluxos potenciais:** promover o reconhecimento das áreas com presença de recursos naturais, cujos investimentos em infraestrutura podem favorecer o desenvolvimento de produtos exportáveis;
- **A sustentabilidade socioambiental:** buscou-se, em tese, considerar na elaboração dos projetos a diversidade ambiental e cultural de cada região, incluindo áreas protegidas, reservas florestais e reservas indígenas, almejando reduzir os impactos ambientais dos projetos.

O resultado foi a definição de 12 Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID). No entanto, na V Reunião do Comitê de Direção Executiva em 2003, esses foram reduzidos a dez EID: Andino, Andino do Sul, Capricórnio, Hidrovia Paraguai-Paraná, Amazonas, Escudo Guianês, do Sul, Interoceânico Central, Peru-Brasil-Bolívia e MERCOSUL-Chile (abarca a região do MERCOSUL, mais o Chile). Deve-se chamar a atenção para o fato de que esses eixos, delimitados por grandes infraestruturas, encontram-se sobrepostos, mas ainda assim, muitas vezes apresentam dinâmicas econômicas que extrapolam o recorte territorial adotado pelo projeto (Vide figura 15).

Tais EIDs, enquanto um esforço de regionalização orientados por eixos de infraestrutura, abarcam áreas que demonstram uma grande discrepância em relação a diversas variáveis, como: a extensão territorial abrangida, a população e o Produto Interno Bruto (PIB). Percebe-se que somente os EID Amazonas e o Andino possuem uma área territorial correspondente a 50,5%, e 54,4% do continente Sul-Americano. Já em relação ao número de população e ao Produto Interno Bruto (PIB), o eixo Andino concentrava aproximadamente 82,8% e 61,3%, enquanto o eixo MERCOSUL-Chile, 53,7% e 86,4% para os respectivos índices (Vide Tabela 03).

Figura 15: Eixos de Integração e Desenvolvimento definidos na IIRSA



Fonte: CANALI, 2007.

Tabela 03: Eixos de Integração e Desenvolvimento: superfície em milhões de km², população em milhões de habitantes e PIB em bilhões de dólares a preços de mercado constantes de 2000, sobre a base de valores de 2008 e percentagens.

Eixo de Integração e Desenvolvimento	Superfície		População		PIB	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Amazonas	5,7	50,5	61,5	22,2	150,5	13,7
Andino	2,6	54,4	103,5	82,8	361,8	86,4
Capricórnio	2,8	20,6	49,9	19,0	228,9	16,7
Escudo Guianês	4,0	40,8	24,5	11,2	199,9	19,6
Hidrovia Paraguai-Paraná	3,8	29,6	73,2	29,4	419,3	32,3
Interoceânico Central	3,5	28,7	92,6	36,8	485,8	45,7
MERCOSUL-Chile	3,2	25,5	137,3	53,7	852,4	61,3
Peru-Brasil-Bolívia	1,1	10,5	10,2	4,5	20,4	2,1
Sul	0,5	13,4	5,8	13,4	34,5	6,9
Andino do Sul	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d

Fonte: IIRSA/ Portfólio de Projetos, 2010. a/ Valor consignado como percentagem da soma do total da variável respectiva dos países que integram o EID. n/d informações não disponíveis

Para um melhor planejamento dos EID delimitados, esses foram classificados conforme os fluxos econômicos existentes em **Eixos com dinâmica de integração pré-estabelecidos**, que já possuíam concentração populacional, dinâmica comercial e infraestrutura de integração de relativa qualidade, como foi o caso dos EID: Andino e o MERCOSUL-Chile, que abarcam respectivamente a CAN e o MERCOSUL. Por sua vez, os **Eixos Emergentes** que apresentavam potencial de crescimento e que, entretanto, a precariedade ou inexistência de infraestrutura física adequada, torna-se um entrave para o seu desenvolvimento, como era a situação dos demais EID: Andino do Sul, Capricórnio, Hidrovia Paraguai-Paraná, Amazonas, Escudo Guianês, Sul, interoceânico Central, Peru-Brasil-Bolívia.

Cada eixo apresenta peculiaridades, sendo fundamental a realização de estudo de maior fôlego sobre a dinâmica econômica e as implicações decorrentes dos projetos da IIRSA em cada área. Essa delimitação possibilitou que, no período de 2003 a 2004, fossem selecionadas e hierarquizadas as obras de infraestrutura que viriam a integrar o Portfólio de obras da IIRSA, composto, inicialmente, por 335 projetos com investimentos estimados em US\$ 21.577 milhões, que alcançariam no ano de 2010 o total de 524 projetos, com investimentos programados de US\$ 96.119,2 milhões, configurando-se atualmente em uma das maiores carteiras de investimentos direcionadas às infraestruturas no mundo.

Sendo assim, para cada EID foram identificados projetos de maior importância, definidos como **Projeto Âncora**: obras de grande porte, que canalizam os fluxos que deverão

ser repassados também para outras vias e **Projetos Rótulas:** compostos por obras que interligam diferentes grupos de projetos pertencentes ao mesmo ou a outro EID.

Desta maneira, em novembro de 2004, foram selecionados em meio ao Portfólio da IIRSA um grupo constituído por 31 obras, geralmente Projetos Âncora com nível avançado de preparação, que viriam a compor a Agenda de Implementação Concensuada (AIC) para o período de 2005-2010. Logo, esse pacote de obras passaria a funcionar como vitrine da IIRSA, sendo utilizado para o *marketing* governamental do projeto e tornando-se objeto de grande parte das análises acadêmicas.

Prontamente, a partir do ano de 2009 sob a responsabilidade da UNASUL (União das Nações Sul-Americanas) a IIRSA foi incorporada como foro técnico de infraestrutura do recém-criado Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN). Esse órgão tornou-se responsável pelas questões infraestruturais e por atualizar a agenda de obras da IIRSA visando “Aprofundar e aperfeiçoar os avanços alcançados na identificação, evolução e implementação dos projetos de integração no marco do processo de planejamento de escala regional, que realizam os países da América do Sul.” (DECLARAÇÃO DE COCHABAMBA, 2006 – Tradução Nossa).

Para tanto, o COSIPLAN manteve enquanto ideais a busca pela integração dos setores de energia e de transporte. Esse último, a fim de reduzir os custos logísticos e promover a ampliação da complementaridade produtiva, com destaque para as indústrias de pequeno e médio porte, enquanto medida para alcançar o desenvolvimento econômico e social, atrelado à sustentabilidade ambiental e ao respeito aos povos.

Assim sendo, no ano de 2011, foi lançado o **Plano de Ação Estratégica (PAE)** com objetivo de orientar os trabalhos da iniciativa nos próximos dez anos. Esse, mediante uma série de discussões, agregou os progressos da IIRSA, entre eles a “Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo” e as ferramentas metodológicas³⁷ do antigo projeto. O resultado foi a atualização do antigo Portfólio da IIRSA, por meio do estabelecimento de um

³⁷Como ferramentas metodológicas destacaram-se: 1-) A Metodologia de Evolução Ambiental e Social com Enfoque Estratégico (EASE)- elaborada para identificar ações complementares, com potencial de causar impactos positivos, oferecendo como vantagem praticidade, rapidez e reduzidos custo na orientação para definição de normas e estratégias para as tomadas de decisões. 2-) A Metodologia de Integração Produtiva e Logística (IPrlg) - trata-se de procedimentos para avaliar o potencial de integração produtiva e o desenvolvimento de serviço logístico de valor agregado nas áreas de influência de um grupo de projetos inseridos em um determinado EID; 3-) A Rede Geoespacial da América do Sul (GeoSUR)- trata-se de um site que gera e centraliza informações cartográficas da região para atender as necessidades do planejamento da iniciativa. 4-) A Base de Dados da Carteira de Projetos - refere-se a um sistema para o acompanhamento do andamento das obras, o mesmo encontra-se disponível em um site possibilitando a consulta do andamento das obras.

novo Portfólio composto por 531 projetos e com investimentos estimados em US\$ 116.120,6 milhões.

Seguindo o mesmo padrão da IIRSA, na reunião de Julho de 2011, todas as coordenações nacionais apresentaram propostas de projetos, por conseguinte, por meio do diálogo entre os países, tais demandas expostas na PAE convergiram para uma agenda com projetos estruturados de maiores dimensões.

Deste modo, assim como na IIRSA foi definido um portfólio com os principais projetos, na reunião de agosto do mesmo ano, o COSIPLAN criou a **Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API)**, que visava "[...] Promover a conectividade na região a partir da construção e operação eficiente de infraestruturas para sua integração física, atendendo a critérios de desenvolvimento social e econômico sustentáveis, preservando o meio ambiente e o equilíbrio dos ecossistemas" (Estatuto do COSIPLAN, artigo 4º- Nossa Tradução).

Portanto, a API foi composta por projetos classificados como: **–Projetos Estruturados**”, ou seja: obras que favorecem as redes de conectividade física, com alcance regional e com potencial de fomentar sinergias e de solucionar as deficiências da infraestrutura existente e, por conseguinte **–Projetos Individuais**”, aqueles que apresentam função complementar aos projetos estruturados, geralmente projetos de menor porte.

Logo, propomos realizar uma análise exploratória, primeiramente dos projetos que compõem a Agenda de Implementação Consensuada (AIC) e Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API), vitrine da iniciativa. Sequencialmente, embora sejam pouco mencionados nas análises acadêmicas e pelo *marketing* governamental, devemos examinar os Portfólios da IIRSA e do COSIPLAN, que abarcam uma extensa lista de obras.

2.1.1. Da Agenda de Implementação Consensuada (AIC) à Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API): uma vitrine para a IIRSA/COSIPLAN

No ano de 2004, após a III Reunião de presidentes da América do Sul, na cidade de Lima (Peru), o Grupo Técnico Executivo da IIRSA selecionou os melhores projetos para compor um portfólio de obras principais. Tratavam-se geralmente de **Projetos Âncora**, com um nível avançado de preparação e com expectativa de conclusão de curto prazo, cuja execução poderia reverter em grande impacto e visibilidade para o grupo de projetos, além de possuir boa perspectiva de financiamento e o apoio político dos diversos setores de cada país.

Deste modo, por meio da Declaração de *Ayacucho*, foi instituída a Agenda de Implementação Consensual (AIC) para o período de 2005-2010. Essa foi composta por um conjunto de 31 projetos, distribuídos por sete EID (foi excluído o EID: Sul, Andino do Sul, Hidrovia Paraguai-Paraná) sendo: dezesseis rodoviários, cinco pontes, duas ferrovias, três postos de fronteira, um hidroviário, um portuário e um gasoduto. Deve-se destacar ainda, dois Processos Setoriais de Integração (PIS): o projeto de Exportação por Remessas Postais para Médias, Pequenas e Microempresas e o Acordo *Roaming* da América do Sul. Esses últimos projetos não se encontram restritos a nenhum eixo e visam beneficiar a todos os países. A distribuição espacial dessas obras pode ser visualizada a seguir (Vide Figura 16).

Todos os EID foram contemplados por projetos, sendo 7 ao MERCOSUL-Chile; 7 ao Interoceânico Central; 4 ao Escudo Guianês; 4 ao Eixo Amazonas; 3 destinados ao eixo Andino; 2 ao Peru-Brasil-Bolívia; 2 ao Capricórnio; além dos 2 Processos Setoriais de Integração que abrangem todos os EID.

Por outro lado, embora a iniciativa objetivasse a promoção de infraestruturas transnacionais, quase metade das obras (16) era de investimentos apenas nacionais, embora as perspectivas de seus impactos extrapolassem as fronteiras nacionais. Já 15 dos empreendimentos eram de investimentos realizados por mais de um país, situação que demonstra uma convergência de interesses dos países nas obras selecionadas, favorecendo o desenvolvimento do aparato normativo para a viabilização de financiamento em conjunto pelos países membros e, por fim, do ordenamento territorial, por meio das infraestruturas de integração.

Figura 16: Proyectos que componen a AIC para el período de 2005 a 2010



Fonte: IIRSA-Informe de Evaluación, Julio de 2010.

Tal agenda de obras foi apresentada no ano de 2005, com investimentos estimados em US\$ 5.832,8 milhões. Valor esse que, nos próximos cinco anos mais que duplicou, alcançando a cifra de US\$ 14.023 milhões. Tal ampliação nas estimativas de investimentos iniciais seria justificada devido ao fato do portfólio de obras ter sido lançado ainda muito prematuro, isto é, com um grande número de projetos ainda em fase inicial de estudos (Vide Tabela 04).

Tabela 04: Evolução dos Projetos delimitados para agenda consensuada 2005/2010 em milhões de US\$

Nº	PROJETOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Países
MERCOSUL-CHILE								
1	Duplicação da rota 14 entre Paso de los Libres y Gualaguaychú	370,00	---	----	780,00	----	-----	AR (BR)
2	Adequação do corredor Rio Branco- Montevideu-Colonia- Nueva Palmira	163,00	176,80	---	266,40	247,50	234,0	UY (AR-BR)
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão – Rio Branco	12,00	-----	---	24,60	35,00	-	BR-UY
4	Duplicação do Tramo Palhoça- Osorio (Rodovia MERCOSUL)	800,00	----	1.200,0	---	989,00	700,0	BR (AR-UY)
5	Projeto Ferroviário Los Andes- Mendonza (Ferrovia Transandina Central)	251,00	----	----	3.000,00	3.000,00	5.100,0	AR-CL
6	Rota Internacional CH 60 (Setor Valparaíso- Los Andes)	286,00	----	----	-----	280,00	286,0	CL (AR)
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	1.000,0		----	-----	---	-----	AR (BO)
CAPRICORNIO								
8	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza- Yacuiba e Centro de Fronteira	10,00		----	----	--	23,0	AR-BO
9	Nova Ponte Presidente Franco – Porto Meira, e Centro de Fronteira Paraguai – Brasil	55,00		----	-----	60,00	80,0	PY-BR
INTEROCEÂNICO CENTRAL								
10	Construção da estrada Pailón – San José – Puerto Suárez	435,00	---	444,80	-----	417,00	477,0	BO (BR-CL-PE)
11	Anel Ferroviário de São Paulo (trecho norte e sul)	300,00	---	400,00	-----	----	850,0	BR
12	Posto de Fronteira Infante Rivarola – Cañada Oruro	1,20	---	---	2,00	1,70	2,0	BO-PY
13	Construção da estrada Cañada Oruro- Villamontes- Tarija- Estación Abaroa	60,00	---	----	-----	----	49,0	BO (PY)
14	Construção da estrada	76,00	---	93,00	-----	----	95,0	BO

	Toledo -Pisiga							(CL)
15	Pavimentação e melhoramento da estrada Iquique - Colchane	19,00	19,20	37,00	42,00	52	42,0	CL (BO)
16	Reabilitação do tramo El Sillar	30,00	---	2,50	2,60	120,00	120,0	BO (BR-CL-PE)
ANDINO								
17	Centro Binacional de atenção de fronteira desaguadero	7,50	---	----	----	----	----	BO-PE
18	Posto de Fronteira Cúcuta – San Antonio del Táchira	2,00	---	----	----	----	----	CO-VE
19	Recuperação da navegabilidade do Rio Meta	108,00	----	----	----	----	----	CO-VE
AMAZÔNIA								
20	Corredor viário Tumaco-Pasto – Mocoa- Puerto Asís	183,00	---	----	----	332,00	373,0	CO
21	Rodovia Paita – Tarapoto – Yurimaguas, Porto e Centro Logísticos	285,00	338,00	----	----	----	681,2	PE (BR)
22	Rodovia Lima – Tingo María – Pucallpa, Porto e Centros Logísticos.	514,00	589,00	----	---	542,80	1351,3	PE (BR)
23	Porto Francisco de Orellana	40,00	105,30	----	----	314,20	105,3	EC
PERÚ- BRASIL -BOLÍVIA								
24	Pavimentação Iñapari – Porto Maldonado – Inambari, Inambari - Juliaca/ Inambari - Cusco	694,00	1.055,00	----	----	1.053,00	1384,3	PE (BR)
25	Ponte sobre o Rio Acre	10,0	12,0	----	----	---	----	BR- PE
ESCUDO GUIANÊS								
26	Estrada Boa Vista-Bonfim – Lethem – Georgetown (1º Etapa Estudos)	3,30		---	----	----	--	GY-BR
27	Ponte sobre o Rio Takutu	10,0		---	----	---	----	GY-BR
28	Estrada Venezuela (Cidade Guayana) – Guayana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo) (1º Etapa)	0,80		----	----	----	----	VE-GY-SU
29	Melhorias na via Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre o Rio Marowijne	105,00		----	----	----	----	SU-GY
TICS								
30	Exportação por postais para PyMEs	1,0	1,20	2,50	---	---	5,0	Todos
31	Implementação do Acordo de Roaming na América do Sul	1,0	1,00	0,40	--	---	1,3	Todos
TOTAL		5.832,80	6.403,60	6.921,10	10.188,20	10.376,70	14.023,0	

LEGENDA

	Perfil		Pré-execução		Em Licitação		Execução		Concluído
---	---------------	---	---------------------	---	---------------------	---	-----------------	---	------------------

Fonte: *Informe de Avance de la Agenda de Implementación Consensuada*, para o ano de 2006,2007,2008, 2009, 2010 e 2011.

Resultou curioso observar que, embora a iniciativa busque, enquanto modalidade de financiamento, ampliar a participação do setor privado para execução das obras, as mesmas parecem inicialmente atraí-los pouco. Foi o poder público que realizou a maior parcela de investimentos, que evoluíram de 61,3%, em 2005, para 67,7%, em 2010. Por conseguinte, as parcerias público-privadas apresentaram participação de 32,3%, em 2005, revelando queda para 29,0%, em 2010. Já o financiamento privado teve reduzida sua participação de 6,5% em 2005, para 3,2% em 2010.

Por outro lado, os imprevistos no decorrer da execução das obras também contribuíram para a elevação dos custos dos empreendimentos, como podemos constatar no decorrer de nossa análise. Haja vista, no caso do Eixo MERCOSUL-Chile, o Projeto ferroviário Andes-Mendoza, uma obra de grande porte que busca a construção de uma travessia ferroviária na Cordilheira dos Andes, ligando Luján de Cuyo na província de Mendoza, até a Região V do Chile, que na fase de pré-execução apresentou a necessidade de modificações técnicas no projeto, acarretando a elevação dos investimentos de US\$ 251 milhões para US\$ 510 milhões.

Já outros fatores que explicam o aumento nos custos das obras estão relacionados aos entraves que surgiram no momento de execução das mesmas. Para exemplificar, mencionamos no EID Amazonas, o projeto Rodovia Lima-Tingo-María-Pucallpa, Porto e Centros Logísticos do Peru, cujas estimativas iniciais eram de US\$ 514 milhões em 2005 e atingiriam US\$ 1.351 milhões em 2010, devido aos maiores custos na execução das obras do Porto de Callao, da autopista Ramiro Priale-Puente Ricardo Palma e da rodovia Tingo María-Pucallpa.

E os exemplos não param por aí, no Eixo Peru-Brasil-Bolívia o projeto rodoviário Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambri-Cusco, de que as primeiras estimativas de investimentos para o ano de 2005 foram de US\$ 694 milhões evoluíram no ano de 2010 para US\$ 1.384 milhões. Do mesmo modo, no Eixo MERCOSUL-Chile, o projeto de Duplicação da Rota 14 apresentava cálculos de investimentos iniciais em fase de preparação de US\$ 370 milhões, que saltariam, após o início da execução da obra, no ano de 2008, para US\$ 780 milhões. Tais problemas apontados abrem possibilidade para o

questionamento da qualidade dos projetos iniciais elaborados, que não previram vários contratempos, além da transparência na execução das obras. Porém, afastando-se das especulações, de fato o que podemos afirmar é que tais aspectos acabam contribuindo para que a AIC apresente atrasos no andamento das obras, embora tenha sido elaborada para o período de 2005 a 2010.

Deste modo, no último informe publicado sobre as obras da AIC, no ano de 2010, estavam concluídos dois dos projetos delimitados (6,5%): a Ponte sobre o rio Acre e a Ponte sobre o rio Takutu, ambas as obras foram estimadas em US\$ 22 milhões. Destarte, nesse momento havia 19 (61,3%) projetos em execução, com investimentos estimados em US\$ 7.677,4 milhões; 8 (25,8%) em pré-execução, com investimentos estimados de US\$ 6.320,8 milhões; 2 (6,5%) em fase de perfil, num valor de US\$ 2,8 milhões.

No que tange ao restante das obras verificamos um atraso médio entre dois a seis anos, e em alguns casos, como o do Projeto Ferrovia Andes-Mendoza, averiguamos um atraso estimado de até treze anos. Ademais, dos projetos em atraso, 15 apresentavam uma progressão adequada, embora 11 projetos tenham enfrentado problemáticas diversas no decorrer de sua elaboração, sendo que: 3 apresentavam problemas de financiamento, outros 3 possuíam problemas burocráticos que seriam equacionados e, por fim, 5 tiveram modificações em seu planejamento técnico e ambiental, tendo seu prazo para conclusão protelado.

No ano de 2010, haviam 26 obras com previsão de conclusão para o ano de 2011, 12 deveriam ser concluídas até o ano de 2012, sete eram esperadas para o ano de 2013, 3 até o ano de 2014 e 2 obras têm previsão entre os anos de 2016 e 2020. Todavia, ainda haviam 3 obras sem data de entrega prevista, como: a Passagem de Fronteira Cúcuta-San Antonio del Táchira; o Gasoduto do noroeste Argentino e a rodovia da Venezuela (Ciudad Guayana) Guyana (Georgetown)- Suriname (Paramaribo) (Vide tabela: 05).

Ademais, com a mudança institucional no âmbito da IIRSA, que foi submetida à COSIPLAN, as antigas obras da iniciativa seriam incorporadas ao novo Portfólio do projeto. Já outras foram anexadas a Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API) uma lista composta por 31 projetos estruturais, que passou a substituir a AIC (Vide Figura 17).

Figura 17: Proyectos delimitados na API para o ano de 2011-2022



Fonte: COSIPLAN, 2011

No total foram contemplados 8 EIDs e, diferente da AIC, não foi incluso nenhum PSI porém, foi incorporado o EID Hidrovia Paraguai-Paraná. Sendo assim, cada EID foi contemplado por pelo menos 1 projeto, sendo 6 no MERCOSUL-Chile; 5 no Andino; 5 no Capricórnio; 4 no Interoceânico; 4 no Hidrovia Paraguai-Paraná; 3 no Amazonas; 3 no Escudo Guianês e 1 no Peru-Brasil-Bolívia. Desse total, a maioria dos projetos esteve relacionado ao modal rodoviário (rodovias, acessos e pontes) e os demais as ferrovias, gasoduto, aeroporto, projetos multimodais e eletrificação (Vide Tabela 05).

Tabela 05: Lista de Projetos API e montante de investimentos (em milhões de US\$) para o ano de 2011.

N	NOME DOS PROJETOS API	Países	Valor
AMAZONAS			
1.	Eixo Viário Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Porto, Centro logísticos e hidrovias	PE	568,9
2.	Eixo viário Callao -La Oroya -Pucallpa, Portos, Centros Logísticos e hidrovias	PE	2.529,4
3.	Acesso nordeste ao Rio Amazonas	BR / CO / EC / PE	105,5
ANDINO			
4.	Corredor viário Caracas - Bogotá – Buenaventura / Quito	CO / EC / VE	3.350,0
5.	Interconexão fronteiriça Colômbia – Equador	CO / EC	223,6
6.	Sistema de conectividade de passo de fronteira Colômbia – Venezuela	CO / VE	5,0
7.	Centro binacional de atenção de fronteira (Cebaf) drenagem	BO / PE	4,0
8.	Autopista do Sol: melhoramento e reabilitação do tramo Sullana - Águas Verdes	PE	90,3
CAPRICÓRNIO			
9.	Construção da Ponte binacional Salvador Mazza - Yacuiba e Centro de Fronteira	AR / BO	23,0
10.	Conexão Oeste Argentina – Bolívia	AR / BO	227,0
11.	Corredor ferroviário bioceânico Paranaguá – Antofagasta	AR / BR / CL / PY	944,6
12.	Conexão viária Foz - Ciudad del Este - Asunción – Clorinda	AR / BR / PY	316,0
13.	Linha de transmissão de 500 kv (Itaipu - Asunción - Yacyreta)	PY	255,0
ESCUDO GUIANÊS			
14.	Reabilitação da rodovia Caracas – Manaus	BR / VE	480,0
15.	Rota Boa Vista - Bonfim - Lethem- Linden – Georgetown	BR / GU	250,0
16.	Rotas de conexão entre Venezuela (cidade Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (South Drain - Apura - Zanderij - Moengo - Albina), incluindo a construção da Ponte sobre o rio Corentine	GU / SU / VE	300,8
HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ			
17.	Melhoramento da navegabilidade dos rios da Bacia da Prata	AR / BO / BR / PY / UY	854,8
18.	Interconexão ferroviária Paraguay - Argentina – Uruguay	AR / PY / UY	268,0
19.	Reabilitação do ramal ferroviário Chamberlain - Fray Bentos	UY	100,0
20.	Anel viário de Nueva Palmira e sistema de acesso terrestre ao porto	UY	8,0
INTEROCIÂNICO CENTRAL			
21.	Aeroporto distribuidor de carga e passageiros para América do Sul (hub aeroporto Internacional Viru Viru, Santa Cruz)	BO	20,0
22.	Melhoramento da conectividade viária no eixo Interoceânico Central	BO / BR	383,0
23.	Passagem de fronteira Infante Rivarola - Cañada Oruro	BO / PY	2,0
24.	Corredor ferroviário Bioceânico Central (Tramo Boliviano)	BO	6,7
MERCOSUL-CHILE			

25.	Gasoduto do nordeste argentino	AR / BO	1.000,0
26.	Construção da Ponte Internacional Jaguarão - Rio Branco	BR / UY	65,0
27.	Transporte multimodal no Sistema Laguna Merín e Lagoa dos Patos	BR / UY	100,0
28.	Corredor ferroviário Montevideu – Cacequí	BR / UY	196,0
29.	Otimização do sistema de passagem de fronteira Cristo Redentor	AR / CL	7,0
30.	Túnel binacional Água Negra	AR / CL	850,0
PERU-BRASIL-BOLÍVIA			
31.	Conexão Porto Velho - Costa Peruana	BR / PE	119,0
Total			13.652,7

Fonte: COSIPLAN, 2011.

Essa lista de obras apresentava investimentos iniciais reduzidos, estimados em US\$ 13.652,7 milhões, valor esse equivalente a 11,8% do total de projetos que compuseram a Carteira do COSIPLAN para o ano de 2011, que totalizavam investimentos estimados em US\$ 116.120,6 milhões.

Diferente da AIC, após a definição dos 31 “Projetos Estruturados” selecionados para compor API, foram delimitados 88 “Projetos Individuais”, que apresentavam caráter complementar a cada um dos Projetos Estruturados. Esses, por sua vez, tiveram a maior concentração em número de projetos nos EID: Amazônico, Andino, Capricórnio e Hidrovia Paraguai-Paraná. Já ao verificarmos o valor dos investimentos, o EID Andino aparece em primeiro lugar, seguido pelo Amazônico e pelo MERCOSUL-Chile, que embora apresente poucos projetos, se tratam de obras de grande porte, requerendo grandes somas de investimentos como podemos constatar no próximo capítulo (Vide Tabela 06).

Tabela 06: Projetos API por EID e montante de investimento (em milhões de US\$) para o ano de 2011.

Eixo	Nº Projetos	Investimentos
Andino	11	3.673,0
Amazônico	25	3.203,8
MERCOSUL-Chile	7	2.218,0
Capricórnio	18	1.765,6
Hidrovia Paraguai-Paraná	15	1.230,8
Escudo Guianês	4	1.030,8
Interoceânico Central	7	411,7
Peru-Brasil-Bolívia	1	119,0
Total	88	13.652,7

Fonte: COSIPLAN, 2011.

O fato de ser herdeira da antiga IIRSA, contribuiu para que no lançamento da API no ano de 2011, a mesma já apresentasse três obras concluídas. Ademais, 52% das obras encontravam-se em implementação, 35% em pré-execução, 12% em fase de perfil, demonstrando melhor andamento que a antiga agenda de obras. No entanto, como salientamos há pouco, a IIRSA/COSIPLAN apresenta um portfólio secundário ainda pouco

explorado nas análises acadêmicas, que demonstram as reais dimensões do projeto de integração sul-americano.

2.1.2 A IIRSA e o COSIPLAN: as reais dimensões dos portfólios robustos

O Portfólio de obras da IIRSA foi elaborado para o período de 2003 a 2004, porém, devido ao grande enfoque dado ao AIC, o mesmo foi frequentemente desfavorecido nas análises acadêmicas, pois geralmente tratava-se de projetos de menor envergadura. Porém, os mesmos nos últimos anos passaram por diversas atualizações, evoluindo no período de 2003 a 2010 de 335 projetos para um total de 524, um aumento de 56% no número de obras, por sua vez, os investimentos saltariam de US\$ 37.425 milhões para US\$ 96.119,2 milhões ampliando em 157% o orçamento do portfólio.

Embora tais projetos escolhidos pareçam de cunho pontual, podendo o leitor questionar, qual a importância dos mesmos diante da agenda principal (AIC e API)? Ora, deve-se advertir que a realização desses projetos tem caráter complementar aos demais projetos que devem ser realizados em território nacional. Aliás, —[...] de que serve adquirir um pedaço de rua? Que se pode fazer com esse fragmento, senão utilizá-lo dentro e em função da totalidade das coisas que formam a configuração territorial?” (SANTOS, 2008, p. 85).

Sendo assim, no período de 2003 a 2004, o portfólio da iniciativa estava composto por 335 projetos, distribuídos por 9 EID (não foi contemplado o EID Andino do Sul), sendo que os eixos que concentravam o maior número de projetos eram os EID de Dinâmica de Integração Estabelecida, a saber: o Andino com 74 e o MERCOSUL-Chile com 68, que respondiam juntos por 42% dos projetos. Já ao averiguar o valor dos investimentos do portfólio com um total de US\$ 37.425 milhões, o EID MERCOSUL-Chile foi responsável por US\$ 12.076 milhões, seguido pelo EID Emergente, Peru-Brasil-Bolívia, que embora com apenas 18 projetos apresentou investimentos estimados em US\$ 11.588 milhões.

Por conseguinte, para o período de 2005-2006 ocorreram poucas modificações no portfólio, no entanto, houve a inclusão de um novo Projeto Ancôra no Eixo Amazonas, sendo incorporados 10 novos projetos ao Portfólio. Já o EID Capricórnio e MERCOSUL-Chile tiveram, cada um, 2 novos projetos adicionados, além de 1 projeto âncora ajustado. Tais alterações aumentaram o número de iniciativas que compunham o Portfólio para 349, resultando também no aumento dos investimentos em US\$ 455 milhões, totalizando US\$ 37.880 milhões.

Já no ano de 2007 foi realizada a primeira reunião do EID Hidrovia- Paraguai-Paraná, ela resultou na identificação de cinco novos grupos de projetos (âncora), acrescentando mais 98 obras ao portfólio, com acréscimo de US\$ 2.829 milhões nos investimentos. Ademais, todos os EID, exceto o EID Escudo das Guianas, ampliaram o seu número de projetos resultando em 155 novas obras, que totalizaram 504 projetos ao portfólio. Do mesmo modo, todos os EID, expandiram as suas necessidades de investimentos, que quase dobraram, atingindo a cifra de US\$ 68.271,4 milhões.

Posteriormente, entre o período de 2008 a 2009, houve a incorporação de novos projetos, como foram os casos dos EIDs Capricórnio, Interoceânico e o MERCOSUL-Chile. Já outros EIDs, como o da Hidrovia Paraguai-Paraná e do Escudo das Guianas, reduziram o número de projetos, embora tenha havido novamente a ampliação dos investimentos em todos os EID, exceto nos EIDs Escudo das Guianas, Interoceânico e Peru-Brasil-Bolívia. Deste modo, termina-se esse período com 510 projetos e US\$ 74.542 milhões de investimentos estimados.

Por fim, no ano de 2010 antes da IIRSA tornar-se COSIPLAN, todos os eixos incorporaram novos projetos, menos no EID Escudo das Guianas e o Peru-Brasil-Bolívia que mantiveram o mesmo número de projetos anteriores. Desta maneira, nos demais eixos houve a incorporação de 14 novas obras ao portfólio, totalizando 524 projetos com investimentos estimados em US\$ 21.577 milhões, totalizando US\$ 96.119,2 milhões. Conforme balanço apresentado para o ano a situação era de apenas 53 (10%) projetos concluídos, 175 (34%) estavam em execução, 158 (30%) em pré-execução e 138 (26%) em fase de perfil

O Portfólio de obras apresentava uma tendência à concentração de projetos e investimentos no EID MERCOSUL-Chile, que apresentou 107 projetos e investimentos estimados em US\$ 35.836 milhões. Seguido em número de projetos pelo EID Hidrovia Paraguai-Paraná com 95 projetos e o EID Capricórnio com 72 projetos. Ora, embora possa passar despercebido, deve-se chamar atenção que os 3 EID aqui salientados, compõem a **Região do Cone Sul**, demonstrando uma tendência articuladora que essa área possui em relação às demais regiões do continente Sul-Americano, haja vista que juntos os mesmos respondem também pela maior parte dos investimentos (Vide Tabela 07).

A partir do ano de 2011 os projetos de integração infraestrutural Sul-Americano tornaram-se responsabilidade da COSIPLAN. Certamente existiram modificações na agenda de obras, que foram ampliadas de 524 para 531, assim como na estimativa de investimentos, que saltaram de US\$ 96.119 milhões para US\$ 116.120,6 milhões. Entretanto, como poderemos verificar as permanências são amplas.

Tabela 07: Evolução dos grupos de trabalho, número de projetos e investimentos estimados do Portfólio de Projetos da IIRSA para o período de 2003 a 2010 (em unidades e milhões de US\$ por ano).

Períodos		EIDs									
		MCC	CAP	HPP	SUR	AND	PBB	ESG	IOC	AMA	TOTAL ^{a/b}
2003-2004	P.	68	34		21	74	18	32	44	44	335
	I.	12.076	2.031		1.071	4.975	11.588	366	3.306	2.382	37.425
2005-2006	P.	71	36		21	73	18	32	44	54	349
	I.	12.161	2.031		1.071	4.975	11.588	366	3.306	2.382	37.880
2007	P.	91	63	98	26	65	23	32	49	57	504
	I.	19.465	6.083	2.829	2.530	6.097	17.561	5.847	4.651	3.208,4	68.271
2008-2009	P.	105	69	88	26	65	23	25	54	57	510
	I.	29.399	7.945	3.974	2.533	7.050	12.888	927	4.576	5.281	74.542
2010	P.	107	72	95	27	64	23	25	55	58	524
	I.	35.836,2	9.421,4	6.677,4	2.713,0	7.478,0	21.402,3	1.694,9	5.525,1	5.400,9	96.119,2

Nota: (I.) Investimentos. (P.) Número de Projetos. a/ Os totais de “Número de Projetos” e de “Investimentos Estimado” mencionados não se relacionam à soma aritmética dos totais por EID (US\$ 96.149,2), já que existem dois projetos rótula: (i) Passo de Fronteira Pircas Negras pertencentes aos Eixos de Capricórnio e MERCOSUL-Chile; e (ii) Construção da Ferrovia Cascavel – Foz do Iguaçu pertencentes aos Eixos de Capricórnio e à Hidrovia Paraguai-Paraná. b/ Os valores de “Número de Projetos” e de “Investimentos Estimados” mencionados não incluem os projetos do PSI de TICs, incorporados em finais de 2004 na AIC 2005-2010. **Fontes:** IIRSA, Portfólio de Projetos 2004; VII Reunião do CDE – Assunção, 2005; GTE 2007. Resultados e Portfólio de Projetos; IIRSA, Portfólio de Projetos 2009; e Portfólio de Projetos 2010.

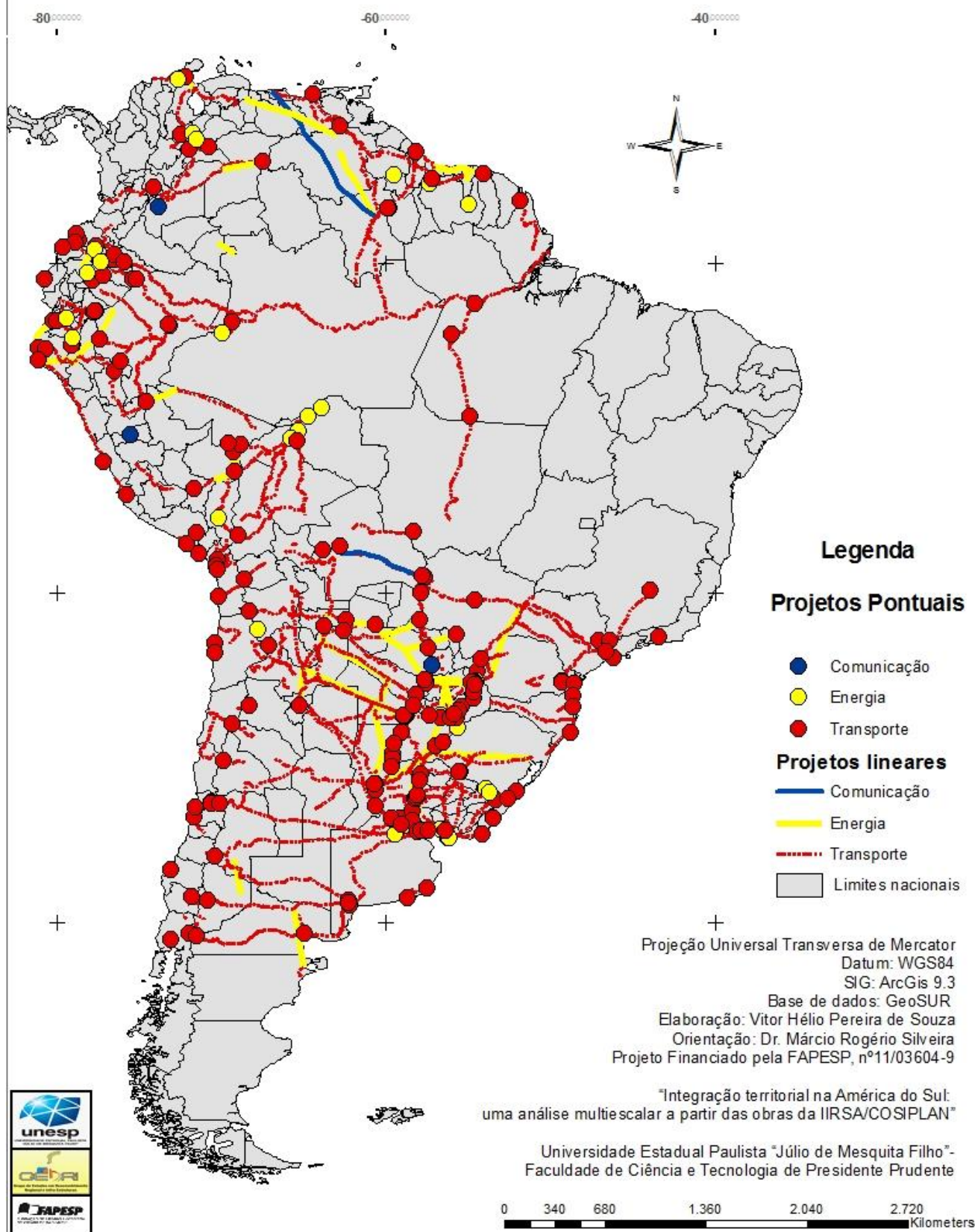
Haja vista que, o EID MERCOSUL-Chile continuou concentrando o maior número de obras, com 105 (19,7%) e US\$ 44.389,8 (38,2%) dos investimentos. Seguido pelo EID Hidrovia Paraguai-Paraná, com 93 (17,4%) obras e US\$ 6.514,8 (5,6%) dos investimentos, o EID Capricórnio, com 76 (14,2%) obras e US\$ 8.979,1 (7,7%) dos investimentos, ou seja, grandes parcelas das obras e dos investimentos continuam sendo canalizados pela **Região do Cone Sul** (Vide tabela 08, Mapa 01),

Tabela 08: Número de grupos de trabalho, obras e investimentos por EID (em milhões de US\$) para o ano de 2011.

EID	Total	%	US\$ (1)	%
MERCOSUL-Chile	105	19,7	44.389,8	38,2
Hidrovia Paraguai-Paraná	93	17,4	6.514,8	5,6
Capricórnio	76	14,2	8.979,1	7,7
Andino	64	12,0	9.343,5	8,0
Amazônico	64	12,0	6.099,9	5,2
Interoceânico Central	61	11,4	4.112,7	3,5
Sul	27	5,1	2.738,0	2,5
Peru-Brasil-Bolívia	25	4,7	29.557,8	25,4
Escudo Guianês	18	3,5	4.540,3	3,9
Total (2)	531	100	116.120,6	100,0

Fonte: IIRSA- COSIPLAN, 2011. 1-) Não foram considerados os investimentos de dois projetos existentes, cujos financiamentos foram realizados antes do início da IIRSA. Esses projetos são: o Corredor viário Santa-Marta – Paraguachón – Maracaibo – Barquisimeto – Acarigua, do Eixo Andino e o Sistema de Itaipu, do Eixo MERCOSUL- Chile. 2-) Os totais de nº de projetos e investimentos estimados indicados não correspondem à soma aritmética dos totais por EID, devido à existência de projetos rótula, a saber: (A) Passo de Fronteira Pircas Negras pertencente aos Eixos de Capricórnio e MERCOSUL-Chile, (B) Pavimentação de Potosí – Tupiza-Villazon, pertencente ao Eixo de Capricórnio e Interoceânico Central (os projetos rótula são projetos que articulam dois ou mais eixos de Integração e Desenvolvimento, que têm funcionalidade em mais de um EID ou que ligam dois ou mais grupos de projetos de um mesmo EIC).

Projetos Pontuais e Lineares delimitados pela IRSA/COSIPLAN para o período de 2012 a 2013



Ao analisar a composição setorial do Portfólio em relação ao número de obras programadas para o ano de 2010, percebemos que a IIRSA, embora almejasse ser um projeto multisetorial, apresentou intensa inclinação ao setor de transportes. Portanto, de um total de 524 projetos, 451 (86%) foram direcionados ao setor de transportes; 64 (12%) ao setor de energia; e apenas 9 (2%) ao setor de comunicação. De modo similar, no Portfólio do COSIPLAN cerca de 461 (86,8%) foram projetos concernentes ao setor de transporte, restando 61 (11,5%) ao setor de energia e 9 (1,7%) ao setor de comunicações.

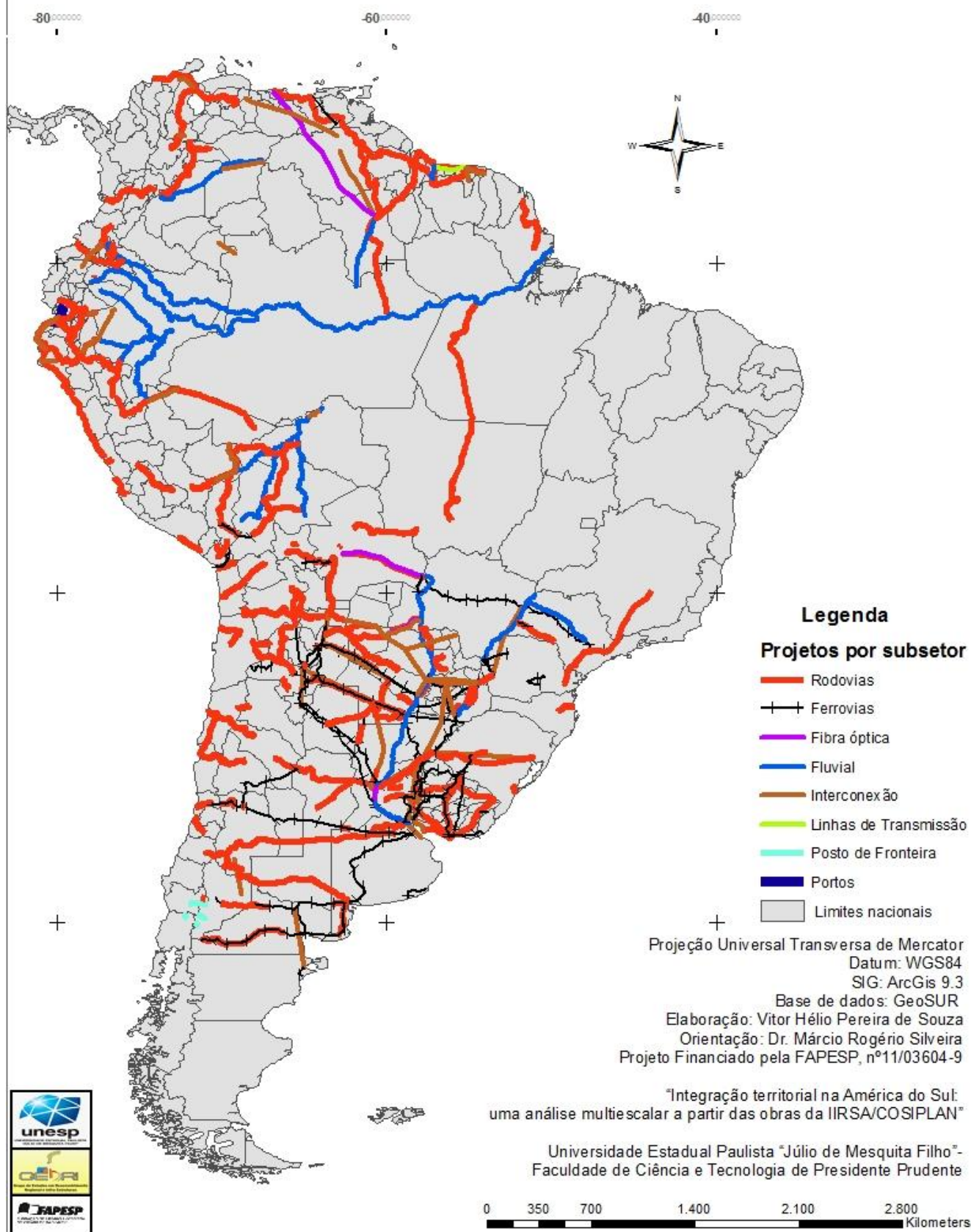
O mesmo padrão se manteve em relação aos investimentos destinados a cada setor no portfólio da IIRSA, em que o setor de transporte, concentrou a maior parcela dos financiamentos de US\$ 55.390,1 milhões (57%), porém o setor de energia, apesar de possuir poucos projetos, devido ao fato de serem obras de grande porte, respondeu por uma parcela considerável dos investimentos de aproximadamente US\$ 44.684,4 milhões (42%), seguido das baixas cifras dedicadas ao setor de comunicação de apenas US\$ 44,7 milhões, menos de 1%. Situação análoga encontra-se no portfólio do COSIPLAN em que foram destinados US\$ 65.144,6 (56,1%) ao setor de transporte, US\$ 50.931,3 (43,86%) ao setor de energia, que teve seus investimentos ampliados por se tratar de obras de grande porte e apenas US\$ 44,7, novamente menos de 1% ao setor de comunicação (Vide Tabela 09 e Mapa 2 e 3).

Tabela 09: Composição setorial/subsetorial do portfólio da IIRSA para o ano de 2010 e da COSIPLAN para o ano de 2011 (investimentos em milhões de US\$).

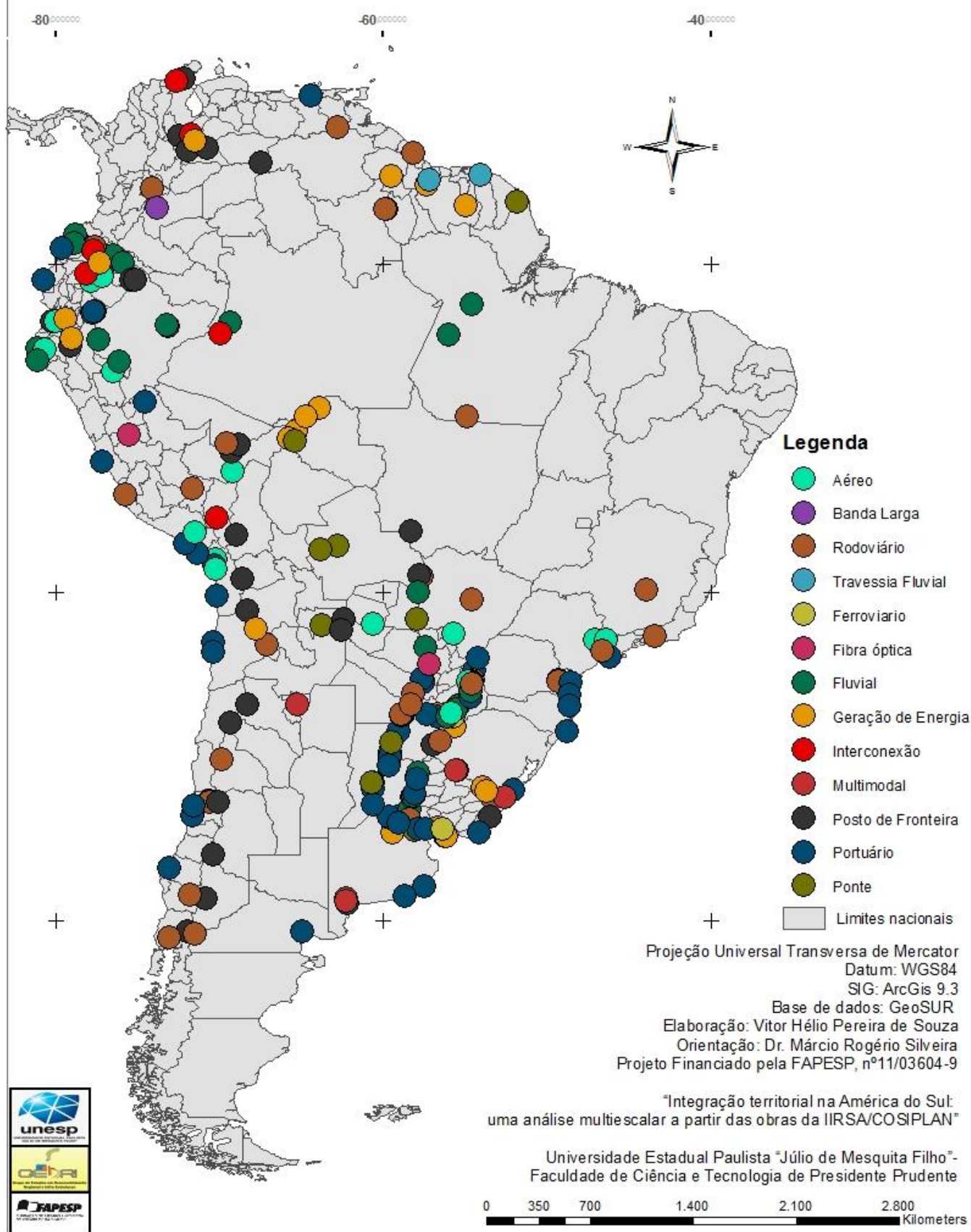
TIPO DE SETOR	2010		2011		2010		2011	
	Nº	%	Nº	%	US\$	%	US\$	%
TRANSPORTE								
Rodoviário	207	39	210	46	32.991,1	34	39.506,6	61
Ferrovário	61	12	61	13	12.746,9	13	10.784,3	16,5
Fluvial	74	14	75	16	2.837,4	3	2.778,7	4
Marítimo	31	6	32	7	3.391,2	3	7.885,6	12
Aeroviário	24	6	28	6	2.690,3	3	3.273,6	5
Multimodal	15	3	14	3	0,4397	0	549,9	1
Passos de fronteira	39	7	41	9	293,5	0	365,9	0,5
Totais	451	86	461	86,8	55.390,1	57	65.144,6	56,1
ENERGIA								
Harmonização regulatória	1	0	1	1,5	380,4	0	380,4	1
Geração	27	5	26	42,5	28.433,3	30	37.934,3	74
Interconexão	36	7	34	56	11.870,7	12	12.616,6	25
Total	64	12	61	11,5	44.684,4	42	50.931,3	43,86
COMUNICAÇÃO								
Interconexão	9	2	9	100	44,7	100	44,7	100
Total	9	2	9	1,7	44,7	0	44,7	0
Total Geral	524	100	531	100	96.119	100	116.120,6	100

Fonte: IIRSA, Portfólio de Projetos 2010. COSIPLAN, Portfólio de Projetos 2011.

Projetos lineares por subsetor delimitados pela IIRSA/COSIPLAN para o período de 2012 a 2013



Projetos pontuais por subsetor delimitados pela IRSa/COSIPLAN para o período de 2012 a 2013



Devido à grande insuficiência de investimentos em infraestruturas, certamente o poder público deve mobilizar uma elevada quantidade de investimentos ao setor. Nesse intento, a fim de comprometer menos o Tesouro Nacional, tornou-se estratégico ao Estado mobilizar novas fontes de recursos, que apresentam sua formação em outras áreas do sistema econômico. Desta maneira, ao ampliar a capacidade de investimento dos setores de serviços públicos, os governos sul-americanos investem esforços para mobilizar a alocação de recursos ociosos da iniciativa privada (especialmente nacional) para os setores subinvestidos (RANGEL, 2005).

No entanto, embora haja um grande esforço para ampliar a participação da iniciativa privada nos projetos, foi o Estado o principal investidor do portfólio da IIRSA, responsável por 46% dos recursos, seguido pela parceria público-privada com 37% e o setor privado com 17% ³⁸. Situação essa que deve se manter com a COSIPLAN, uma vez que espera-se que o poder público financie-se 43,5% dos investimentos, seguido pelas Parcerias Público-Privadas com 41,0% e o setor privado com 15,5%.

Após definir as áreas que concentram maiores números de projetos e financiamentos, discorreremos sobre a distribuição setorial das obras e dos investimentos, além dos principais investidores dos projetos. No entanto, ainda torna-se primordial a elaboração de uma última questão. Afinal, qual tipo de obras será realizado em cada setor? Como constatamos haver mais permanências que mudanças nos Portfólios analisados, responderemos tal questionamento explorando apenas os dados do Portfólio da COSIPLAN, que se apresenta mais atualizado (Vida Tabela 10).

Como podemos constatar, grande parcela das obras foram destinadas ao setor de transporte, que centralizou, aproximadamente, 86,8% dos projetos, desta maneira:

- **As rodovias** apresentaram 46% das obras e 61% dos investimentos para a ampliação e reabilitação de antigas estradas, sendo 31,4% das obras e 18,3% dos investimentos dedicados à pavimentação de obras novas e, aproximadamente, 12% das obras e 10 % dos investimentos voltados à reabilitação de pontes e túneis.
- **As ferrovias** foram destinadas mais de 55,7% das obras e 79% dos investimentos à reabilitação de linhas antigas, sendo apenas 34,4% das obras e 15,2% dos

³⁸ No portfólio da IIRSA o poder público responsável por 95% dos investimentos nas comunicações, 64% no setor de transportes e 21% no setor de energia. Já as parcerias público-privadas tiveram maior participação nos investimentos destinados ao setor de energia com 66,5%, de transporte com 15,6%, e no de comunicação com 4,5%; enquanto o setor privado teve maior participação no setor de transporte com 20,4% e no setor de energia com 12%. Logo, ao que tudo indica com a COSIPLAN esse padrão deve ser mantido.

investimentos destinados à construção de novas linhas, das quais mais 9,8% das obras e 5,8% dos investimentos foram dedicados ao contorno de anéis ferroviários.

- **As hidrovias** tiveram 44% das obras e 69% dos investimentos destinados ao melhoramento da navegabilidade nos rios, sendo 45,3% das obras e 14,4% dos investimentos voltados à adequação dos portos, e apenas 10,7% das obras e 16,6 % dos investimentos direcionados à construção de novos portos.
- **O transporte marítimo** teve 68,8% das obras e 80,3% dos investimentos para a ampliação das infraestruturas terrestres; 18,8% das obras e 18% dos investimentos dedicados à adequação de portos marítimos e apenas 12,5% das obras e 1,7% dos investimentos destinados à construção de novos portos.
- **O transporte multimodal** apresentou mais de 85% das obras e mais de 63% dos investimentos dedicados à criação de estações de transferência e 14,3% das obras e 36,9% dos recursos destinados à ampliação de capacidade desse tipo de transporte.
- **Os Postos de Fronteira** obtiveram 75,6% das obras e 59,2% dos investimentos destinados à implantação de novos centros de controle de fronteira, restando 17,1% das obras e 39,8% dos investimentos para o aumento da capacidade dos centros já existentes e 7,3% das obras e 1,0% dos investimentos foram para a adequação da infraestrutura existente dos centros de controle.
- **O transporte aéreo** obteve 6% das obras e 88,6% dos investimentos direcionados para a ampliação de aeroportos, sendo que 21,4% das obras e 2,1% dos investimentos foram para a adequação dos aeroportos antigos e 35,7% das obras e 9,3 % dos investimentos destinados à construção de novos aeroportos.

Já o setor energético, embora tenha respondido por apenas 61 (11,5%) dos projetos, geralmente tratavam-se de grandes obras de engenharia, havendo a necessidade de uma elevada soma de investimentos, o que ampliou a participação dos mesmos para US\$ 50.931,3, o equivalente a 43,9% do total dos investimentos empregado, deste modo:

- **Hidrelétricas:** 24,6 % das obras e mais de 63,7% dos investimentos foram destinados à adequação e à construção de novas centrais;
- **Termoelétricas:** 6,6% das obras e 3,6% dos investimentos foram destinados a novas centrais;

- **Carboelétricas e à energia nuclear:** aproximadamente, 4,9% das obras e 4,6 % dos investimentos dedicados a novas centrais;
- **Infraestrutura Energética:** cerca de 6,6% das obras e 2,6% dos investimentos foram destinados a esse fim;
- **Construção de novas interconexões energéticas:** aproximadamente 54,1% das obras e 24,5% dos investimentos;
- **Adequação de novas interconexões energéticas e unificação normativa energética:** apenas 3,2% das obras e 1% dos investimentos.

Por fim, os projetos destinados ao setor de comunicação receberam o menor número de recursos foram 9 obras, com investimentos de US\$ 44,7, sendo:

- **Rede de fibra óptica:** respondeu por 88,9 % das obras e 99,8% dos investimentos foram aplicados na ampliação entre os países do continente;
- **Rede de telecomunicação:** absorvendo somente 11,1% das obras e 0,2% dos investimentos.

No balanço realizado para avaliar o andamento das obras, por ser herdeira da IIRSA do total de 531 projetos, 47 (11,9%) já estavam concluídos, com investimentos de US\$ 10.408,9 milhões (9%); 159 (29,6%) encontravam-se em execução, com investimentos estimados de US\$ 52.047,0 milhões (44,8%); 309 (58,2%) obras apresentavam-se em pré-execução ou perfil, com investimentos aproximados de US\$ 53.665,1 (46,2%)

O COSIPLAN, junto com as permanências advindas da IIRSA, também herdou as polêmicas em que estava envolto o antigo projeto, como os estudos de impactos ambientais insuficientes, além da dificuldade de trazer as demandas das populações locais para a constituição do Portfólio de obras. Sendo assim, tais impactos socioambientais são sentidos com intensidade diversificada em cada área que abrange o projeto.

Como foi demonstrado o Portfólio da IIRSA/ COSIPLAN apresenta um padrão próximo à agenda (AIC/API) de projetos principais, isto é, a concentração de recursos e obras na porção austral do Continente Sul-Americano, área equivalente ao MERCOSUL, sendo nessa região, grande parcela das obras e investimentos direcionados ao setor de transportes, cujo objetivo será dar novos usos a hidrovias, reativar o uso de algumas ferrovias, mas sobretudo ampliar a capacidade das rodovias. Lógica essa que reflete a tendência à

seletividade do capital, em sua constante busca para ampliar as condições gerais de produção de determinadas áreas em detrimento de outras.

Tabela 10: Discriminação dos projetos do portfólio do COSIPLAN 2011.

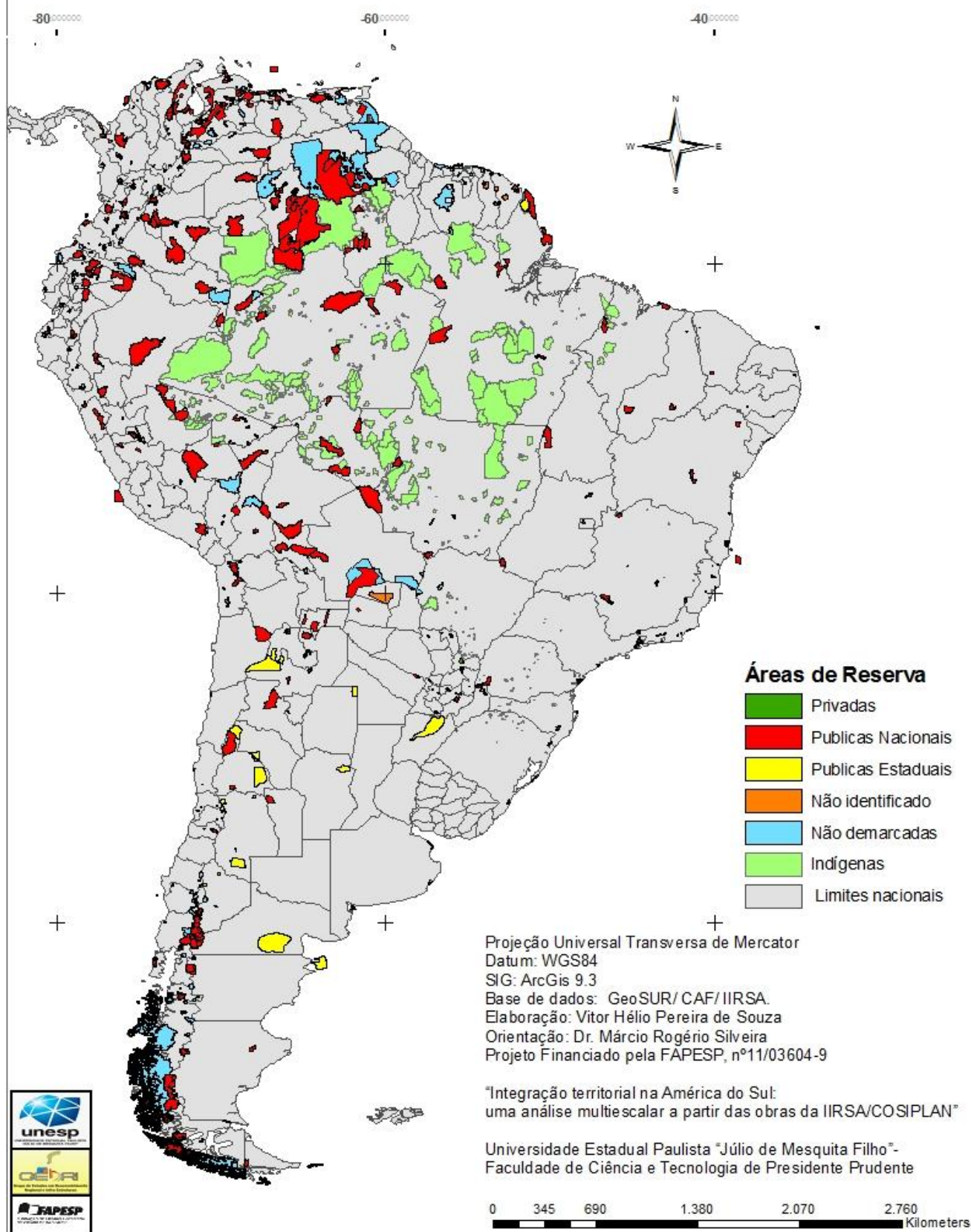
TIPO DE MODAL	Projetos		Investimento	
	Nº	%	Milhões de US\$	%
RODOVIÁRIOS				
Ampliação da capacidade	41	19,5	14.237,7	36
Reabilitação de calçadas e estruturas	59	28,1	6.053,3	15,3
Pavimentação de obra nova	66	31,4	7.222,7	18,3
Pontes novas e reabilitação	25	11,9	2.003,3	5,1
Circunvalacion rodoviária e acesso a cidade	15	7,1	7.659,5	19,4
Túneis novos e reabilitação	2	1,0	1.850,0	4,7
Manutenção de estradas	2	1,0	480,0	1,2
Total	210	100,0	39.506,6	100,0
FERROVIA				
Construção de Ferrovias	21	34,4	1.643,3	15,2
Reabilitação de Ferrovias	34	55,7	8.518,0	79,0
Circunvalacion ferroviária	6	9,8	623,0	5,8
Total	61	100,0	10.784,3	100,0
FLUVIAL				
Melhoramento de navegabilidade	33	44,0	1.918,1	69,0
Construção de novos portos fluvias	8	10,7	460,6	16,6
Adequação de portos existentes fluviais	34	45,3	400,0	14,4
Total	75	100,0	2.778,7	100,0
MARÍTIMO				
Novos Portos Marítimos	4	12,5	133,5	1,7
Ampliação da infraestrutura terrestre de portos marítimos	22	68,8	6.332,8	80,3
Adequação de portos marítimos	6	18,8	1.419,3	18,0
Total	32	100,0	7.885,6	100,0
AÉREO				
Adequação dos Aeroportos	6	21,4	70,1	2,1
Novos Aeroportos	10	35,7	304,9	9,3
Ampliação de aeroportos	12	42,9	2.898,6	88,6
Total	28	100,0	3.273,6	100,0
MULTIMODAL				
Estações de transferência	12	85,7	347,0	63,1
Transporte multimodal	2	14,3	202,9	36,9
Total	14	100,0	549,9	100,0
POSTOS DE FRONTEIRA				
Infraestrutura para implantação de centros de controle fronteiro	31	75,6	216,6	59,2
Adequação infraestrutura existente em centros de controle fronteiro	3	7,3	3,8	1,0
Ampliação de infraestrutura-capacidade de centros de controle fronteiro	7	17,1	145,5	39,8
Total	41	100,0	365,9	100,0
ENERGIA				
Hidroelétricas novas e adequação microcentrais	15	24,6	32.417,5	63,7
Termoelétrica	4	6,6	1.820,0	3,6
Carboelétrica	1	1,6	625,0	1,2
Geração com energia nuclear	2	3,3	1.740,0	3,4
Outras infraestruturas energéticas	4	6,6	1.331,8	2,6
Construção de novas interconexões energéticas	33	54,1	12.491,4	24,5
Adequação de novas interconexões energéticas	1	1,6	125,2	0,25
Unificação normativa energética	1	1,6	380,4	0,75
Total	61	100,0	50.931,3	100,0

COMUNICAÇÃO				
Fibra óptica	8	88.9	44.6	99.8
Redes de telecomunicações	1	11.1	0.1	0.2
Total	9	100,0	44,7	100,0
Total Geral	531	100,0	116.120,6	100,0

Fonte: COSIPLAN, 2011.

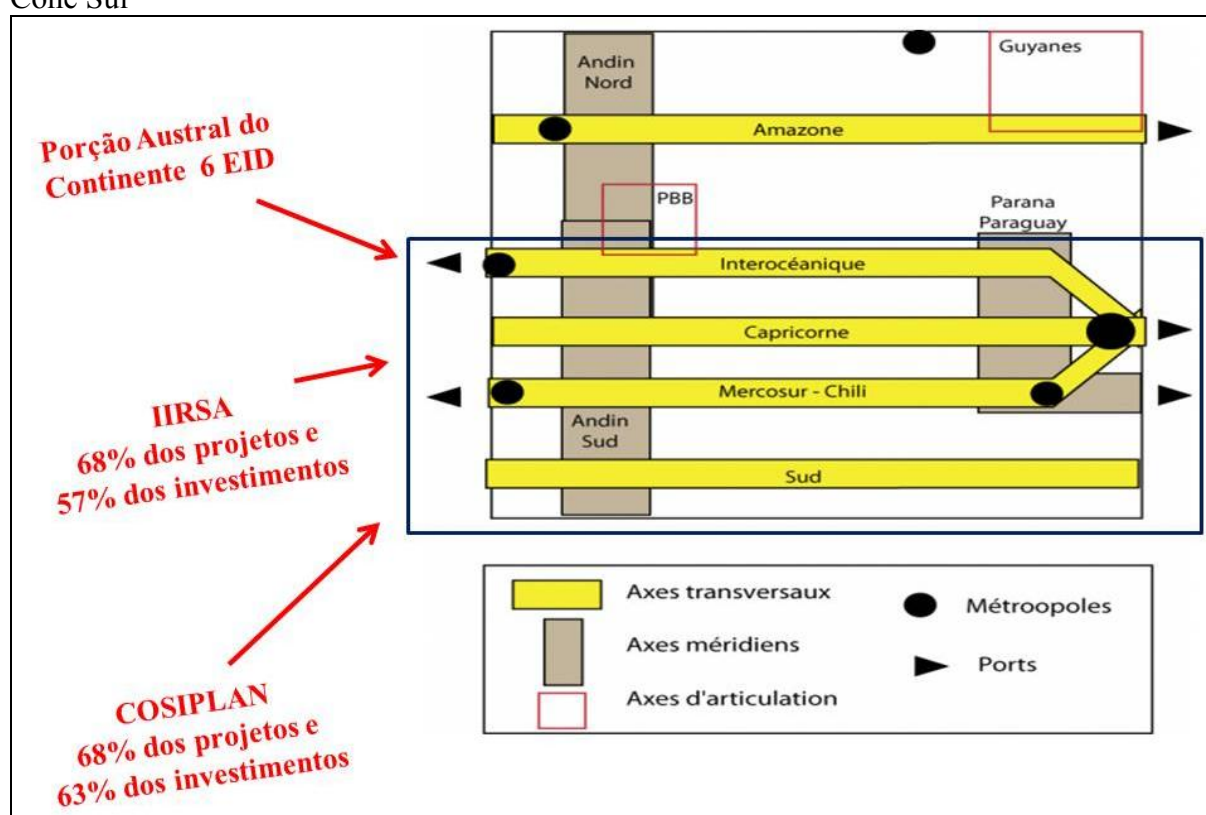
Os informes particulares da agenda AIC/API, utilizaram essa seleção de obras para realização de grande parte do *marketing* governamental, conquistando atenção dos acadêmicos que transcorreriam em críticas sobre os possíveis impactos ambientais que a execução da agenda de obras poderia ocasionar, principalmente na Região Amazônica, pauta essa recorrente em diversos movimentos sociais, como o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB), o Encontro Latino Americano de Organizações Populares Autônomas (ELAOPA), entre outros diversos (Vide Mapa 4).

Localização das áreas de reserva ambiental delimitadas no projeto da IIRSA/COSIPLAN



Posteriormente à compreensão da organização e distribuição setorial de tais projetos, ainda nos resta desvendar uma importante questão: como tais obras estão distribuídas espacialmente? Ao analisar o Portfólio buscando uma compreensão geral, revela-se um novo quadro. Ao observar a distribuição dos 9 Eixos de Integração e Desenvolvimento definidos no projeto, podemos constatar que os eixos que respondem pelo maior número de obras e investimentos, convergem na região do Cone Sul, como é o caso do EID: MERCOSUL-Chile, Hidrovia Paraguai-Paraná, Capricórnio, Andino do Sul e Sul (Vide figura 18)

Figura 18: Sobreposição dos 9 EID e concentração de obras e investimentos na Região do Cone Sul



Fonte: VELUT, 2009. Adaptado pelo autor.

Como poderemos comprovar adiante, trata-se de uma região que concentra as maiores taxas de urbanização, os melhores índices econômicos, assim como o melhor desempenho no comércio internacional intra e extrarregional na/da América do Sul, que passou a contar também com uma importante soma de investimento, a fim de manter sua atratividade, haja vista que mais de 50% das obras e investimentos da IIRSA/COSIPLAN foram direcionados para essa região.

2.2 Considerações finais ao capítulo II

A conformação territorial Sul Americana foi do tipo *“cáscara de huevo”* (FERNÁNDEZ, 2011), isto é, concentrada no litoral, contribuindo assim para que no primeiro século de colonização iniciasse aspirações para integração continental. No caso brasileiro, ainda no período imperial foram elaborados os primeiros planos que visavam interligar o país à Bolívia finalizando no litoral do pacífico. Mas, com o risco expansionista e o movimento para formação dos respectivos Estados Nação, esses planos não foram levados adiante.

Sendo assim, no início do século XX, cada país voltou-se para si, com suas respectivas estratégias nacionais de desenvolvimento com intuito de formentar seus próprios parques industriais e criando um mercado doméstico, para tanto, integrando seu território. Ainda nesse mesmo século, se avançou na compreensão de que as estratégias nacionais de industrialização poderiam ter nos países da região sua extensão, momento em que se passou a pensar a complementaridade econômica entre os países, assim como a elaboração conjunta dos primeiros planos de infraestrutura de transporte continental.

No entanto, foi somente no início do século XXI que o planejamento das infraestruturas de integração em escala continental seria efetivamente retomadas por meio da IIRSA e, consecutivamente com sua incorporação ao COSIPLAN. Para tanto, ambas as instâncias de planejamento seguiram o mesmo padrão de organização, um Portfólio geral de obras com mais de 500 obras e uma agenda (AIC e API) com 31 projetos considerados essenciais para a integração regional.

Curiosamente, os projetos definidos na AIC/API conquistariam maior atenção na mídia e nos estudos elaborados pela academia, uma vez que por tratar-se geralmente de grandes projetos, como as rotas bioceânicas, esses foram geralmente analisados como uma nova necessidade do capitalismo corporativo atual brasileiro.

Porém, como podemos demonstrar com o breve resgate histórico realizado nessa pesquisa, as aspirações para integração territorial são antigas e encontram sua gênese em diversos países. Além disso, muitas obras delimitadas pela IIRSA/COSIPLAN são relacionadas aos estudos de Eliezer Batista, ex-presidente da Vale do Rio Doce, uma relação limitada. Pois, ao analisar a história da conformação territorial Sul Americana e recordar alguns dos planos de integração sub-regionais elaborados nos últimos séculos, pode-se constatar que a inércia territorial prevalece, isto é, muitas das rotas indicadas nos Portfólios da IIRSA/COSIPLAN são projetos já elencados em outros planos de integração elaborados, em sua maioria, na segunda metade do século XX.

Por outro lado, ao analisar os Portfólios em sua integridade, percebe-se que grandes parcelas dos investimentos foram/são destinados ao setor de transportes. Abarcam-se todos os modais, mas ainda assim o modal rodoviário aparece em destaque. Deve-se salientar, também, que embora o projeto almeje a instalação de novos fixos no território, destacam-se os projetos de recuperação das infraestruturas já existentes.

Por fim, grande parte das análises realizadas sobre os projetos estão focadas na porção setentrional do continente, no qual localizam-se projetos pontuais, com grandes investimentos destinados à criação de hidrelétricas na região, fator esse que devido a fragilidade ambiental da área conquistou maior enfoque. Porém, é negligenciado o fato que a maior parcela dos projetos e investimentos está concentrada na porção austral do continente, que demonstram um importante esforço dos países para uma nova geoeconomia/geopolítica na região que ainda carece maiores estudos.

CAPÍTULO III

A IIRSA/COSIPLAN E SUA INFLUÊNCIA NA FLUIDEZ TERRITORIAL NO ÂMBITO DO MERCOSUL



3.0 O MERCOSUL: de uma origem neoliberal a retomada da perspectiva “nacional-desenvolvimentista”

Ao adentrar a década de 1980, foi estabelecida a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) que redirecionou os esforços destinados à integração continental e passou a incentivar a celebração de acordos bilaterais entre os países. O resultado foi a consolidação da Comunidade Andina de Nações (CAN) e uma série de tratados de “Preferências Tarifárias Regionais” e “Acordos de Complementação Econômica” que nos anos seguintes derivariam na criação do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), em 1991.

Vale lembrar que, a história do Cone Sul³⁹ não é recente, uma vez que a contiguidade territorial entre os países lograria, no último século, uma história envolta em disputas e desconfiança quanto às condutas expansionistas e ao uso dos recursos naturais presentes nas áreas de fronteira. Entretanto, a proximidade entre os países também criou possibilidade para complementaridade econômica e a diminuição das divergências existentes.

Já na década de 1930, os chefes de Estado Getúlio Vargas (Brasil) e Juan Domingos Perón (Argentina) compreendiam os benefícios que poderiam ser alcançados com as relações de cooperação pautada na consolidação de investimentos produtivos e na ampliação da industrialização, chegando a apontar “No futuro do mundo somente subsistirão os conglomerados políticos, sociais e econômicos que constituirão uma unidade econômica, porque a luta do futuro será essencialmente econômica”. (PERÓN, 1950 apud CERVO, 2007, p.128).

Desse modo, passou a ocorrer um maior incentivo do poder público para promover a integração regional e, por conseguinte, as interações espaciais entre os países. Tal estratégia funcionou e no ano de 1945 o Brasil tornava-se o principal exportador e o terceiro importador da Argentina, resultando, no mesmo ano, na retomada da proposta do chanceler brasileiro Barão do Rio Branco para a composição de um bloco regional entre: Argentina, Brasil e Chile (ABC), objetivando ampliar a importância geoeconômico-geopolítica individual de cada país por meio de uma atuação conjunta no cenário internacional (CERVO, 2007).

³⁹ O “Cone Sul” foi um conceito cunhado na década de 1970 no período militar. Trata-se de um arco conformado do Porto de África ao Porto de Santos que concentrava uma América do Sul mais “desenvolvida”, composta predominantemente por imigrantes (predomínio da população branca). Nesta regionalização marcada pelo determinismo geográfico e pelo racismo o Paraguai e a parcela intertropical do Brasil seriam exceções. Com a democratização dos países a partir da década de 1980 o conceito seria abandonado, ganhando ênfase o MERCOSUL (MARTIN, 2010).

Embora as interações espaciais entre os países pertencentes ao Cone Sul fosse uma realidade, o intento de institucionalização de um bloco entre os países seria de difícil cumprimento nas décadas seguintes. Primeiramente, devido às políticas nacionalistas adotadas no momento, focadas na consolidação e expansão do mercado doméstico e devido à desconfiança da opinião pública quanto à intenção argentina de reestabelecer o antigo Reinado do Prata e, por outro lado, de um possível expansionismo brasileiro para a região.

No início da década de 1960, o governo brasileiro de João Goulart manifestou a intenção de construir uma hidrelétrica no rio Paraná aproveitando o salto de Sete Quedas e o de Guairá, estabelecendo com o Paraguai um acordo para exploração dos recursos hídricos em comum. Para tanto, estabeleceu-se em 1963 uma Comissão Mista Paraguaio-brasileira para estudar todos os aspectos da obra que não seria realizada sem o consentimento de ambas as partes (ZIBECHI, 2012).

Todavia, com a tomada de poder pelos militares no Brasil o cenário mudou, ocorrendo a mando do governo brasileiro, em 1964, a ocupação de Porto Renato, uma zona de litígio ainda não delimitada entre Brasil e Paraguai, procedendo em tensão entre ambos os países. De contínuo, o governo brasileiro decidiu não construir a usina em Sete Quedas e mudou sua localização 160 km mais ao sul do rio Paraná, em Itaipu. Uma decisão geopolítica que influiria na redução da força do rio para a geração de energia na hidrelétrica de Corpus em construção pelo governo Argentino, estabelecendo um clima de tensão na região (ZIBECHI, 2012).

Esse mal estar com o governo argentino, nosso principal parceiro comercial na região, ocasionou uma série de negociações entre os países a respeito da compatibilidade entre as usinas de Itaipu e Corpus. Conflito esse que seria equacionado somente em 1979, com a assinatura do Acordo Tripartite Itaipu-Corpus, que definiria esforços entre ambos os países para um período pacífico de ampliação dos acordos internacionais e estreitamento da cooperação entre os mesmos (FAJARDO, 2004).

No início da democratização, no governo José Sarney (1985- 1990) e Raúl Alfonsín (1983-1989), Brasil e Argentina passaram novamente a buscar o alargamento das relações comerciais. Deste modo, –A primeira medida de Sarney, ao assumir a presidência da República em 1985, foi ordenar a importação de 1,3 milhão de toneladas de trigo, além de petróleo cru e derivados, a fim de aliviar o déficit comercial da Argentina [...]” (BANDEIRA, 1998, p. 325).

Consecutivamente, foi firmada uma sequência de protocolos bilaterais visando a cooperação entre os países em diversos setores, como na produção de trigo, bens de capital,

entre outros. Resultando no ano seguinte na assinatura da Ata de Integração Brasil – Argentina e na criação do Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE), que buscava alcançar os seguintes princípios:

[...] (i) do aprofundamento das preferências comerciais já negociadas pelos países no âmbito da Aladi; (ii) da abertura seletiva dos mercados; (iii) da instituição de mecanismos financeiros para fomentar o intercâmbio bilateral; e, (iv) do estímulo à complementação setorial, articulado através do estabelecimento de Protocolos de Negociação Setorial. (MACHADO, 2000, p.65)

Entretanto, essa iniciativa despertou a oposição de alguns setores produtivos de ambos os países, que temiam não suportar a concorrência. Tal fato, atrelado ao fracasso do Plano de Estabilização Austral na Argentina e o Plano Cruzado no Brasil, resultou no sucesso limitado da iniciativa. Com o Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento em 1988, os dois países passaram a visar o desenvolvimento de um mercado comum bilateral em dez anos, para tanto, previam,

[...] a liberação completa do intercâmbio comercial entre Brasil e a Argentina e a harmonização das políticas aduaneiras, comercial, agrícola, industrial, de transporte e de comunicações. Numa segunda etapa, os países procederiam à harmonização das políticas necessárias à formação de um mercado comum. Iniciativas de coordenação das políticas monetária, fiscal e cambial contempladas no Tratado deveriam fomentar a criação de um cenário de estabilidade das “regras do jogo”, propício ao aprofundamento da integração comercial e produtiva entre os dois países. (MACHADO, 2000, p. 66)

Essa etapa bilateral que precede o MERCOSUL, foi pautada em um processo de integração de caráter desenvolvimentista, visando a complementaridade gradualista e o estímulo à modernização das empresas argentinas e brasileiras. Porém, a partir do governo de Fernando Collor de Mello (1990) no Brasil e de Carlos Saúl Menem (1989) na Argentina, houve a decisão de estender o mercado comum aos países vizinhos. Desta maneira, no ano de 1991 foi assinado o “Tratado de Assunção” e o MERCOSUL passou a uma fase quadrilateral, composto por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai orientado por um modelo econômico liberal livre cambista, restrito a ampliar a competitividade do bloco no sistema econômico internacional (ALMEIDA, 2011).

Esse novo momento da integração pode ser entendido enquanto um “Novo Regionalismo” liberalizante, pautado na elaboração de políticas externas de estabilização e no

ajuste estrutural teórico crítico ao intervencionismo estatal, cuja pretensão tornou-se ressaltar as grandes virtudes do mercado, colocando a abertura comercial como condição necessária e suficiente ao crescimento e a equidade de distribuição de renda (MELLADO, 2009).

Ora, nessa conjuntura a integração deixou de ter como foco a complementação produtiva intrassetorial e passou a buscar somente a redução dos custos tarifários e não tarifários⁴⁰ através da consolidação do comércio intrarregional e da promoção da abertura econômica. Tal dinâmica vai ao encontro da proposta da CEPAL, denominada para o período de “Regionalismo Aberto”, uma nova concepção de regionalismo que visava à inserção dos países em conjunto no mercado mundializado por meio de

[...] um processo de crescente interdependência no nível regional, promovida por acordos preferenciais de integração e por outras políticas, num contexto de liberalização e desregulação capaz de fortalecer a competitividade dos países da região e, na medida do possível, constituir a formação de blocos para uma economia internacional mais aberta e transparente. (CEPAL, 1994, n.p.)

Esse período de 1991 a 1997 assinalado pela criação/consolidação institucional do MERCOSUL, entretanto, há um cenário de incertezas e divergências políticas entre os países. Em contrapartida, foi neste mesmo íterim que o comércio no âmbito do bloco apresentou maior crescimento, com saldos positivos nas exportações intrabloco de aproximadamente 17,07% (HOFFMANN; COUTINHO; KFOURI, 2008).

Por outro lado, prevalecia nesse momento um cenário político de disputa entre Brasil e Argentina que foi arrefecida com o lançamento da ALCA em 1994 pelos EUA e as intenções demonstradas pelo governo argentino em acelerar as negociações hemisféricas facilitando a incorporação do país à NAFTA. Resultando, por parte do governo brasileiro em uma contraproposta, a criação da Área de Comércio Sul-Americana (ALCSA), cuja pretensão era ampliar o MERCOSUL, incorporando a Comunidade Andina e o Chile.

No período de 1998 a 2002, embora o bloco estivesse mais consolidado, as crises originadas em outros países, influíram nas transações inter-regionais no domínio do MERCOSUL, como: a Crise Asiática de 1997, a Crise Russa de 1998, e a crise do próprio Brasil em 1999, que ao adotar o câmbio flutuante, realizando a desvalorização de sua moeda,

⁴⁰ Para tanto, os países aboliriam barreiras alfandegárias e não alfandegárias atingindo 80% da pauta de produtos comercializados, estabelecendo em um primeiro momento uma Zona de Livre Comércio. Sendo assim, em 1 de janeiro de 1995, a “zona de livre comércio” evoluiria para o estágio de União Aduaneira Imperfeita ou flexível ao estabelecer uma Tarifa Externa Comum (TEC) para países não membros em 1998, por outro lado o comércio intrazona passaria a utilizar uma tarifa zero.

ampliou a competitividade da industrial nacional e expôs diversos setores argentinos à concorrência dos produtos brasileiros.

Tal atitude contribuiu para a adoção de uma postura protecionista por parte do governo argentino, como a elevação das $\pm$...] tarifas sobre os bens de consumo e redução substancial das importações de bens de capital e produtos de tecnologia e informação para os países de fora do bloco” (ARROYO, 2010, p. 65), implicando na redução do intercâmbio bilateral em cerca de 30%, além de desencadear uma relação de tensão diplomática com Brasil, uma vez que o governo argentino

[...] promovió la dolarización de la economía argentina; anunció el pedido de ingreso a la OTAN; ofreció el territorio nacional fronterizo con Brasil para que comandos de Estados Unidos realizaran entrenamiento militar; el Presidente Menem prometió tropas a Estados Unidos para ingresar a Colombia y reabrió la disputa por la Banca en el Consejo de Seguridad ante la ONU. (COLOMBO, 2007, p. 44)

Prontamente, o bloco enfrentaria seu período mais conturbado, acrescido da Crise Argentina que eclodiu no ano de 2002, e seu agravamento decorrente da decisão do FMI em dificultar o financiamento da dívida do país, que acarretou na decretação de moratório da dívida externa, ou seja, um *default* de 81,2 bilhões de dólares, seguido da ruptura do sistema de contratos, desaparecimento da unidade monetária e do crédito externo e interno no país,

[...] el PIB cayó un 4,4% en 2001 y un 10,9% en 2002; existió una perdida acumulada del 20% del PIB y del 30% de la demanda interna consecuencia de una caída de la inversión trepó al 23,3%, y la pobreza y la indigencia alcanzaron al 54% y al 25,3% de la población respectivamente. (COLOMBO, 2007, p. 55)

Surpreendentemente, foi nessa situação adversa de deterioração da imagem argentina no cenário internacional, resultante de uma década de políticas neoliberais, agravada pela negativa do FMI para renegociar sua dívida, que os embates políticos entre os dois principais países sócios do bloco seriam amenizados, havendo o gradativo fortalecimento da aliança política entre os mesmos (COLOMBO, 2007).

O apoio brasileiro à liderança argentina nesse momento foi fundamental para legitimação do governo na empreitada de renegociações com organismos financeiros multilaterais (COLOMBO, 2007). Por outro lado, a crise argentina começava a influenciar a economia brasileira (*Efecto Tango*), por meio da redução das exportações brasileiras, mas sobretudo, devido à desconfiança em relação ao mercado brasileiro que resultou na valorização recorde do dólar que chegou a atingir cerca de R\$ 2,50 no ano de 2001.

Nos anos seguintes, a recuperação das economias brasileira e argentina, ambas de maior peso no bloco, e a retomada com maior afinco das relações de cooperação resultariam no fortalecimento do MERCOSUL. A vista disso, tornaria oportuna a retomada da ideia apresentada no governo Itamar Franco de criação da ALCSA, uma proposta de ampliação do MERCOSUL, enquanto modelo para proposição da integração Sul Americana.

Deste modo, no final do governo Fernando Henrique Cardoso, a partir da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) foi estabelecida a convergência dos países sul-americanos a dialogar e situou-se o planejamento territorial continental como temática estratégica para o fortalecimento dos mercados sub-regionais existentes, que estabeleceu a retomada de antigas ambições de realizar a integração territorial continental, conjuntura essa em que o bloco foi favorecido, uma vez que mais de 50% das obras foram destinadas à região.

Ademais, deve-se salientar que, nesse mesmo período, o encantamento dos governos latino-americanos em relação a ALCA começou a cessar, procedendo na adoção de uma atitude crítica em relação à postura neoliberal exercida fielmente pelos governantes latino-americanos na década de 1990, resultando na necessidade de uma redefinição dos pactos territoriais existentes (ARROYO, 2010).⁴¹ Conforme afirmava o presidente Lula, “[...] Agora, para falar da ALCA, precisa antes falar do MERCOSUL”. (O Estado de S. Paulo, 22/07/2006).

Sendo assim, nesse início do século XXI, com Lula (2003-2011) e Nestor Kirchner (2003-2008), foram resgatadas as orientações presentes na fase bilateral, que antecedeu o bloco, isto é,

[...] uma retomada de uma perspectiva —nacional-desenvolvimentista”, que busca o fortalecimento do mercado interno e propõe políticas sociais para reduzir a pobreza e a exclusão social, com um papel ativo do Estado na procura de uma melhor distribuição de renda e no aumento do investimento público (ARROYO, 2010, p. 66).

A despeito disso, Arroyo (2010) ainda afirma que, esse movimento pode ser percebido no âmbito do MERCOSUL nas modificações na estrutura institucional do bloco por meio da inclusão de novos aspectos políticos e sociais a serem perseguidos, como a democracia, os direitos humanos e a geração de emprego. Esses foram refletidos na Reunião

⁴¹No caso argentino [...]. Una encuesta realizada a principio de 2003, mostraba que el sentimiento antinorteamericano en los argentinos había llegado al 70%, que el 89% rechazaba la participación en la guerra contra el terrorismo y que sólo el 7% de los encuestados consideraba que debía profundizarse la relación con el ALCA, mientras que el 62% considera que el país debería entrechar vínculos comerciales con los países del MERCOSUR (CLARÍN, 15/06/2003 apud COLOMBO, 2007, p. 61).

de Altas autoridades na Área de Direitos Humanos; no Centro de Promoção do Estado de Direito; no Grupo de Alto Nível para uma Estratégia MERCOSUL de Crescimento do Emprego; o Observatório da Democracia no MERCOSUL; o Instituto Social do MERCOSUL, o Fundo MERCOSUL de Garantia para Micro, Pequenas e Médias Empresas; o Fundo da Agricultura Familiar do MERCOSUL, o acordo entre Brasil e Argentina de um sistema de compensação de pagamento em suas respectivas moedas e o Fundo de Convergência Estrutural do MERCOSUL (FOCEM), que direciona recursos para melhorar as infraestruturas físicas, as estruturas produtivas e os índices sociais no âmbito do bloco.

Deve-se salientar que, essa última iniciativa estabeleceu o primeiro instrumento financeiro do bloco. Integrado por investimentos realizados pelos Estados Partes (não reembolsáveis), que deve contar com contribuições (doações) anuais programadas de US\$ 100 milhões, que deverão ser realizadas proporcionalmente ao PIB de cada país.

Nessa iniciativa de cooperação torna-se claro o papel de protagonista do Brasil, pois dos aportes anuais destinados ao fundo, 70% dos mesmos serão provenientes do Brasil, seguido por Argentina com 27%, Uruguai com 2% e Paraguai com 1%. Todavia, a distribuição dos recursos deverá ser inversamente proporcional o aporte, sendo destinados ao Paraguai 48%, Uruguai 32%, Argentina 10% e Brasil 10%.

Para tanto, as mesmas estão distribuídas em quatro programas de financiamento⁴² e ao longo dos seus quatro primeiros anos de vida deve priorizar também os investimentos destinados à infraestrutura. Sendo assim, até o final de 2011, haviam sido aprovados 39 projetos, com investimentos totalizando US\$ 1.100 milhões, sendo 74% financiados pela iniciativa privada. Dos quais, 17 projetos foram destinados ao Programa de Convergência Estrutural, 11 ao Desenvolvimento e Competitividade, 8 à Coesão Social e 3 ao Fortalecimento da Estrutura Institucional.

A ênfase dada à infraestrutura é percebida ao avaliarmos os investimentos, direcionados a ela, que alcançaram aproximadamente 90% do montante (BARRETTONI, LUCÁNGELI, 2012). Desse total de projetos dedicados à infraestrutura, 17 foram destinados ao setor de transportes. No entanto, em relação aos investimentos, foi o setor de geração, transmissão e distribuição de energias que consumiu cerca de 67% dos investimentos. (Vide Tabela 11).

⁴² I Programa de Convergência Estrutural, II Desenvolvimento de Competitividade, III Coesão social, IV Fortalecimento da Estrutura Institucional do Processo de Integração.

Tabela 11: Projetos de Convergência Infraestrutural delimitados para o FOCEM (Valores em Milhões de US\$)

Tipos de Projetos	Nº	Investimentos		
		Total	FOCEM	
			US\$	%
Construção, adequação, modernização e recuperação de vias de transporte, sistemas logísticos e o controle fronteiriço. Objetivando melhorar o fluxo da produção e a ampliação da integração física entre os Estados Partes e entre suas sub-regiões	11	280	207	74
Exploração, transporte e distribuição de combustíveis fósseis e biocombustíveis.	0	0	0	0
Geração, transmissão e distribuição de energia elétrica.	3	681	496	73
Implementação de obras de transporte hídrica para contenção e adução de águas brutas, saneamento ambiental e macrodrenagem.	3	47	40	85
Totais	17	1008	743	73,7

Fonte: BARRETTONI, LUCÁNGELI, 2012. Adaptado pelo autor.

Deve-se chamar a atenção ao fato que, os projetos de infraestrutura que o FOCEM está financiando, embora pouco divulgados, tratam-se de obras inclusas no Portfólio da IIRSA/ COSIPLAN, destinadas ao Cone Sul. Esses tratam-se de projetos com dificuldade para obter financiamento, uma vez que, os mesmos encontram-se localizados em áreas deprimidas economicamente e pouco atraentes para iniciativa privada, ainda que os investimentos sejam estratégicas para o desenvolvimento regional.

Desta maneira, diferente das principais obras selecionadas na AIC/API da IIRSA/COSIPLAN, as áreas selecionadas para receber os projetos financiados pela FOCEM apresentam menor nível de desenvolvimento,

Los casos más claros son la ruta en el departamento de Concepción (Paraguay) y el proyecto de energía eléctrica en la provincia de Corrientes (Argentina). En ambos casos se trata de regiones donde el Índice de Desarrollo Humano (IDH), elaborado por las Naciones Unidas, está entre los más bajos de ambos países. En el caso de la línea férrea de Uruguay, dos de los tres departamentos involucrados tienen un IDH por debajo del promedio del país. (BARRETTONI, LUCÁNGELI, 2012, p.40).

Retomando a análise a respeito dos novos conteúdos incorporados ao bloco, no âmbito normativo houve o gradativo alargamento do MERCOSUL por meio da celebração de tratados bilaterais com a adesão da Bolívia (1996), Chile (1996), Peru (2003), Colômbia (2004), Equador (2004) e Venezuela (2012), que passou de país associado a membro pleno

do bloco, reconfigurando e ampliando o peso geopolítico e geoeconômico da região no mundo (PASTORINO, 2012)⁴³.

Nesta conjuntura, a ampliação das relações comerciais e da circulação de pessoas na região chama atenção ao descompasso entre o crescimento das interações espaciais e os insuficientes investimentos em infraestrutura. No entanto, parece haver um importante movimento entre os países da região para reduzir as assimetrias existentes nos sistemas de transporte.

3.1 A dinâmica comercial internacional no âmbito do MERCOSUL: ampliação dos fluxos e estagnação dos fixos na região do Cone Sul

O aprofundamento das relações de cooperação econômica entre Argentina e Brasil retomadas no início da década de 1980 estabeleceria uma complementação da economia entre ambos países, constituindo em importantes trocas. Já a partir da década de 1990 essas relações expandir-se-iam incorporando Paraguai, Uruguai e demais associados, possibilitando resguardar-se da competitividade internacional ao estabelecer relações de cooperação com os mercados vizinhos.

Ao analisar os dados estatísticos da *Dirección Nacional Centro de Economía Internacional (DNCEI)* da Argentina, constata-se que o comércio exterior proveniente dos países do MERCOSUL para o mercado intrarregional e extrarregional, para o período de 1990 a 2011 cresceu sete vezes, saltando de US\$ 46.419 milhões para US\$ 353.446 milhões. Já as importações para o mesmo período, cresceram quase doze vezes, um salto de US\$ 27.248 milhões para US\$ 322.394 milhões (Vide Gráfico 4 e 5, tabela 12).

Caso excluamos o comércio intrarregional, percebe-se nas transações extrarregional para o mesmo período, que as exportações cresceram sete vezes evoluindo de US\$ 42.191 milhões para US\$ 299.663 milhões, já as importações cresceram quase doze vezes e saltaram de US\$ 23.197 milhões para US\$ 270.765 milhões.

Prontamente, o caso do comércio intrarregional não foi diferente, havendo importante crescimento do comércio entre os países membros do bloco. Haja vista que para o

⁴³ Haja vista que, a Venezuela associou-se ao Mercosul em 2004, abandonando a comunidade andina em 2006 e pedindo adesão ao bloco. Todavia, o parlamento paraguaio vinha impedindo sua adesão alegando que a Venezuela não respeitava os princípios democráticos. Sendo assim, com a destituição do presidente do Paraguai Fernando Lugo, no dia 22 de junho de 2012, os órgãos competentes do Mercosul em repreensão a “ruptura da ordem democrática” do país suspenderam a participação do mesmo dos processos decisórios do bloco. Logo, sem o voto paraguaio foi possível aprovar a adesão da Venezuela como membro pleno do Mercosul (PASTORINO, 2012).

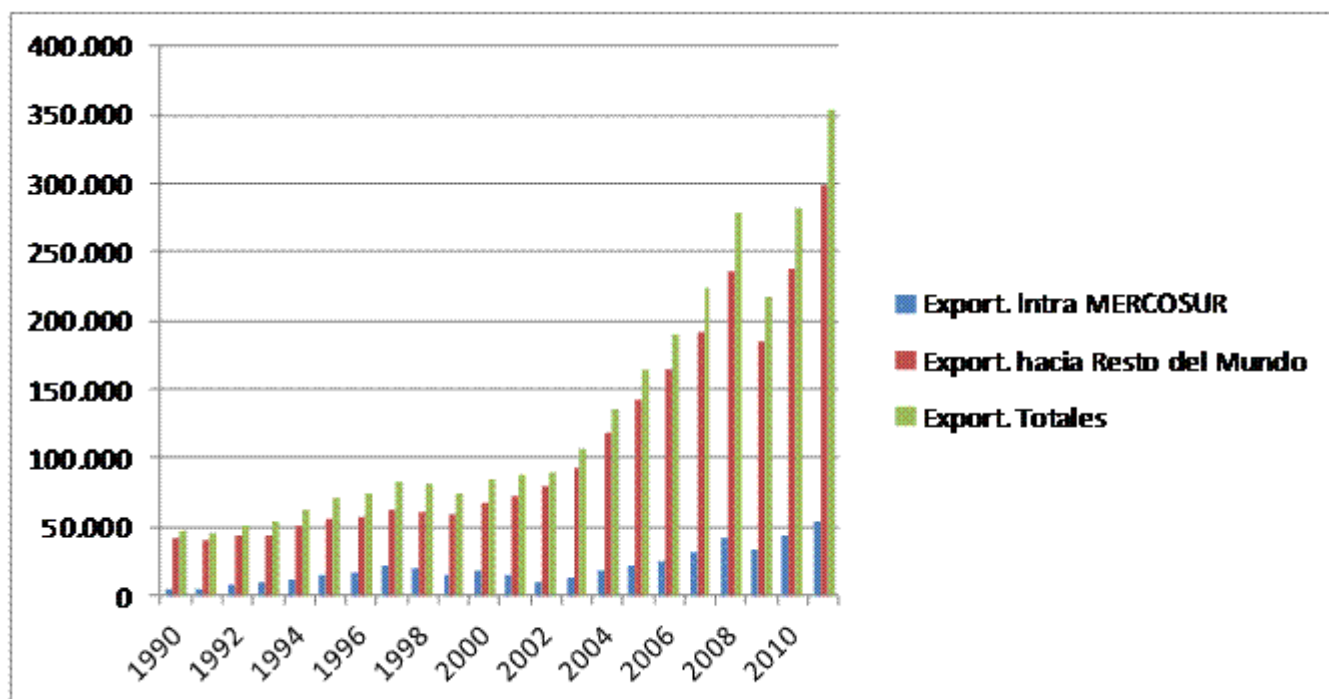
mesmo período as exportações cresceram quase treze vezes expandindo-se de US\$ 4.228 milhões para US\$ 53.783 milhões, por sua vez as importações cresceram também quase treze vezes ampliando-se de US\$ 4.052 milhões para US\$51.629 milhões.

Embora os resultados sejam favoráveis, deve-se destacar que as relações comerciais no âmbito do MERCOSUL passaram por progressos e retrocessos nos últimos anos, conforme Hoffmann, Coutinho e Kfoury (2008), destacam-se três períodos principais: primeiramente de 1991 a 1997, momento em que houve a consolidação da estrutura institucional do bloco, foi quando o comércio no âmbito do bloco ampliou-se quatro vezes, apresentando crescimento proporcionalmente maior que com o restante do mundo que havia dobrado.

No período de 1998 a 2002, as transações intrarregionais foram reduzidas devido às diversas crises originadas em outros países, mas que influíram no domínio do MERCOSUL, como a Crise Asiática de 1997, a Crise Russa de 1998, a crise do próprio Brasil em 1999, que ocasionou queda superior a 25% em relação ao ano anterior, havendo uma breve recuperação das transações de aproximadamente 15% que seriam seguidas por nova queda de 13%. Essa seria agravada com a crise da Argentina que eclodiu no ano de 2002 e resultou em nova queda no comércio intrabloco de 33% em relação ao ano anterior (HOFFMANN, COUTINHO; KFOURI, 2008).

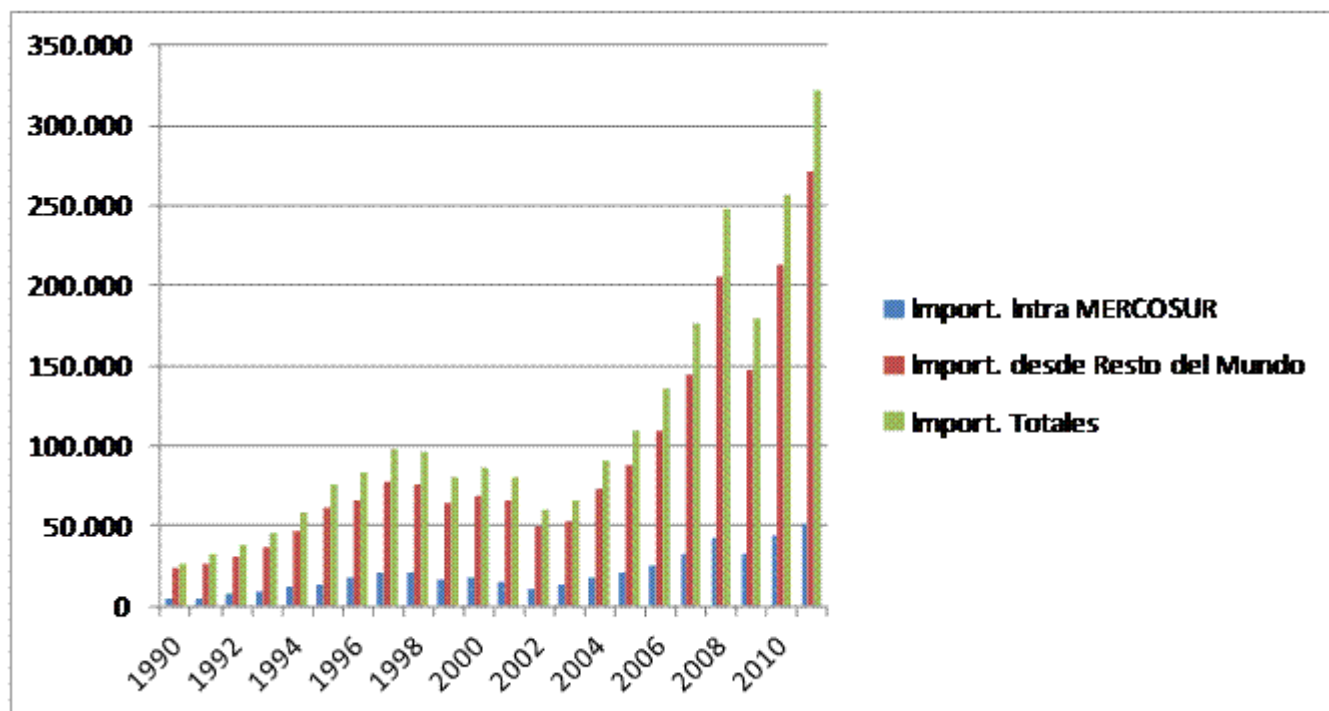
No ano de 2003, um ano após a crise, o comércio intrabloco voltaria a crescer devido à estabilidade econômica alcançada na economia brasileira e argentina, ambas de maior peso no bloco, alcançando no ano de 2004 um crescimento recorde para a história do bloco de 35%. Prontamente, o comércio extrabloco apresentaria uma recuperação mais lenta após a crise crescendo no ano de 2003, aproximadamente, 14% e no ano seguinte cerca de 30% (HOFFMANN, COUTINHO; KFOURI, 2008).

Gráfico 04: Exportações originadas nos países do MERCOSUL para o período de 1990 a 2011



Fonte: CEI en base a INDEC, SECEX, Banco Central de Paraguay, Banco Central del Uruguay y FMI.

Gráfico 05: Importações originadas nos países do MERCOSUL para o período de 1990 a 2011



Fonte: CEI en base a INDEC, SECEX, Banco Central de Paraguay, Banco Central del Uruguay y FMI.

Tabela 12: Intercâmbio Comercial do MERCOSUL em milhões de dólares para o período de 1990 a 2011.

Destino/Origem	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Export. Intra MERCOSUR	4.228	5.243	7.369	10.057	12.049	14.444	17.036	20.758	20.507	15.402	17.707
Export. Para o resto do mundo	42.191	40.669	42.872	44.018	50.066	56.066	57.964	62.796	61.101	59.174	66.892
Export. Totais	46.419	45.912	50.241	54.075	62.115	70.509	74.999	83.555	81.608	74.576	84.598
Import. Intra MERCOSUR	4.052	5.033	7.211	9.104	11.630	13.928	17.112	20.482	20.935	15.846	17.430
Import. Vindas do Resto do Mundo	23.197	27.112	31.461	36.765	46.452	61.829	66.169	77.022	75.848	64.925	69.191
Import. Totais	27.248	32.146	38.673	45.869	58.082	75.758	83.281	97.504	96.783	80.771	86.622
Saldo com resto do Mundo	18.994	13.557	11.411	7.253	3.614	-5.763	-8.206	-14.226	-14.747	-5.752	-2.300
Destino/Origem	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Export. Intra MERCOSUR	15.137	10.194	12.720	17.312	21.111	25.748	32.432	41.565	32.725	44.084	53.783
Export. Para o Resto do Mundo	72.748	78.689	93.380	118.276	142.694	164.504	191.528	236.807	184.535	237.223	299.663
Export. Totais	87.885	88.883	106.099	135.588	163.805	190.252	223.960	278.372	217.260	281.307	353.446
Import. Intra MERCOSUR	15.331	10.380	13.059	17.600	21.327	25.540	32.730	42.429	31.920	43.496	51.629
Import. Vindas do Resto do Mundo	65.613	49.322	53.083	73.387	88.014	110.016	143.764	205.804	147.981	212.604	270.765
Import. Totais	80.945	59.703	66.142	90.988	109.341	135.556	176.494	248.233	179.901	256.100	322.394
Saldo com resto do Mundo	7.135	29.367	40.296	44.889	54.680	54.488	47.763	31.003	36.554	24.619	28.898

Fonte: CEI en base a INDEC, SECEX, Banco Central de Paraguay, Banco Central del Uruguay y FMI.

As transações comerciais no âmbito do bloco permaneceriam ascendentes, apresentando nova queda somente no ano de 2009, resultado da crise financeira internacional (subprimes), que deprimiu o comércio externo de uma forma generalizada pelo mundo. Todavia, a região saiu rapidamente desta crise, apresentando, no ano de 2010, a retomada do crescimento das exportações.

No entanto, as transações entre os países membros do bloco não ocorrem com a mesma intensidade. Ao analisar as trocas entre os principais países que compõem o bloco MERCOSUL-Chile, para o ano de 2011, verifica-se que 71% das exportações realizadas pelos países do MERCOSUL, foram designadas ao mercado argentino. Por outro lado, o mercado brasileiro foi o principal comprador do bloco, absorvendo 88% das exportações argentinas, 49% das chilenas, 63% das paraguaias e 39% das uruguaias (Vide Tabela 13).

Tabela 13: Exportação e Importação entre os países do EID MERCOSUL-Chile, para o período de Janeiro a dezembro (em milhões de US\$) para o ano de 2011.

EXPORTAÇÕES						
País	AR	BR	CL	PY	UY	TOTAL
Argentina	--	22.709	1.308	973	588	25.578
Brasil	17.346	--	4.481	783	1.625	24.235
Chile	4.843	5.418	--	489	139	10.889
Paraguay	1.367	2.969	160	--	192	4.688
Uruguay	2.064	2.175	166	1.062	--	5.467
Cone Sul	25.620	33.271	6.115	3.307	2544	70.857
IMPORTAÇÕES						
País	AR	BR	CL	PY	UY	TOTAL
Argentina	--	16.906	4.705	1.736	2.004	25.351
Brasil	21.944	--	6.192	3.237	2.082	33.455
Chile	1.093	4.548	--	154	135	5.930
Paraguay	515	716	599	--	83	1.913
Uruguay	633	1.754	166	194	--	2.747
Cone Sul	24.185	23.924	11.662	5.321	4.304	69.396

Fonte: ALADI, 2013

De modo similar ao apresentado no caso continental (no âmbito da ALADI), percebe-se um descompasso entre o crescimento do comércio exterior e a manutenção/ampliação das infraestruturas de integração. No entanto, devido ao fato da Região do Cone Sul tratar-se da área que concentra maior dinâmica econômica, tornam-se mais evidentes os obstáculos para a integração territorial, como se verifica nas filas de espera nos postos de fronteira.

Essa intensidade de troca demonstrada entre os países resultou na densificação de fluxos em determinadas áreas do Cone Sul, influenciando nas últimas décadas em diversas

tentativas efetivadas pelos países da região, visando definir uma rede de transportes básica que deveria receber maiores investimentos. No entanto, como poderemos comprovar a seguir, a escassez de recursos econômicos contribuiu para que, nas décadas seguintes, os planos de investimentos em infraestrutura não se tornassem realidade.

3.2 MERCOSUL: da contigüidade física à integração territorial

A integração econômica ocorre por meio de evoluções normativas (leis, normas), que possibilitam o estabelecimento de complementaridade entre as economias de cada país. No entanto, para que a mesma possa evoluir é necessário que exista um suporte territorial (infraestruturas) para viabilizar as transações.

En ese sentido, la estrategia del Mercosur ensaya unificar regiones que se conectan directamente, pero que extienden sobre um área muy vasta. Las cuatro naciones firmantes del tratado cubren 12 millones de kilómetros cuadrados, sin tener en cuenta las áreas marítimas y las zonas reclamadas sobre el continente antártico. Es cierto que, desde el punto de vista de la actividad económica, ese mercado resulta muy inferior al formato por atrás grandes organizaciones existentes, pero no es menos cierto que la sola dimensión geográfica plantea un desafío que no pueda desdeñarse. (SCHVARZER, 1993, n.p.)

Nessa vasta área, antes mesmo da criação institucional do bloco econômico, a contigüidade física entre os países que comporiam futuramente o MERCOSUL influenciou no estabelecimento de interações espaciais entre as primeiras áreas ocupadas de cada país. Prontamente, a consolidação da integração territorial regional, foi anterior à consolidação do bloco, ainda que tenha sido favorecida pelo mesmo, devido os recorrentes incentivos para a substituição dos meios naturais de comunicação por grandes obras de engenharia que, gradativamente, originou uma rede de transporte no Cone Sul, ainda que incompleta.

Desta maneira, embora os países fossem vizinhos (fronteiriços), foi somente no final do século XX que se iniciou o rompimento do isolamento entre os países do Cone Sul. Nesse momento, por meio de tratados bilaterais, foram realizadas as construções dos primeiros trechos de ferrovia interligando os países da região (Vide Quadro 01).

Quadro 01: América do Sul: Evolução da construção de ferrovias que realizavam conexões internacionais.

Desde	Rota	Conexão	Ferrovia	Bitola (m)
1913	Arica (CL)	Visviri	FC Arica La Paz	1,00
	La Paz	Viacha	EF de Bolívia	1,00
1889	Antofagasta	Olague (Chile)	F.C. Antofagasta-Bolívia – E.F. Bolívia	1,00
	La Paz			1,00
1903	Matarani	Punio	F.C. Sur Del Perú	1,44
	La Paz	Guaqui	E.F Bolívia	1,00
	Arica (Chile)	Arica	F.C. Tacna-Arica	1,44
	Tacna (Peru)			1,44
1887/1962*	Buenos Aires	Las Cuevas	F.C.Gral. Belgrano	1,00
	Santiago	Caracoles	E.F. Transandino	1,00
1948	Buenos Aires	Socompa	F.C.Gral. Belgrano	1,00
	Antofagasta	Socompa	F.F. Transandino	1,00
1924	Buenos Aires	La Quiaca	F.C.Gral. Belgrano	1,00
	La Paz	Atocha	E.F. de Bolívia	1,00
1965	Buenos Aires	Pocitos	E.F. Belgrano	1,00
	Santa Cruz	Yacuiba	E.F. de Bolívia	1,00
1954	São Paulo	Corumbá	E.F. Noroeste	1,00
	Santa Cruz	Concepción	E.F. Bolívia	1,00
1880/1940**	Buenos Aires	P. Los Libres	F.C. Gral Urquiza	1,44
	São Paulo	Uruguai	V.F. Rio Grande do Sul	1,00
1913	Buenos Aires	Posadas	F.C. Gral. Urquiza	1,44
	Assunción	Encarnación	F.C.P.C. A. Lopez	1,44
1913	São Paulo	Livramento	V.F. Rio Grande Sul	1,00
	Montevideo		F.C. del Estado	1,44
1918	São Paulo	Jaguarão	V.F. Rio Grande Sul	1,00
	Montevideo	Rio Branco	F.C. del Estado	1,44

Fonte: NUNES, CEPAL, 1972. * início dos trabalhos em 1887;inaugurado em 1962. ** período em que a ferrovia argentina chega à fronteira Passo de Los Libres; 1940, inauguração da ponte internacional.

Tal iniciativa consolidaria uma importante disposição a estimular a integração, contribuindo para a ampliação das interações espaciais na região. Entretanto, a inexistência de um sistema ferroviário internacional bem articulado resulta em algumas limitações, reflexo de uma rede nem sempre complementar, uma vez que as diferentes bitolas utilizadas em cada trecho de ferrovia tornava necessária a realização de transbordo em alguns itinerários, como:

[...] no trecho entre Matarani (Peru) e La Paz (Bolívia); entre o Rio Grande do Sul (Brasil) com a Argentina (Uruguai – Paso de los Libres) e nos dois trechos entre este mesmo Estado brasileiro e Montevideo (Uruguai), tanto pela via Livramento-Rivera quanto pela Jaguarão – Rio Branco. (NUNES, 2011, p. 91-92).

Segundo Nunes (2011), a partir da Segunda Guerra Mundial, as ferrovias encontravam-se em péssimas condições, havendo a opção de nacionalização das mesmas, essa foi a estratégia adotada por Argentina (1948), Uruguai (1949), Brasil (1957). Deste modo,

esses países concentraram esforços para a recuperação das principais extensões, deixando em segundo plano a recuperação dos trechos internacionais. Desta maneira,

Si se tuviera que describir en pocas palabras la situación de la región hacia la segunda guerra mundial, se podría decir que ésta estaba formada por varias “islãs” que no solo no se conectaban entre si sino que estaban por grandes espacios vacíos, y trabas naturales, que dificultaban todo intercambio. La Argentina se volcaba hacia Buenos Aires, y desde allí se conectaba con el resto del mundo; Uruguay se volvaba hacia Montevideo, el Brasil hacia el eje formado por San Pablo y Río de Janeiro, mientras el Paraguay constituía un islote anclado y solitario in el interior del continente. Las comunicaciones entre cada una de esas regiones eran difíciles y costosas (SCHVARZER, 1993 n.p.).

Tal situação começaria a mudar com a ampliação dos intercâmbios entre as principais áreas de cada país, possibilitada inicialmente pela malha ferroviária e, consecutivamente pela decisão dos países da região em consolidar/ampliar a malha rodoviária até as áreas de fronteira, acentuando as transformações espaciais. Essa seria uma estratégia interessante, devido à necessidade de menores investimentos e a possível adoção de um traçado mais maleável.

Por outro lado, influiria na negligência quanto à manutenção e ampliação da malha ferroviária, havendo assim o sucateamento dos ativos existentes. A situação foi tão absurda que originou perda nas extensões em funcionamento de mais de 40% no caso do Paraguai, Chile e Peru; quase 30% na Argentina, mais de 20% no Brasil e Bolívia, havendo perdas reduzidas apenas no caso do Uruguai que não alcançou 3% (Vide Tabela 14).

Tabela 14: Evolução da extensão de ferrovias nos países do Cone Sul (km)

País	1945	1960	2006	2006-1960 (%)
Argentina	42.578	43.923	30.818	-29,8
Bolívia	2.343	3.470	4.200	21
Brasil	35.280	38.339	29.605	-22,8
Chile	8.188	8.685	5.034	-42
Paraguai	3.064	3.562	2.030	-43
Peru	2.875	2.934	1.720	-41,4
Uruguai	3.005	2.982	2.897	-2,9
Total	97.333	103.895	76.304	-26,6

Fonte: CEPAL, 1965, p. 5-6; ALAF, 2006. In: Nunes 2011.

Como demonstrou Schweitzer (2000), a partir da década de 1970, com um sistema nacional de transporte voltado à promoção das rodovias, as mesmas tornaram-se responsáveis por estabelecer/ampliar as interações espaciais entre os países da região, assumindo o papel de romper as várias ilhas econômicas existentes por meio da construção de estradas e pontes

distribuídas, principalmente, nos limites territoriais entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai (Vide Quadro 02).

Quadro 02: Evolução das principais infraestruturas de transporte entre os países do Cone Sul.

Ano	Países		Descrição
1912	Brasil	Uruguai	Ponte Artigas – Quarai
1930	Brasil	Uruguai	Ponte Rio Branco – Jaguarão
1947	Brasil	Argentina	Ponte Uruguiaiana – Paso de los Libres, sobre o rio Uruguai, entre a Província de Corrientes e o Estado do Rio Grande do Sul (inaugurada em 1955)
1950	Brasil	Uruguai	Varias rotas
1960	Argentina	Uruguai	Rota 14 e 26
1974	Argentina	Uruguai	Ponte Zárate – Brazo Largo
	Brasil	Argentina	Rota de acesso da Ponte Uruguiaiana – Paso de Los Libres na Argentina RN 117 e RN 114
	Uruguai	Argentina	Construiu-se o cruzamento ferroviário sobre a represa de Salto Grande, que se habilitou em 1983
	Uruguai	Argentina	Túnel subfluvial Hernandarias, baixo ao Rio Uruguai
1975			Ponte Libertador General San Martín, entre Fray Bentos e Porto Unzué
1976	Uruguai	Argentina	Ponte Gualaguaychú – Rivera
	Uruguai	Argentina	Ponte General Artigas, entre Paysandu e Colón
1985	Argentina	Brasil	Ponte Internacional Tancredo Neves, entre porto Iguaçu e Foz do Iguaçu
	Argentina	Paraguai	Ponte Ciudad Del Este – Foz do Iguaçu
1988	Argentina	Paraguai	Ponte Internacional Roque Gonzáles, entre Posadas e Encarnación (inaugurado em 1990)
1994	Argentina	Brasil	Ponte Internacional Comandante Rosales –Paraíso, entre San Pedro e San Miguel Oeste
1995	Argentina	Brasil	Ponte Comandante Andrés Guacurari, entre Andresito e Capanema
1997	Argentina	Brasil	Ponte Santo Tomé – São Borja

Fonte: SCHWEITZER, 2000.

Tais iniciativas em suas respectivas escalas influiriam na ampliação da complementação econômica existente em determinadas áreas da região, deste modo

Las distancias geográficas se acortaron y se facilitaron al interior de esse vasto hinterland que cubre, aproximadamente, el área de la Cuenca del Plata. No ocurre lo mismo, todavía, con las conexiones entre regiones extremas del Mercosur; la distancias desde el sur (la Patagonia) hacia el nordeste brasileño, o hasta la Amazonia, son todavía tan grandes como difíciles o costosas (SCHVARZER, 1993, n.p)

Prontamente, com a integração regional pautada no modal rodoviário, as empresas que operavam, sobretudo nas regiões mais desenvolvidas de cada país, com destaque para as grandes cidades (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Buenos Aires, Córdoba) passariam a pleitear a readequação das infraestruturas existentes, principalmente, para exportar suas mercadorias para região. Essa demanda por investimentos em muitos casos

contaria com apoio da população, pois muitos trechos dos grandes eixos rodoviários, devido ao adensamento da urbanização em seu entorno são utilizados, também, para mobilidade inter/intra-urbana.

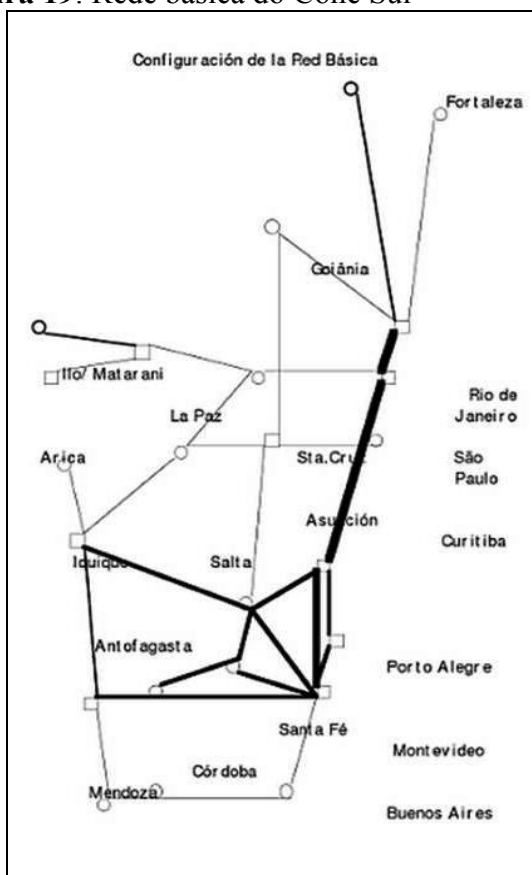
Tal preocupação com a integração territorial não é recente. Como foi explicitado no decorrer dessa pesquisa, concomitante à instalação das primeiras infraestruturas integrando os países da região, foram instituídas iniciativas que visaram promover o comércio intrarregional como foi o caso da ALALC (1960) e da ALADI (1980). Por sua vez, com a ampliação dos fluxos foram propostos estudos para a integração territorial em escala continental englobando o Cone Sul. Já a partir de 1991, com a criação do MERCOSUL que expandiria ainda mais o comércio internacional entre os países da porção austral do continente, seriam elaborados novos estudos, com enfoque no Cone Sul.

Ademais, com a intensificação das relações comerciais entre Brasil e Argentina, promover a integração no âmbito do Cone Sul tornar-se-ia uma preocupação dos governantes da região, implicando na elaboração de estudos direcionados à região. Constatando, nas primeiras empreitadas, que os desconhecimentos de um país para com o outro e a inexistência da centralização de informações estatísticas entre os países era um dos obstáculos para o planejamento de um sistema de transporte internacional⁴⁴.

Esse foi o caso do estudo divulgado no ano de 1997 *“Integración Física en el Cone Sur”*, realizado pelo pesquisador José Alex Sant’Anna, cuja falta de informação existente influenciou na metodologia adotada pelo pesquisador que teve que buscar nos documentos oficiais e nos planos de governo de cada país os principais projetos de infraestrutura que poderiam apresentar impactos importantes para a ampliação do comércio internacional intrarregional.

Para alcançar tal objetivo foram identificadas as mais importantes concentrações econômicas da região, sucessivamente, foi mensurada a intensidade e constatada a direção dos principais fluxos de comércio exterior. Por conseguinte, foram definidas as infraestruturas de transporte (destaque para ferrovias, rodovias e portos existentes e potenciais) que canalizavam maior fluxo de mercadorias para o mercado extrarregional e intrarregional, resultando no estabelecimento de uma Rede Básica de Transporte do Cone Sul (Vide Figura 19).

⁴⁴ Neste momento, havia comissões binacionais somente no caso dos projetos de corredores bioceânicos, mas mesmo assim os projetos não apresentavam um padrão.

Figura 19: Rede básica do Cone Sul

Fonte: Sant'Anna, 1997.

Essa Rede Básica definida, que mantém ainda atualidade, demonstra as cidades economicamente mais importantes da região e os principais trajetos existentes para a realização da circulação e mobilidade entre as mesmas, possibilitando a verificação dos principais gargalos existentes no setor de transporte para a época e as possibilidades para dinamizar os fluxos internacionais, haja vista que

Si un tramo de carretera o puente, a pesar de ser interno para un país, beneficia el comercio de toda una subregión, no solo debe considerarse el tráfico internacional, sino también los patrones técnicos a ser adoptados y la prioridad nacional o subregional deben ser establecidas. (SANT'ANNA. 1997, n.p.)

Para tanto, seriam selecionados entre os diversos projetos, um total de 28 obras que deveriam ser consideradas de prioridade sub-regional (Vide Quadro 03). Essas, como se poderá perceber adiante, apresentam algumas obras que foram consecutivamente reincorporadas em novos documentos, que também almejavam reordenar a rede de transporte no âmbito do Cone Sul.

Quadro 03: Principais projetos identificados para a década de 1990, com efeito no Cone Sul.

Identificação	Objetivo	País	Investimento Estimado (milhões)	Situação na época
Ponte Colônia – Buenos Aires	Ponte rodoviária com cerca de 50km de comprimento sobre o Rio da Prata, unindo a cidade de Uruguiaia de Colonia del Sacramento com a capital argentina.	AR, UY	Entre US\$ 1.000 e US\$ 1.400	Estudos básicos concluídos / Comissão Binacional
Ponte São Borja – São Tomé	Ponte rodoviária que une as cidades de São Borja e São Tomé na fronteira entre Argentina e Brasil.	AR, BR	US\$ 31	Em construção Binacional
Túnel de baixa altura entre Argentina e Chile	Túnel com comprimento aproximada de 28km na cordilheira, entre Chile e Argentina, entre as cidades de Mendoza (Argentina) e Santiago do Chile.	AR, CL	US\$ 2.000	Estudo de pré-viabilidade
Rodovia Rio de Janeiro a Buenos Aires	Uma pista com cerca de 3.000 km entre Rio de Janeiro e Buenos Aires passando por São Paulo, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre e Montevideu.	AR, BR, UY	Entre US\$ 2.500 em recuperação e duplicação das rodovias	Estudo de pré-viabilidade
Trem Santos – Arica/ Antofogasta	Recuperação do trajeto que conecta o Atlântico com o Pacífico por ferrovia.	AR, BO, BR, CL, AR, BR	US\$ 1.000 com construção de 503km	Lista de projetos
Trem São Paulo- Buenos Aires	Recuperação de 2.800 km de ferrovias, que une as maiores cidades sul-americanas através de Uruguiaiana / Paso de Los Libres.	AR, BR	Ar- sem informação Br- US\$ 22,5	Lista de projetos
Trem Antofogasta – Assunção – Paranaguá	Recuperação dos trechos entre Argentina e Chile entre Antofogasta e Assunção, e construção de um trecho paraguaio de Formosa (Ar) até Assunção e de Assunção a Guairá (Br), com 300 km e o tramo brasileiro desde Guairá até Cascavél com 180 km.	AR, BR, CL, PY	Pr US\$ 350 Br US\$ 250	Estudos Preliminares, BR com projeto
Ferrovia Transandino do Sul	Construção do trecho Zapala – Lonquimay com 210km Ferrovia desde Bahia Blanca (Ar) ate o porto de Concepción no Chile com 1.640 km	AR, CL	US\$168	Estudos de pré-viabilidade
Rodovia Rosario-Victoria	Rodovia com 80 km entre as cidades de Rosario e Victoria e pontes sobre o rio Paraná.	AR	US\$ 400	Em licitação
Ponte no Uruguai	Recuperação e esforço de cerca	UY	s/ informação	Estudos

	de 50 pontes na rede viária principal por todo Uruguai.			preliminares
Projeto Libertadores	Realização de investimentos em infraestrutura ferroviária de caráter pontual, em quatro corredores internacionais, por 16.000km de linhas ferroviárias do Cone Sul e Peru.	AR, BO BR, CL PY, PE UY	US\$ 150 para 18 projetos	Listado 35 projetos
Rodovia San Ramón – San Matias	Construção de 652 km de rodovias de San Ramón, próximo a Santa Cruz de la Sierra até San Matias – fronteira do Brasil.	BO	US\$ 100	Estudos de pré-viabilidade
Rodovia Pailon – São José	Trecho de 240km de rodovia até Puerto Suárez. Estuda-se o seguimento de 370 km entre São Jose y Porto Suárez.	BO	US\$ 120	Estudos de pré-viabilidade
Rodovia de La Paz – Guajará - Mirim	Rodovia de 1000km a que estabelecerá na Bolívia uma conexão com norte do Brasil e com a Venezuela.	BO	S/ Informação	Estudos preliminares
Segunda Ponte entre a Ciudad del Este – Foz do Iguaçu	Construção da ponte internacional Brasileiro – Paraguaia	BR, PY	US\$ 75	Estudos de pré-viabilidade
Ferrovia Gen Luz – Pelotas	Construção do trecho rodoviário no Estado do Rio Grande do Sul, com extensão de 265km.	BR	US\$ 270	Estudos de pré-viabilidade
Desenvolvimento do Porto de Rosário	Transformação do porto graneleiro em um complexo multipropósito de cargas e navios.	BR, AR	US\$ 100	Estudo de viabilidade. Em licitação
Desenvolvimento dos portos: Puerto Suárez, Puerto Aguirre y Puerto Busch	Desenvolvimento e modernização dos portos da Bolívia.	BO	Puerto Suárez US\$ 16	Estudos de pré-viabilidade. Em licitação
Recuperação da ferrovia de Ipacaray a Concepcion	Recuperação de ferrovia. O trecho tem 336km.	PY	s/ informação	Estudos preliminares
Interconexão fluvial entre os rios Paraguai e Alto Paraná	Interconexão fluvial dos rios Paraná e Paraguai por canalização para promover a navegação.	PY	Custo estimado US\$ 100	Perfil de projeto
Hidrovia Paraguai – Paraná	Promover a navegação pela totalidade dos rios Paraná e Paraguai.	AR, BO PY, UY	Investimentos de US\$ 100	Lista de projetos em execução
Melhoria do Porto de Árica	Expansão e modernização das instalações e equipamentos portuários	CL	US\$ 107	Estudos de pré-viabilidade
Melhoria do Porto de Rio Grande	Modernização inclui a construção do terminal de contenedores no porto.	BR	US\$ 200	Estudos de pré-viabilidade
Modernização da extensão ferrovia General	Modernização da ferrovia do norte e centro da Argentina.	AR	US\$ 65,3	Estudos de pré-

Mitre, agora Nuevo Central Argentino	Extensão de 4.516 km.			viabilidade
Recuperação das ferrovias Rivera Montevideu e Rivera – Fray Bentos	Recuperação das ferrovias Rivera- Montevideu e Rivera – Fray Bentos. Extensão total de 800 km	UY	Entre US\$ 35 -40	Etapas de planos
Corredores Bioceânicos	Desenvolver uma lista com os projetos que conformam os corredores terrestres bioceânicos de integração.	BO, BR, CL, PY, PE, UY	US\$ 1.300 para 20 projetos	Lista de 32 projetos – Grupo de trabalho multilateral
Plano Maestro de Posto Fronteiriço CH- AR	Plano Maestro de Posto Fronteiriço para desenvolvimento de ações acordadas para os postos prioritários.	AR, CL	US\$ 321	Lista de projetos
Plano Maestro de Posto Fronteiriço AR- BR	Elaboração de um Plano Maestro de Obras em posto de fronteira.	AR, BR	s/ informação	Lista de Projetos

Fonte: SANT'ANNA. 1997. Adaptado pelo autor.

Desta maneira, as principais características constatadas para o continente têm sua aplicabilidade também aos países do Cone Sul, uma vez que, trata-se de uma rede nacional planejada e implantada de forma independente, desenhada do litoral para o interior com objetivo de facilitar a circulação de mercadorias com grande volume e peso aos mercados extrarregionais, por meio dos portos existentes.

Já a rede de transporte responsável pela conexão sub-regional foi geralmente colocada em segundo plano, apresentando-se em má condição de uso, com trechos sujeitos a interrupções devido às intempéries climáticas. Além de parte da rede apresentada referir-se apenas a projetos, que quando existente tratavam-se de caminhos de terra ou cascalho, ampliando o tempo de viagem e os custos com a manutenção do automóvel.

Logo, as pesquisas desenvolvidas na época, apropriadamente, recomendavam a ampliação dos estudos dos fluxos intrarregionais articulados a estudos realizados de maneira pontual em cada país, possibilitando o estabelecimento de uma base de dados estatísticos confiáveis que permitisse realizar correlações entre os países com o intuito de propor um Plano Diretor de Infraestrutura Sub-regional e o estabelecimento uma rede básica de transportes para o Cone Sul.

Consequentemente seria possível avaliar com maior propriedade o modelo de transporte que estava sendo incentivado para a região. Esse já apresentava como foco, a ampliação do fluxo de produtos primários pautado no modal rodoviário, enquanto existem

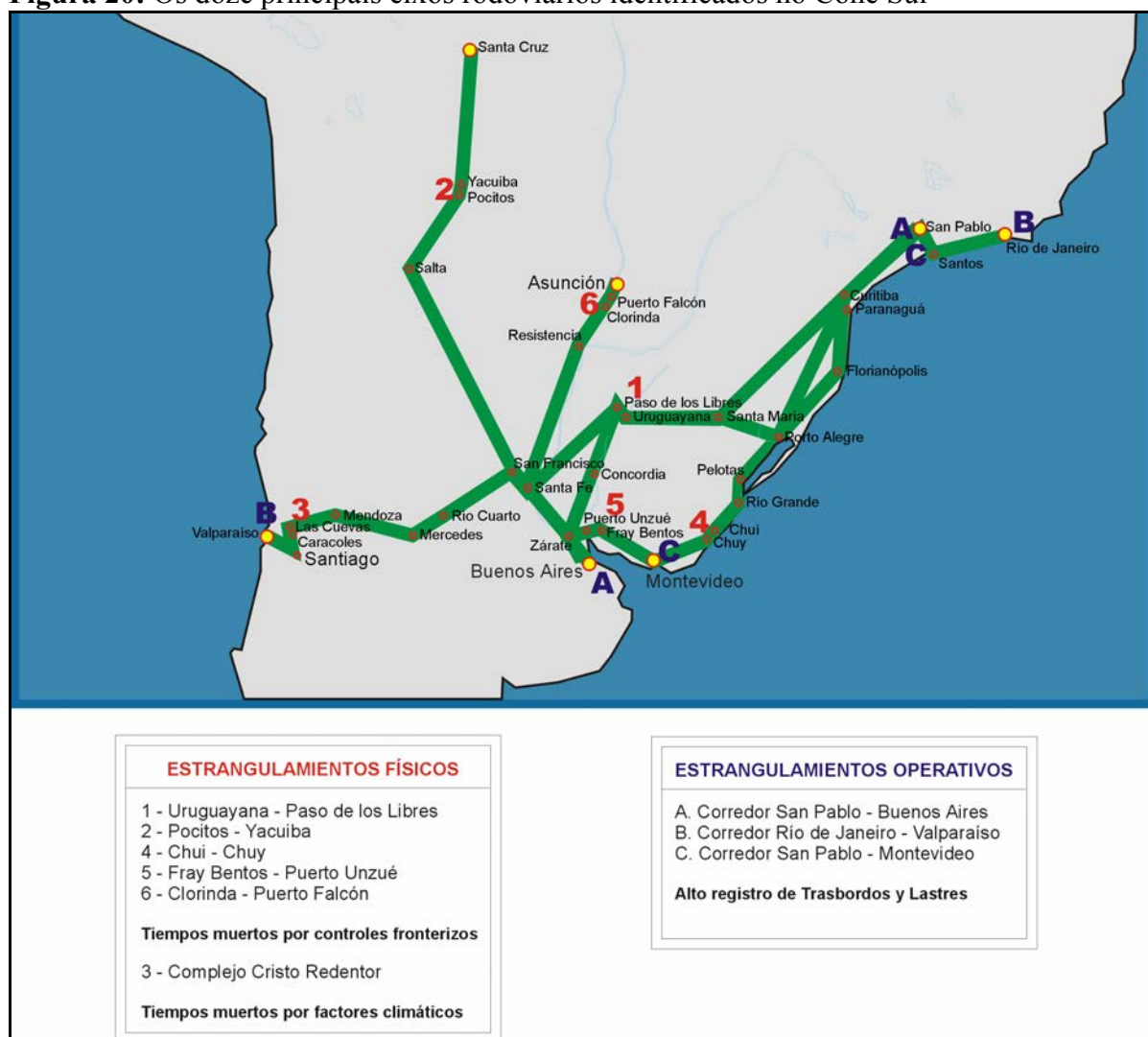
outras possibilidades que ofereçam menores custos logísticos, como: a racionalização dos meios existentes, a consolidação de uma matriz de transporte mais equilibrada e intervenções a serem realizadas, também, nas áreas próximas aos principais projetos.

Além disso, constatou-se que a grande quantidade de projetos e a falta de critérios para estabelecer uma hierarquia entre as obras inviabilizavam a execução das mesmas, uma vez que os recursos disponíveis eram escassos, tornava-se imprescindível, por parte dos países associados, a necessidade do estabelecimento de um fundo de financiamento autônomo capaz de garantir os investimentos exigidos.

Contudo, nos anos seguintes tais demandas por transporte tornaram-se pendentes, entre os países do Cone Sul. No entanto, no ano 2000 novos estudos seriam realizados no âmbito da ALADI, como o *–Diagnóstico del transporte Internacional y su infraestructura en América del Sur (DITIAS) Transporte Carretero (Mercosur y Chile)*, que objetivava oferecer aporte para auxiliar os governantes na adoção de políticas ao setor de transporte, por meio da identificação dos principais eixos de transporte que canalizavam o maior fluxo de veículos, para verificar suas deficiências e propor possíveis soluções. Além disso, o estudo realizava uma análise dos aspectos jurídicos e institucionais que abrangiam o setor no âmbito do bloco.

Desta maneira, o estudo definiu 12 eixos rodoviários principais, sendo oito com orientação norte e sul e quatro com orientação leste-oeste. Nesses foram identificados problemas físicos referentes à péssima conservação das infraestruturas, e também operativos, referentes primeiramente à baixa eficiência das empresas de transporte no momento do transbordo da mercadoria (transferência de um veículo para outro) e, por conseguinte, a necessidade do lastre no transporte marítimo (inserção de água nos porões do navio vazio para dar peso e equilíbrio à embarcação) (Vide figura 20).

Figura 20: Os doze principais eixos rodoviários identificados no Cone Sul



Fonte: LURASCHI, 2000.

Esse trabalho, embora chamasse atenção para limitações determinadas pelos postos de fronteira além das questões normativas, ao realizarmos um olhar mais atento do documento, pode-se constatar que se tratam dos trechos rodoviários já abarcados na Rede Básica do Cone Sul, proposta por Sant 'Anna em 1997.

Ainda assim, tais estudos, entre outros, embora pouco reconhecidos, ao analisar os projetos definidos em cada Estado Nação que poderiam repercutir em nível regional internacional representam um importante esforço para a compreensão do “estado da arte” do setor de transportes entre os países do Cone Sul nas últimas décadas do século XX. Ainda que, a grande maioria dos projetos identificados somente tornar-se-iam obras no início do século XXI, no domínio da IIRSA.

3.2.1 Dos diagnósticos de ineficiência da Rede de Transporte do Cone Sul à execução: a IIRSA/COSIPLAN e o MERCOSUL

A IIRSA, como um plano de integração para toda a América do Sul, regionalizou o continente por meio da seleção de Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) com grandes obras de infraestrutura com capacidade de articular territórios. Já considerando as diferenças regionais existentes foi realizada a distinção entre EID: emergentes e com dinâmica de integração já estabelecida.

Ora, não foi surpresa que a região que compõe o MERCOSUL, principal bloco econômico do continente, fosse enquadrada no segundo caso. O que parece merecer atenção é o fato que os países pertencentes ao MERCOSUL foram compreendidos, principalmente, pelo EID MERCOSUL-Chile (além dos EIDs: Sul, Andino do Sul, Hidrovia Paraguai-Paraná, Capricórnio e parte do Interoceânico Central), o que retoma, de certa maneira, as aspirações do Barão do Rio Branco em instituir um bloco com as três maiores economias do Cone Sul: Argentina, Brasil e Chile (ABC), atualmente de uma forma mais robusta, incluindo o Paraguai e Uruguai (Vide Figura 21).

O EID MERCOSUL- Chile apresenta um recorte espacial que abarca uma área de aproximadamente 3.216.277 km², número equivalente a 25,46% da superfície total dos países membros. Embora não pareça relevante a extensão territorial apontada, salientamos que nessa área encontram-se os núcleos urbanos com maior concentração populacional de cada país, com quase 137.300.163 de habitantes, isto é, aproximadamente 54% da população total dos países, conforme dados referentes ao ano de 2008.

Entre as principais cidades destacam-se: no caso argentino, a Cidade Autônoma de Buenos Aires (CABA), Córdoba/CB e Mendoza/MZ; no Brasil, toda a região Sul e parte da região Sudeste com as capitais: Porto Alegre/RS, Florianópolis/SC, Curitiba/PR, São Paulo/SP e Belo Horizonte/MG, no Paraguai a Região Oriental, no Chile quase a totalidade do país e no Uruguai todo o país.

Figura 21: Área abarcada pelo EID MERCOSUL-Chile



Fonte: IIRSA, 2000.

Consequentemente, devido à dinâmica econômica existente nessa área, a mesma concentra os principais portos de cada país, como no caso brasileiro os portos de Santos (SP), além do porto de Paranaguá, São Francisco e Porto Alegre; no caso argentino, os portos de Corrientes, Diamante, San Lourenzo e Quequén; no Paraguai, o porto de Assunção; no Uruguai, o porto de Montevideu; e no Chile, o Porto de Valparaíso e Coquimbo.

Existe nessa área, também, uma concentração de importantes rotas de exportação de mercadorias, no âmbito intrarregional, mediante a existência de diversos postos de fronteiras, a saber: no Brasil: Foz do Iguaçu, D. Cerqueira e Uruguiana; na Argentina: San Javier, Paso de Los Libres, Puerto Unzué, Agua Negra, Picas Negra, Cristo Redentor; no Paraguai: Ciudad del Este; no Uruguai: Chuy, Santana, Río Branco e no Chile: Agua Negra, Cristo Redentor e Pehuenche (Vide Tabela 15).

Tabela 15: Superfície, população, principais cidades, passagens de fronteira e portos marítimos e fluviais no EID MERCOSUL-Chile.

Países Unidades Territoriais	Superfície Km²	População Hab. 2008	Principais Cidades	Passagens de Fronteira	Portos marítimos e fluviais
ARGENTINA					
Total	27.780.400	39.745.613			
Misiones	29.801	1.077.987	Posadas	San Javier	
Corrientes	88.199	1.013.443	Corrientes	Paso de Los Libres	Corrientes
Entre Ríos	78.781	1.255.787	Paraná	Puerto Unzué	Diamante
Santa Fé	133.007	3.242.551	Rosario		San Lorenzo
Córdoba	165.321	3.340.041	Córdoba		
San Luis	76.748	437.544	San Luis		
San Juan	89.651	695.640	San Juan	Agua Negra	
La Rioja	89.680	341.207	La Rioja	Picas Negras	
Buenos Aires	307.751	15.052.177	La Plata		Quequén
La Pampa	143.440	333.550	La Pampa		
Mendoza	148.827	1.729.660	Mendoza	Cristo Redentor	
Área de Influência	1.351.026	28.519.587			
BRASIL					
Total	8.514.877	189.612.814			
Minas Gerais	586.528	19.850.072	Belo Horizonte		
São Paulo	248.209	41.011.635	São Paulo		Santos
Paraná	199.315	10.509.169	Curitiba	Foz do Iguaçu	Paranaguá
Santa Catarina	95.346	6.052.587	Florianópolis	D. Cerqueira	S. Francisco
Rio Grande do Sul	281.748	10.855.214	Porto Alegre	Uruguiana	Porto Alegre
Área de Influência	1.411.146	88.359.677			
PARAGUAI					
Total	406.752	6.230.000			
Região Oriental	159.827	6.064.979	Assunção	Ciudad del	Assunção

			Ciudad del Este	Este	
Área de Influência	159.827	6.064.979			
URUGUAI					
Total	175.016	3.334.052	Montevideu	Chuy, Santana, Río Branco	Montevideu
Área de influência	175.016	3.334.052			
CHILE					
Total	756.102	16.763.470			
IV Região Coquimbo	40.580	698.018	La Serena	Agua Negra	Coquimbo
V Região Valparaíso	16.396	1.720.588	Valparaíso	Cristo Redentor	Valparaíso, S. Antonio
Região Metropolitana	15.403	6.745.651	Santiago		
VI Região O'Higgins	16.387	866.249	Rancagua		
VII Região Maule	30.296	991.542	Talca	Pehuenche	
Área de Influência	119.062	11.022.048			
Total dos países	12.633.147	255.685.949			
Total do EID	3.216.277	137.300.163	23	15	12

Fonte: IIRSA, 2008.

Além do mais, essa área é responsável por grande parte do PIB gerado em cada país, havendo a presença de atividades econômicas diversificadas, tais como: as indústrias de couro e têxteis; agrícolas e agroindustrial; agropecuárias e graneleiras; indústria de veículos e material de transporte; indústria aeronáutica; serviços industriais metalúrgicos, metal-mecânica; turismo; química; celulose, madeira e papel; hidrocarbonetos; máquinas agrícolas, indústria vitivinícola (produção de vinhos); produção mineral metálica; recursos florestais; produtos químicos e indústria manufatureira (IIRSA, 2010).

Sendo assim, pesquisas realizadas pela IIRSA no ano de 2007, que visavam estabelecer uma visão de negócios para a região, apontaram para uma pauta de exportações para a região diversificada. Porém, os bens primários demonstraram elevada participação nos países: 30,7% no Brasil; 39,2% no Chile; 45,2% na Argentina; 50,2% no Uruguai; 70,8% no Paraguai, havendo uma pauta de exportações em que prevalecia um perfil de produtos com grande volume, peso e baixo valor agregado, que se mantém atualmente (Vide Quadro 04).

Quadro 04: Principais produtos exportados por cada país para o ano de 2007

Argentina	Tortas e nozes de sementes oleaginosas e outros óleos vegetais, produtos derivados de petróleo, petróleo cru, soja, azeite de soja, milho, gás natural, carne de vaca, cobre, pescado, azeite de girassol, couros de outros bovinos, veículos automotores, caminhões e caminhonetes.
Brasil	Minério de ferro, soja, produtos derivados de petróleo, aves de curral, aeronaves, tortas e farinhas de oleaginosas, equipamentos de telecomunicações, café, carne de vaca, sucos de fruta, madeira, ferro e aço, alumínio e motores.
Chile	Cobre refinado, minério de cobre, outros minerais, pescado, cobre blister, madeira, vinho, produtos derivados de petróleo, madeiras serradas, uvas frescas, farinha de carne, álcool metílico, ouro
Paraguai	Soja, carne de vaca, tortas, farinhas de oleaginosas, couro, algodão, azeite de soja, trigo, milho, madeiras escovadas, sementes de nozes e oleaginosas, tábuas serradas, pele de bezerro, madeira.
Uruguai	Carne de vaca, couro de outros bovinos, arroz, produtos derivados de petróleo, pescado, gorros de lã, leite e creme de leite, soja, queijo e coalhada, artigos de materiais plásticos, gado, arroz, malte, laranja, cigarros, sementes, troncos, tecidos e veículos.

Fonte: IIRSA, 2007.

Tais produtos primários contribuem para a elevação dos fluxos e possuem um elevado peso, mas, sobretudo, apresentam volume, necessitando elevado número de veículos, quando transportados pelo modal rodoviário. Além disso, como as trocas ocorrem de forma desigual entre os países, *–Este desbalance entre los flujos comerciales binacionales cuando ellos se realizan por carretera, se traduce en distorsiones en los costos de transporte por cuanto muchos viajes tiene que realizarse vacíos.*” (IIRSA, 2007, p.16).

Vale frisar que, quando esse transporte acontece pelo modal rodoviário, há determinados eixos que simplesmente tornam-se rotas de passagem, como é o caso de determinadas rodovias localizadas no Uruguai que apenas intermedeiam fluxos entre Brasil e Argentina, assim como eixos situados na Argentina que intervêm nos fluxos entre Brasil e Chile, implicando na necessidade de pensar estratégias diferenciadas para esses corredores.

Logo, como poderemos constatar com a IIRSA e mais tarde COSIPLAN, os eixos definidos como parte da *–Rede de Transporte Básica do Cone Sul*” no início da década de 1990 seriam contemplados, principalmente na AIC e consecutivamente na API. Já as demais obras, em sua maioria seriam abrangidas no Portfólio da iniciativa.

3.2.2 As obras selecionadas na AIC/API: destinadas ao EID- MERCOSUL-CHILE

Nessa lista de obras prioritárias, o EID MERCOSUL-Chile seria compreendido por meio de sete projetos, sendo: cinco rodoviários, um ferroviário e um gasoduto. Tais obras totalizavam no ano de 2005 investimentos estimados no valor de US\$ 2.882 milhões, havendo três projetos em execução, três projetos em pré-execução e um projeto em licitação.

Prontamente no ano de 2010, momento em que foi divulgado o último informe da carteira de projetos, os custos totais das obras havia evoluído para US\$ 8.135 milhões e nenhuma obra ainda tinha sido concluída (Vide Tabela 16).

Tabela 16: Projetos do EID MERCOSUL-Chile delimitados para a AIC referente ao período de 2005 a 2010 (em milhões de US\$)

Nº	Projetos	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Países
1	Duplicação da rota 14	370,00	---	----	780,00	----	-----	AR (BR)
2	Adequação do corredor Rio Branco- Montevideo- Colonia- Nueva Palmira	163,00	176,80	---	266,40	247,50	234,0	UY (AR- BR)
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão – Rio Branco	12,00	-----	---	24,60	35,00	-	BR-UY
4	Duplicação do Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia MERCOSUL)	800,00	-----	1200,0	---	989,00	700,0	BR (AR- UY)
5	Projeto Ferroviario Los Andes-Mendoza	251,00	-----	-----	3000,00	3000,00	5.100,0	AR-CL
6	Rota Internacional CH 60 (Setor Valparaíso- Los Andes)	286,00	----	----	-----	280,00	286,0	CL (AR)
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	1.000,0	-----	-----	-----	---	-----	AR (BO)
Total		2.882	2.895,8	3.295,8	6.557	6.331,5	8.135	

LEGENDA

	Perfil		Pré-execução		Em Licitação		Execução		Concluído
---	--------	---	--------------	---	--------------	---	----------	---	-----------

Fonte: IIRSA, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010.

No território brasileiro, o principal projeto delimitado para o eixo foi a ampliação e duplicação da BR-101 entre o município de Palhoça/SC e Osório/RS, trata-se de uma extensão de 337,5 km de rodovia (249 km no Estado de Santa Catarina e 88,5 km do Estado do Rio Grande do Sul). O projeto contou também com a restauração de pontes, construção de túneis, viadutos, passagens interiores e passarelas, a fim de reduzir tempo e custo de viagem pelo trajeto, além de conquistar melhor segurança para a rota.

O Brasil, em parceria com o Uruguai, igualmente foi responsável pela construção da segunda ponte internacional sobre o rio Jaguarão, a Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco, que ligará a BR-116 e a Rota 26 UR. Essa obra objetiva desviar o tráfego da rota Chuí/Chuy para preservar a Reserva Ecológica do Taim e abrandar os fluxos de carga no trecho rodoviário Pelotas/Rio Grande (BR 329/RS), além de, posteriormente, viabilizar a base para um futuro plano de ordenamento territorial às cidades fronteiriças de Jaguarão (BR) e Rio Branco (UY).

Por outro lado, a construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco deverá complementar o projeto levado a cargo pelo governo Uruguaio de “adequação do corredor Rio Branco-Montevidéu-Colônia-Nova Palmira”, que possibilitará melhor integração entre as cidades de São Paulo, Montevidéu, Buenos Aires, Santiago do Chile e Valparaíso, podendo triplicar o fluxo de mercadorias para o trajeto até o ano de 2015.

Já no território argentino deverá ocorrer a duplicação (e demais obras auxiliares) da Rota 14, que devem ampliar a capacidade operacional da estrada, buscando facilitar a circulação entre as cidades fronteiriças de Uruguaiana (BR), Paso de Los Libres (AR), a cidade de Frey Bento (UY) e Gualeguaychú (AR), importantes rotas de acesso de mercadorias provenientes do Brasil e do Uruguai, com destino à Região Metropolitana de Buenos Aires.

No Chile e na Argentina, destaca-se o “Projeto Ferroviário Andes-Mendoza” que interligará Luján de Cuyo, na província de Mendoza (AR) com Los Andes na V Región (CL) que deverá constar também com a construção de 30 a 50 km de túnel, a 2.500 metros acima do nível do mar, além da instalação de estações multimodais nas cabeceiras do túnel que possibilitará alternativa ao “Sistema Cristo Redentor” (rodovia que interliga a província de Mendoza-AR e Los Andes-CH), que deverá tornar-se saturado no ano de 2015, além de permitir alternativa à rota, que fica intransitável aproximadamente 45 dias ao longo do ano, devido às nevascas.

Tal projeto, por sua vez, complementará a ampliação das rodovias da Rota Internacional 60 CH (Rota Transandina). Essa rodovia inicia na fronteira entre Chile e Argentina, nas proximidades do túnel Cristo Redentor e estende-se até o porto de Valparaíso, cuja intenção foi ampliar a capacidade e reduzir o tempo de circulação no trajeto. Segundo estimativas, nesse trecho percorrem cinco milhões de toneladas de mercadorias anualmente advindas dos países do MERCOSUL.

Por fim, mas não menos importante, o projeto Gasoduto do Nordeste Argentino (GNEA) deverá percorrer 1500 km, perpassando pelas províncias de Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos e Santa Fé, possibilitando a interconexão das reservas de gás da Bolívia com os presentes no norte argentino pelo *Sistema Nacional Interconectado de Gasoductos Troncales de Argentina*, além de permitir a implantação de obras complementárias de transmissão de energia e dados. Destarte, tal obra poderá assegurar o abastecimento de gás natural para a Região Nordeste da Argentina, permitindo diversos usos, como: residencial, industrial, agroindustrial, assim como o abastecimento de veículos reduzindo a dependência do país aos combustíveis derivados de petróleo, cujos preços sofrem maior influência do mercado internacional.

Em relação ao andamento dos projetos devido ao fato de grande parte das obras serem destinadas ao modal rodoviário, alguns trechos das mesmas já foram inaugurados, porém deverá haver atraso na conclusão dos projetos. Esse é o caso das obras realizadas na BR-101, ou seja, uma obra que dura mais de dez anos e que apresenta muitos trechos concluídos, porém as principais obras, até o presente momento, não começaram, como o túnel do Morro dos Cavalos (município de Palhoça/SC) e a ponte rodoferroviária de Laguna/SC.

Ademais as áreas próximas às principais cidades que a rodovia possibilita acesso, tais como: Curitiba, Joinville, Itajaí, Florianópolis, apresentam pontos saturados, uma vez que nesses trechos da rodovia os fluxos comerciais de longa distância disputam espaço com os fluxos de passageiros inter e intra-urbanos, tornando-se claro o caráter paliativo, ainda que necessário da ampliação da via.

Outro exemplo é a Duplicação da Rota 14, que deveria ser concluída em sua totalidade no final do ano 2012, entretanto teve seu término somente no primeiro semestre de 2013. Assim como o corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira que apresentava até o primeiro semestre de 2013 um trecho de obras concluído e outros quatro em execução. Além da Rota Internacional CH 60 com estimativas para conclusão das obras até o final do ano de 2013.

No entanto, os atrasos mais emblemáticos foram do Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza, que no final de 2012 estava em fase de estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira, esses apontam para a construção de um túnel de uma via para o ano de 2020. Por outro lado, obras como Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco e o Gasoduto do Nordeste Argentino (GNEA) também com estudos incompletos, ainda não começados, teriam seu prazo para o início das obras prorrogado.

Já com a UNASUL (União de Nações Sul-Americanas), a partir do ano de 2011, ocorreria um rearranjo institucional visível na coordenação das iniciativas de integração em âmbito continental e a IIRSA seria incorporada como foro técnico à COSIPLAN. Essa nova instituição subordinada à UNASUL, ao incorporar em grande parte a metodologia da antiga iniciativa, resultaria em poucas mudanças na maneira de conduzir os projetos de infraestrutura, ainda que tenha implicado na redução da influência dos órgãos financiadores do projeto BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), CAF (Corporação Andina de Fomento) e FONPLATA (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata) nas diretrizes adotadas pela iniciativa.

Sendo assim, de modo similar à antiga agenda, a API foi composta por sete obras⁴⁵: um gasoduto e uma ponte (trata-se das mesmas obras apresentada na AIC para o período de 2005 a 2010), uma obra de transporte multimodal, uma ferroviário (esse projeto é dividido em duas obras), um posto de fronteira e um túnel totalizando investimentos iniciais estimados em US\$ 2.218 milhões (Vide Tabela 17 e Figura 22).

Tabela 17: Projetos do EID MERCOSUL-Chile delimitados para a API, referente ao período de 2011 a 2012 (em milhões de US\$).

Nº	Projetos	Investimentos	Países	Previsão	
				Início	Conclusão
1.	Gasoduto do nordeste argentino	1.000,0	AR/BO	2013	2014
2.	Construção da ponte internacional Jaguarão Rio Branco	65,0	BR/UY	2012	2014
3.	Transporte multimodal no sistema laguna Merín e Lagoa dos Patos	100,0	BR/UY	2012	2014
4.	Corredor ferroviário Montevideo- Cacequí: Recondicionamento da ferrovia entre Montevideu e Rivera	100,0	UY	2012	2014
5.	Corredor ferroviário Montevideu- Cacequí : Adequação Ferroviária da bitola Brasileira Rivera Santana do Livramento Cacequí	96,0	BR-UY	2011	2012
6.	Otimização do sistema Paso de Fronteira Cristo Redentor	7,0	AR/CL	2012	2014
7.	Túnel Binacional Água Negra	850,0	AR/CL	2014	2016
Total		2.218,0			

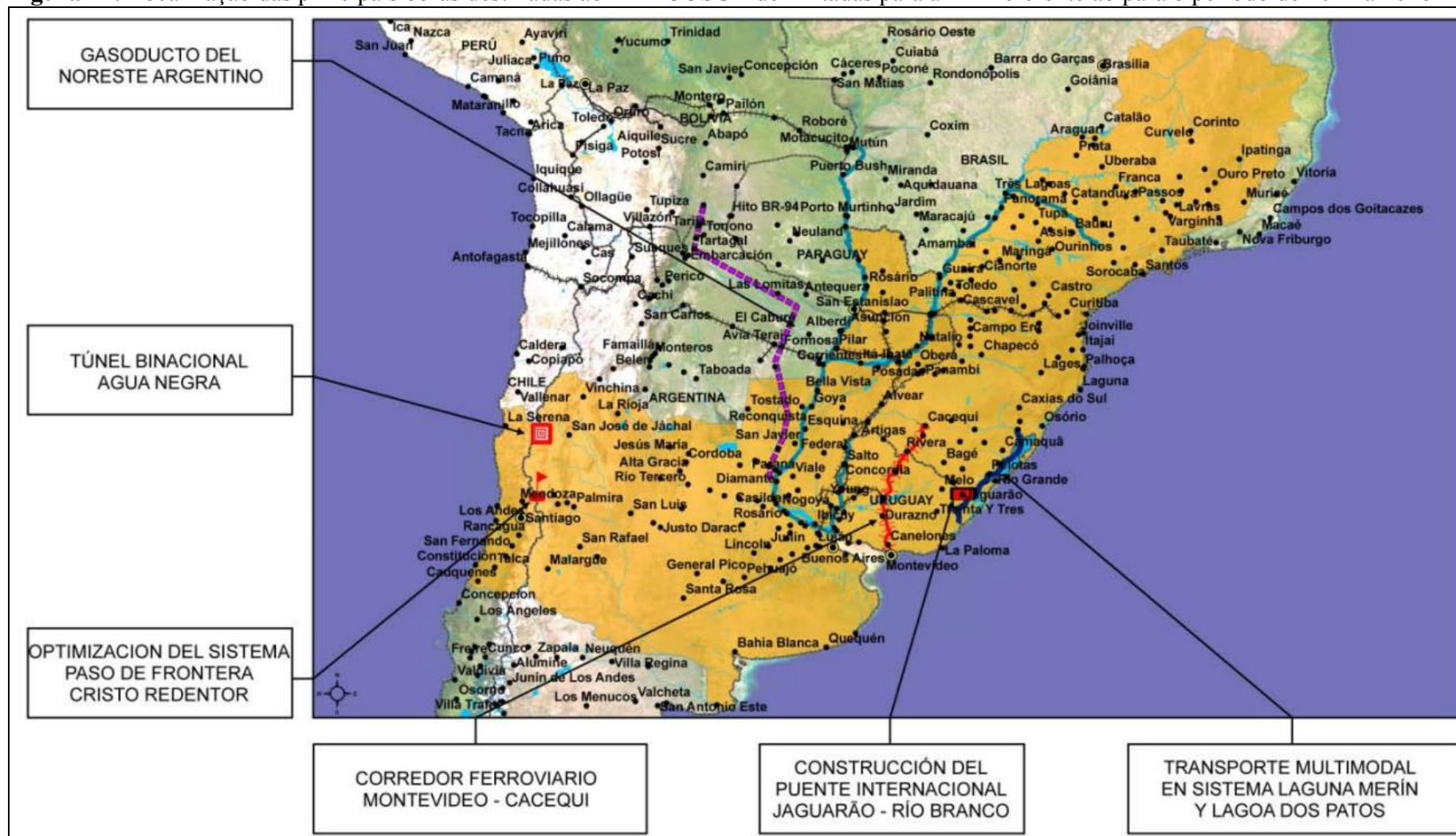
LEGENDA

 Perfil	 Pré-execução	 Em Licitação	 Execução	 Concluído
--	---	--	--	--

Fonte: COSIPLAN, 2011.

⁴⁵ O EID Mercosul-Chile apresenta 6 projetos principais (estruturados). Porém, o Corredor ferroviário Montevideo- Cacequí, desdobra-se em mais 2 projetos individuais totalizando. Logo, o EID possui 7 obras para o período.

Figura 22: Localização das principais obras destinadas ao MERCOSUL delimitadas para a API referente ao período de 2011 a 2016



Fonte: COSIPLAN, 2011

Como se pode constatar, alguns dos projetos que estavam na AIC não foram concluídos e passaram a fazer parte da API, esse foi o caso do Gasoduto do Nordeste Argentino (GNEA), que no ano de 2007 concedeu a ENARSA (*Energia Argentina Sociedad Anonima*), por 35 anos passível de prorrogação, a responsabilidade de construir, operar, manter, transportar e comercializar o gás natural. Em 2010 foi definido o traçado final da obra e firmado o adendo de contrato de compra-venda, celebrado entre *Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos* (YPFB) y *Enarsa*, em que ambas as partes comprometem-se em receber quantidades crescentes de Gás Natural para o período de 2010 a 2027, sendo o início das obras programadas para o ano de 2013.

O projeto Ponte Internacional Jaguarão–Río Branco teria seus estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental concluídos e referendados pela comissão mista composta por Brasil e Uruguai em 2012. No caso brasileiro, a obra foi inserida no 2º Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) do governo brasileiro que poderá facilitar o acesso aos investimentos necessários para a execução da obra que teve seu início planejado para 2012, protelado para o ano de 2013.

Ainda entre Brasil e Uruguai, o projeto de Transporte Multimodal Sistema Lagoa Mirim e Lagoa dos Patos abarca, no Uruguai, a Lagoa Mirim e seus afluentes, o rio Yaguarón, o Cebollatí e o Tacurí; já no Brasil, os projetos abrangem Lagoa Mirim e seus afluentes o rio Yaguarón, o canal de San Gonzalo, os canais de acesso ao porto de Rio Grande, a Lagoa dos Patos e seus alimentadores: o Rio Guaíba, Taguari, Jacuí, Dos Sinos, Gravataí, Caí e Camaquã. Posto isto, o mesmo objetiva reativar o transporte lacustre para cargas e passageiros (COSIPLAN, 2011). Para tanto, estão previstas obras de dragagem, desvio, sinalização, elaboração de cartas náuticas eletrônicas, implantação e manutenção de réguas limimétricas, contratação de estudos e implantação de novos terminais⁴⁶. Visto que se trata de uma hidrovía binacional a mesma precisará, também, da criação de aduanas, regulação de migração, etc. Esse é um projeto de grande interesse para ambos os países, constando na *Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas* do Uruguai para o período de 2010-2014, e no Brasil, está incluso entre as obras do PAC 2.

Além do mais, Brasil e Uruguai devem juntar esforços para a conclusão do corredor Ferroviário Montevideu - Cacequí. Trata-se de um projeto estruturado composto por dois projetos individuais:

⁴⁶ As obras referentes aos terminais devem ser realizadas em terminais localizados no estado do Rio Grande do Sul, como: a implantação dos terminais de cargas em São José do Norte (RS); a ampliação dos terminais de Estrela no Rio Taquari, de Cachoeira do Sul no Rio Jacuí, de Santa Vitória do Palmar na Lagoa Mirim, e em Porto Alegre na Lagoa Guaíba; e por fim, a adequação do Porto de Pelotas no canal São Gonçalo.

- Reabilitação da Ferrovia entre Montevideu e Rivera, visando primeiramente melhorar o nível de serviço no trecho, permitindo ampliar a velocidade de trânsito e, por conseguinte, reforçar as estruturas existentes para futuramente expandir a capacidade de carga da ferrovia para 22 toneladas;
- Além disso, por tratar-se de um trecho com tráfego suspenso há dez anos, deverão ser recuperados 158 km de ferrovias entre Cacequí até Santana do Livramento na fronteira com Uruguai, que consecutivamente serão integradas ao trecho Rivera-Montevideu, buscando ampliar as interações espaciais entre os dois países, aproveitando-se que, embora haja bitolas diferentes⁴⁷, as ferrovias encontram-se em Santana do Livramento/Rivera, local que apresenta bitola mista. Desta maneira, está programada a substituição de dormentes, a limpeza de cortes, o reforço de aterro e a recuperação de dez pontes.

Argentina e Chile selecionaram como prioritária a otimização do Sistema Posto de Fronteira Cristo Redentor. Esse trajeto é estratégico para ambos os países por se tratar da principal conexão entre eles. Realizada entre a *V Región* (Chile) com a província de Mendoza (Argentina), deve melhorar sua infraestrutura e operação dos Postos de Fronteira, e também visa a construção de um Centro de Fronteira que possa oferecer serviços logísticos completos, reduzindo o tempo de gasto com os trâmites fronteiriços.

Ademais, a rota é o principal acesso do Brasil ao mercado chileno e ao Oceano Pacífico, ocorrendo preferencialmente pelo porto de Valparaíso, que deverá ficar saturado até o ano de 2015. Desta maneira, tornou-se estratégico descentralizar os fluxos e investir nos portos de San Antonio e Quinteros, ambos os projetos incluídos no *Plan Estratégico Territorial Avance II: Integración Territorial Internacional* do governo argentino e no documento *Chile 2020: obras públicas para el desarrollo*, entre outros.

Em decorrência da canalização de grande parte dos fluxos, por meio do Sistema Cristo Redentor, tornou-se estratégico investir em uma rota alternativa, como o projeto Túnel Binacional Água Negra, firmado pelo Tratado de Maipú entre Argentina e Chile no ano de 2009. O objetivo será interligar a *IV Región* (Chile) e a província de *San Juan* (Argentina) acarretando, assim em um trajeto alternativo para o fortalecimento do corredor Bioceânico Porto Alegre (Brasil) ao Porto de Coquimbo (Chile). Por sua vez, a obra consiste na implantação de um túnel que permitirá aos veículos evitar áreas de difícil circulação e com elevada precipitação, bem como a pavimentação de trechos sem calçamento. Em decorrência

⁴⁷ O trecho brasileiro apresenta bitola de 1,00 m, já o uruguaio possui bitola do tipo *standard* com 1,435 metros.

da execução dessa obra deverão ser realizados investimentos para o melhoramento das Rotas 41 no Chile e 150 na Argentina, além de investimentos para facilitar o acesso ao porto na cidade de Coquimbo.

Ora, como se pode constatar, os projetos apresentados na AIC para o período de 2005 a 2010 e na API para o período de 2011 a 2016, visam satisfazer demandas antigas por maior fluidez territorial. Ou seja, grande parte das obras apresentadas trata-se de recuperação ou ampliação de infraestruturas existentes, visando sanar gargalos decorrentes da intensificação de interações espaciais já salientadas no ano de 1997, na Rede Básica do Cone Sul, definida no trabalho de José Alex Sant'Anna.

De modo que, nos planos de integração destinados à escala continental, assim como os destinados ao Cone Sul, prevalece a necessidade de expandir a capacidade das rodovias e da consolidação de um sistema multimodal de transporte. Porém, grande parte dos projetos trata geralmente da otimização de rodovias, estratégia necessária, mas que encontra seu limite em médio prazo, uma vez que a ascensão do fluxo de *commodities* na região exige uma matriz de transporte mais equilibrada.

Tal fato ocorre especialmente nas obras de melhoria, como: a duplicação da rota 14, a adequação do corredor rio Branco-Montevideu-Colônia-Nueva Palmira e a Duplicação do Tramo Palhoça-Osório (Rodovia MERCOSUL) que, por se tratarem de grandes eixos rodoviários nos quais confluem fluxos de mercadorias destinadas ao mercado exterior, mas também nacional, regional e, sobretudo, intraurbano, uma vez que, muitas cidades estruturaram-se no entorno desses eixos que se tornaram importantes para mobilidade intraurbana.

Já em menor número outros projetos devem implantar novos fixos no território, como é caso do Gasoduto do Nordeste Argentino (GNEA) que instalará 4.131 km de gasodutos no território argentino, possibilitando uma nova fonte de energia para aproximadamente 378.000 usuários (IIRSA, 2012). Nesse mesmo sentido, salienta-se o Transporte Multimodal no Sistema Laguna Merín e lagoa dos Patos que habilitarão um modal de transporte concorrente à rodovia para a região, estabelecendo um novo uso ao rio com a descentralização dos portos com ganhos para o sistema de transporte como um todo, por outro lado, apresentando repercussões no âmbito intraurbano nas cidades portuárias que podem ser positivas.

Após pontuar as obras delimitadas como prioritárias na AIC/API, deve-se prosseguir a investigação para se aproximar realmente da compreensão das possíveis repercussões que os projetos da IIRSA/ COSIPLAN podem ocasionar ao MERCOSUL (EID

MERCOSUL-Chile). Desta maneira, torna-se pertinente analisar o Portfólio, que compõe as demais obras da iniciativa.

3.2.3 As obras do EID MERCOSUL-CHILE definidas no Portfólio de obras da IIRSA/COSIPLAN

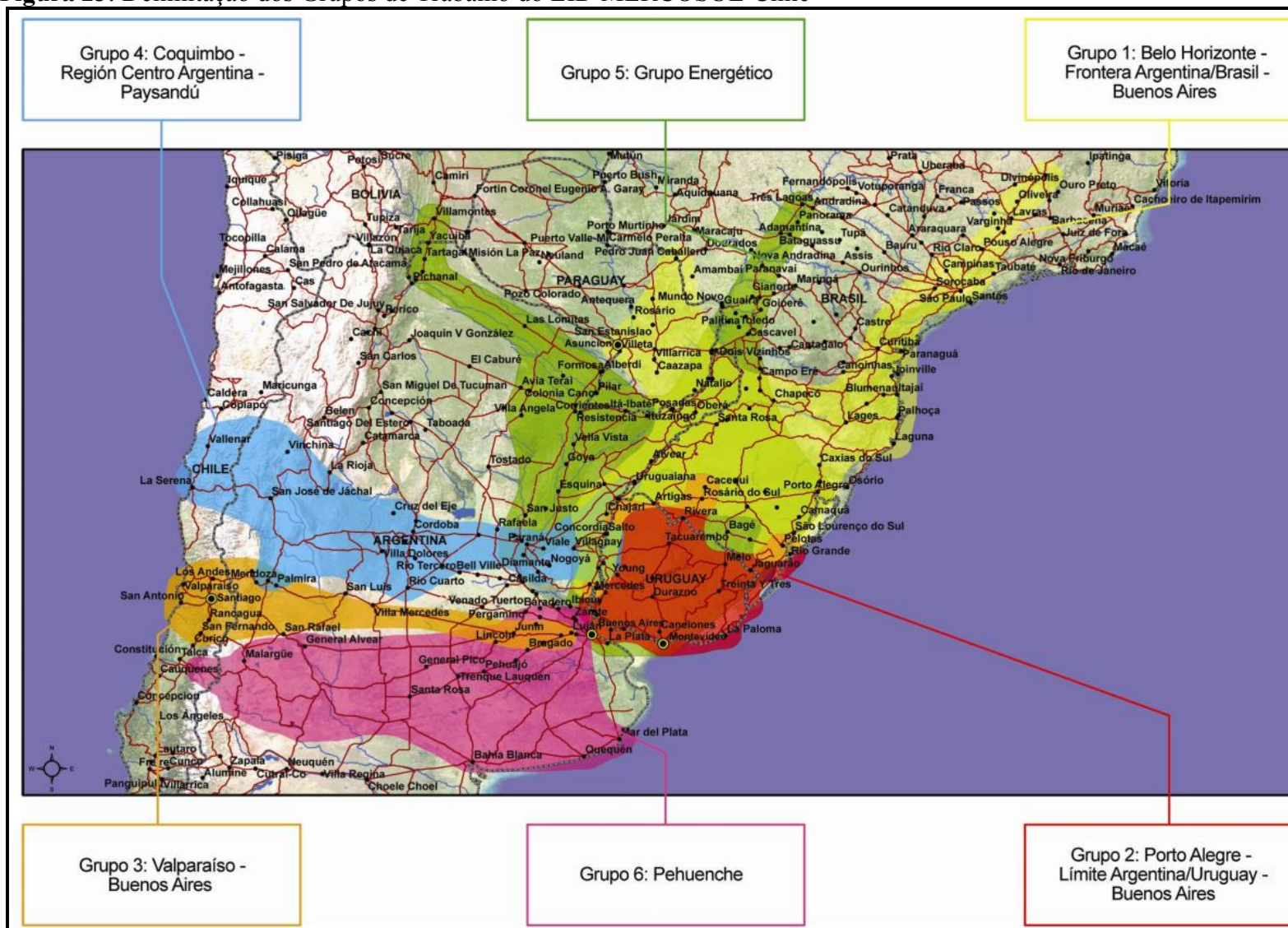
A maioria das análises realizadas acerca da IRSA/COSIPLAN ocorrem pautadas na agenda de projetos AIC/API. Tal opção é compreensível, uma vez que, tratam-se geralmente de grandes projetos determinados como estratégicos para promover a integração regional. Mas, para compreender a amplitude das intervenções da iniciativa nos países do Cone Sul torna-se oportuno realizar algumas considerações a respeito do propósito do Portfólio de obras da iniciativa em sua totalidade.

Deve-se lembrar que, cada EID foi inicialmente dividido em seis Grupos de Trabalho⁴⁸ que ficaram responsáveis pela elaboração de projetos que comporam o EID em questão, como poderemos verificar adiante. Destacam-se assim; cinco grupos de infraestruturas de transporte: G1: Belo Horizonte – Fronteira Argentina/Brasil-Buenos Aires; G2: Porto Alegre- Limite Argentina/ Uruguai- Buenos Aires; G3: Valparaíso- Buenos Aires; G4: Coquimbo- Região Central Argentina e Paysandú; G6: Pehuenche; e por fim, o G5 Grupo Energético (Vide Figura 23).

- G1: Belo Horizonte – Fronteira Argentina/Brasil- Buenos Aires: nesse grupo o projeto principal foi a Duplicação da Rota 14 entre Paso de Los Libres y Galeguachu, a partir do mesmo foram estruturados outros novos projetos, como a duplicação da BR 381 que liga Belo Horizonte a São Paulo, a recuperação e adequação de portos, ampliação dos aeroportos de Campinas e Guarulhos, entre outros.
- G2: Porto Alegre-limite Argentina/Uruguai- Buenos Aires: concentrou-se em grande parte no Uruguai com projetos estruturados em torno da Adequação do corredor Rio Branco – Montevideo- Colonia- Nueva Palmira (Rotas 1, 11, 8, 17,18 e 21) dos quais destacam-se a readequação de portos, a construção de novas pontes com o Brasil e com a Argentina, além de projetos que seriam futuramente incorporados a API do COSIPLAN, como o Sistema Lagoa Merín - Lagoa dos Patos .

⁴⁸ Entre o período de 2003 a 2006 o EID apresentava cinco Grupos de Trabalho. Já a partir de 2006 o mesmo passou a contar com seis grandes Grupos de Trabalho.

Figura 23: Delimitação dos Grupos de Trabalho do EID MERCOSUL-Chile

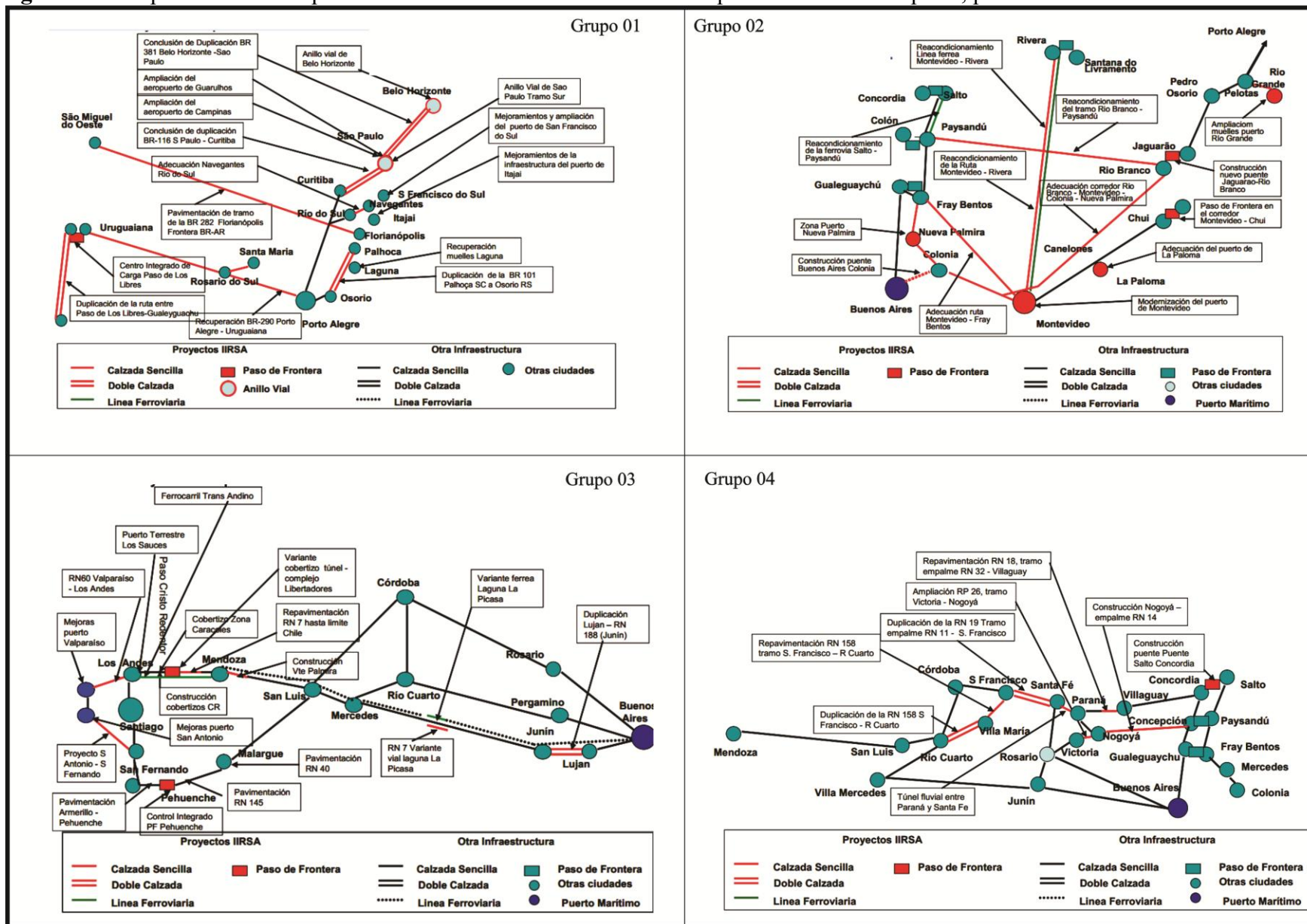


Fonte: IIRSA, 2000. Nota: O Grupo 5 por tratar-se de um projeto transversal abarca todos os grupos

- G3: Valparaíso- Buenos Aires: visa melhorar o corredor Cristo Redentor, que é a principal rota de transporte entre Argentina e Chile, além da adequação do Posto de fronteira Pehuenche enquanto possível alternativa ao posto de fronteira Cristo Redentor. No entanto, o projeto principal almeja reativar a ferrovia Transandina Central que liga Mendoza a Valparaíso e está parada desde a década de 1990. Entre tais projetos estão inclusos outros de pavimentação, recapeamento e duplicação de rodovias visando maior fluidez para essas rotas. Partes desses projetos futuramente iriam compor um novo grupo de trabalho criado a pedido da Argentina o G6: Pehuenche, cujo projeto principal seria o Posto de Fronteira Pehuenche, que deverá tornar-se alternativa de conexão à porção sul da Argentina e Chile.
- G4: Coquimbo- Região Central Argentina e Paysandú: tem grande parte dos projetos selecionados em território argentino. Os mesmos foram estruturados em torno da Reconstrução e ampliação da Rota Nacional 168 e do túnel subfluvial entre as cidades de Paraná e Santa Fé, com grande parte dos projetos ligados à pavimentação, duplicação e construção de novas pontes nessa rota.
- G5: Grupo Energético: consta com projetos de energia elétrica (ampliação da geração de energia em plantas existentes) e gás (projetos de gasodutos)

Como se pode perceber, todos os Grupos de Trabalho ligados ao setor de transporte apresentam o foco no modal rodoviário como eixos estruturadores, a partir dos quais seria definida uma sequência de novos projetos (Vide Figura 24).

Figura 24: Grupos de Trabalho para o EID MERCOSUL-Chile definidos para o setor de transporte, pela IIRSA no ano de 2007.



Fonte: IIRSA, 2007. Org. pelo autor.

No ano de 2003, momento em que foi definido o Portfólio de obras do EID MERCOSUL-Chile o mesmo apresentava cerca de 68 projetos com investimentos iniciais de US\$ 12.076 milhões. Por conseguinte, no ano de 2010 os projetos tornaram-se 107 com recursos estimados em US\$ 35.836 milhões, sendo o EID com maior número de projetos (20,3%) e o maior percentual de investimentos (37,3%). Já com a passagem da IIRSA para COSIPLAN e a reformulação do Portfólio, o mesmo teria seu total de obras reduzidas para 105, em contrapartida os investimentos seriam elevados para US\$ 44.389,8 milhões (Vide Tabela 18).

Tabela 18: Evolução do número de projetos e investimentos no Portfólio de Projetos da IIRSA e da COSIPLAN para o EID MERCOSUL-Chile (em unidades e milhões de US\$) para o período de 2003 a 2011.

Período	Nº de Projetos	Investimento
2003-2004	68	12.076
2005-2006	71	12.161
2007	91	19.465
2008-2009	105	29.399
2010	107	35.836
2011	105	44.389,8

Nota: b/ Os valores de “Número de Projetos” e de “Investimentos Estimados” mencionados não incluem os projetos do PSI de TICs, incorporados em finais de 2004 na AIC 2005-2010. **Fontes:** IIRSA, Portfólio de Projetos 2004; VII Reunião do CDE – Assunção, 2005; GTE 2007. IIRSA: Portfólio de Projetos 2009; e 2010; COSIPLAN: Portfólio de Projetos 2011.

Seguindo o padrão identificado nas obras do Portfólio, o setor de transporte apresentou o maior número de projetos. Esses, por sua vez foram distribuídos sem grandes discrepâncias entre os grupos de trabalho, exceto no caso do Grupo Pehuenche, que contempla o sul da Argentina e do Chile, que devido à baixa densidade populacional e econômica vem sendo preterido historicamente pelos investimentos públicos.

Em contrapartida, o montante de investimentos apresenta-se mais concentrado no Grupo Energético Argentina-Uruguai-Paraguai-Brasil, embora possua um número menor de projetos em relação aos demais Grupos. Isso ocorre devido ao padrão de obras destinado ao setor de transporte, geralmente, trata-se de obras de readequação ou ampliação da capacidade das infraestruturas existentes. Já os investimentos no setor energético têm, principalmente na construção de novas Hidroelétricas, uma elevada demanda de investimentos (Vide Tabela 19).

Tabela 19: Discriminação dos projetos do portfólio da IIRSA 2010 e do COSIPLAN 2011, para o EID MERCOSUL-Chile (em milhões de US\$).

TIPO DE MODAL	2010		2011	
	Nº	Valor	Nº	Valor
RODOVIÁRIO				
Ampliação da capacidade	17	4.903,1	15	5.191,0
Reabilitação de calçadas e estruturas	15	1.043,4	14	1.025,4
Pavimentação de obra nova	7	746,0	8	781,0
Pontes novas e reabilitação	4	158,3	5	188,3
Circunvalacion rodoviária e acesso a cidade	3	2.865,0	4	6.045,5
Túneis novos e reabilitação	1	800,0	2	1850,0
Manutenção de estradas	2	7,0	00	00
Total	49	10.522,8	48	15.081,2
FERROVIA				
Construção de Ferrovias	1	100,0	1	100
Reabilitação de Ferrovias	9	5.684,3	8	5.708,0
Total	10	5.784,3	9	5.808,0
FLUVIAL				
Construção de novos portos fluvias	1	100,0	1	100,0
Adequação de portos existentes fluviais	2	56,0	2	56,0
Total	3	156,0	3	156,0
MARÍTIMO				
Novos Portos Marítimos	1	35,0	00	00
Ampliação da infraestrutura terrestre de portos marítimos	8	986,6	8	1.577,1
Adequação de portos marítimos	1	375,0	1	375,0
Total	10	1.396,6	9	1.952,1
AÉREO				
Adequação dos Aeroportos	1	0,0	1	00
Novos Aeroportos	1	25,0	2	70,0
Ampliação de aeroportos	5	2.199,3	6	2.679,3
Total	7	2.224,3	9	2.749,3
MULTIMODAL				
Total	4	70,3	2	25,3
POSTOS DE FRONTEIRA				
Infraestrutura para implantação de centros de controle fronteiro	4	45,0	4	20,0
Adequação infraestrutura existente em centros de controle fronteiro	1	0,8	1	0,8
Ampliação de infraestrutura-capacidade de centros de controle fronteiro	2	17,0	2	17,0
Total	7	62,8	7	37,8
ENERGIA				
Hidroelétricas novas e adequação microcentrais	5	7.160,0	6	10.662,0
Termoelétrica	2	870,0	2	670,0
Geração com energia nuclear	2	1.740,0	2	1740,0
Outras infraestruturas energéticas	2	1.350,0	2	1.010,0
Construção de novas interconexões energéticas	6	4.499,1	00	00
Total	11	11.120,0	12	14.082,0
Total Geral	107	35.836	105	44.389,8

Fonte: IIRSA, 2010/ COSIPLAN, 2012.

3.2.4 Possíveis implicações dos projetos de integração territorial no âmbito do bloco

Entre os principais impactos ambicionados com os investimentos em obras de infraestruturas no MERCOSUL, destaca-se a intensificação das interações espaciais entre os núcleos urbanos de diversos tamanhos que se encontram distribuídos no decorrer das rodovias, facilitando transações entre os diversos municípios que compõem a rede urbana regional. E consecutivamente a inclusão no circuito do capital de municípios até o momento pouco incluídos que, podem vir a servir de ponto de apoio para a conformação de novas cadeias de produção, possibilitando o desenvolvimento de novas áreas produtivas e a consecutiva desconcentração do emprego para estas novas localidades (IIRSA, 2006). Portanto, o processo de desconcentração produtiva e de consumo que verificamos no Brasil pode ser ampliado, mas agora não só no âmbito de um país, mas de um bloco econômico de países.

Apesar da proximidade dos portos do Sul do Brasil com os países do MERCOSUL, este mercado representa uma parcela pequena do total importado e exportado pelos portos brasileiros, nos quais ocorre o predomínio do comércio com a América do Norte, Europa Ocidental, Oriente Médio, Japão e China. Sendo assim, parte do comércio, por exemplo, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul com os países do MERCOSUL é realizado pelo modal rodoviário, devido à possibilidade do transporte “porta a porta” (FELIPE JUNIOR, 2012).

Os armadores valorizam mais distâncias maiores, além disso, as normas e as tributações para a cabotagem são bastante significativas, fator esse que torna mais rápido e barato transportar mercadorias entre o Estado de Santa Catarina (BR) para o Uruguai pela rodovia, que utilizando-se da cabotagem devido à elevada burocracia existente. Assim, mais do que infraestruturas viabilizadas pela IIRSA/COSIPLAN, cabe aos países do MERCOSUL buscar não somente a melhorias das infraestruturas, mas também adequações nos sistema de normas e tributações no âmbito do bloco.

Por outro lado, a melhoria das infraestruturas de transporte decorrente da IIRSA/COSIPLAN deverá apresentar, também, desdobramentos em escala nacional. Toma-se como exemplo o caso do Brasil em que será possível reduzir o “Custo Brasil de Transporte”, principalmente das mercadorias originadas nas Regiões Sul e Sudeste (responsáveis por grande parte das exportações e importações do país) com destino ao MERCOSUL e a mercados extraregionais com desdobramentos favoráveis no contexto macroeconômico.

3.3 Considerações finais ao capítulo III

O MERCOSUL apresenta sua gênese nas relações bilaterais entre Argentina e Brasil, visando ampliar a complementaridade entre as duas economias. Já a partir do início da década de 1990 com a consolidação do bloco, seriam inseridos: Uruguai, Paraguai, Bolívia, Chile, Peru, Colômbia, Equador e Venezuela, estabelecendo um importante mercado para as economias menores que futuramente teriam no bloco seu principal mercado, assim como ao Brasil que, embora apresente grande diversidade de parceiros comerciais, tem importante parcela das exportações originadas no setor industrial brasileiro, destinadas aos países do bloco.

Desta maneira, os excelentes resultados econômicos alcançados pelo bloco resultariam na convergência geoeconômica/geopolítica dos países em relação a diversas temáticas. Já ao iniciar o século XXI, a região experimentaria incentivos para a retomada da integração territorial decorrentes da IIRSA/COSIPLAN, sobretudo, por meio do EID MERCOSUL- Chile.

Esse EID trata-se de um interessante recorte territorial para distribuição de investimentos em infraestruturas, pois de certa forma retoma as aspirações do Barão de Rio Branco para composição do bloco ABC (Argentina, Brasil e Chile), embora os interesses brasileiros e argentinos não estejam exclusivamente voltados ao acesso ao mercado chileno, mas também o acesso aos Portos do Oceano Pacífico.

Por outro lado, alguns investimentos foram destinados às áreas com baixos índices econômicos, como foi o caso dos projetos financiados pela FOCEM inseridos no Portfólio da iniciativa. Uma política promovida principalmente por Brasil e Argentina para os países vizinhos, que não se trata de caridade, mas sim do reconhecimento da importância da elaboração de uma política regional de desenvolvimento integrada, uma vez que as economias da região tornam-se cada vez mais complementares.

Já a maioria dos investimentos do EID foi direcionada para áreas que podem ser consideradas dinâmicas economicamente, como é o caso do corredor conformado por Belo Horizonte, São Paulo, Curitiba, Florianópolis, Montevideu, Buenos Aires, Mendoza, Santiago do Chile e Valparaíso, linha que compõem os pontos nodais da região (ARROYO, 2001).

Além disso, considerável parcela dos investimentos foi encaminhado ao setor de transporte. Todavia, ainda que exista uma intenção em promover uma matriz de transporte equilibrada, foi o modal rodoviário que canalizou a maior parcela dos investimentos. Essa estratégia deverá possibilitar, momentaneamente, a ampliação da fluidez territorial na região,

porém em longo prazo perde-se a oportunidade de fomentar com maior vigor uma matriz de transporte equilibrada e competitiva na região.

CAPÍTULO IV

OBRAS TRANSNACIONAIS E IMPLICAÇÕES NO ESPAÇO NACIONAL: O CASO BRASILEIRO.



4.0 O Brasil e o comércio internacional como estratégia de desenvolvimento

Nas últimas décadas do século XX, a necessidade cada vez maior dos países centrais em conquistar novos mercados para seus produtos, resultaria na busca de estratégias para ampliar o comércio internacional. Neste momento, oportunamente, a dívida adquirida pelos países após a crise de 1982, possibilitou aos países credores, por meio do FMI, imporem uma série de condições para aprovação de empréstimos, como foi o caso dos ajustes estruturais e da adoção de políticas de livre comércio pelas economias endividadadas (CHANG, 2009).

Prontamente, nos anos seguintes, começaria a ser organizado um aparato institucional, que apresentaria seu desfecho na criação da Organização Mundial do Comércio (OMC) no ano de 1995, responsável pela contínua ampliação da liberalização comercial mundial, recomendando aos países a redução de tarifas e impondo a proibição de subsídios a diversos setores. Nessa fase depressiva do 4º Ciclo de *Kondratieff* o comércio internacional foi ampliado, encontrando seu clímax na primeira década do século XXI, momento em que o mesmo apresentou crescimento de 136% e representou uma inserção, também, dos países periféricos no mercado mundial.

Todavia esse incremento não ocorreu de modo equitativo em todos os países. Surpreendentemente foram os países emergentes, principalmente os denominados pelo economista inglês Jim O'Neill, como BRIC⁴⁹ (Brasil, Rússia, Índia e China), que apresentaram crescimento acima da média mundial, destacando-se os seguintes índices: Brasil 267%; Rússia 277%; Índia 424%; China 534%. Por outro lado, os países desenvolvidos, embora também tenham crescido, revelaram índices inferiores à média mundial: EUA 63%; Japão 61%; França 58%; Reino Unido 42%; e Canadá 40%.

De fato, tais resultados chamam atenção para um período de rearranjo geoeconômico e, por conseguinte, geopolítico do mundo. Haja vista que, nesse momento os países desenvolvidos começaram a apresentar dificuldades para acompanhar o crescimento dos países periféricos. Por outro lado, a China emergiu da periferia para disputar a posição de potência econômica com os EUA, conquistando pela primeira vez, no ano de 2009, a posição de principal exportador mundial e relegando a “superpotência” à segunda posição (Vide Tabela 20).

⁴⁹ Na reunião de 2011 a África do Sul foi convidada a compor o grupo, momento em que a sigla muda para BRICs (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul).

Tabela 20: Evolução do comércio exterior mundial nas últimas décadas (Valor das exportações em US\$ Bilhões)

PAÍSES	1950	1970	1980	1990	2000	2002	2003	2004	2006	2007	2008	2009	2010	2011*
China	0,6	2,3	18	62	249	326	438	593	969	1220	1431	1202	1578	1880
EUA	10,3	43,2	225	393	782	693	724	815	1026	1148	1287	1056	1278	1550
Alemanha	2,0	34,2	193	421	552	616	751	910	1108	1321	1446	1126	1269	1460
Japão	0,8	19,3	130	287	479	417	472	566	647	714	781	581	770	750
Holanda	1,6	13,3	74	132	233	244	296	357	464	551	638	498	572	620
França	3,1	18,1	116	217	328	332	392	452	496	559	616	484	520	570
Coréia	0,0	0,8	18	65	172	162	194	254	325	371	422	363	466	554
Itália	1,2	13,2	78	170	240	254	293	354	417	500	543	406	448	460
Bélgica	1,6	11,6	65	118	188	216	255	307	367	431	472	370	411	430
Reino Um	6,3	19,4	110	185	285	280	305	347	449	439	460	353	405	420
Hongkong	0,6	2,5	20	82	202	201	228	265	322	349	370	329	401	470
Rússia	1,8**	12,8**	76**	82**	106	107	135	183	303	355	472	303	400	530
Canadá	3,0	16,8	68	128	277	252	272	317	388	421	456	317	388	410
Singapura	1,0	1,5	19	53	137	125	159	198	271	299	338	269	351	400
México	0,5	1,4	18	41	166	161	165	188	250	272	291	230	298	370
Taiwan	0,1	1,4	20	67	151	135	150	182	224	246	255	203	274	330
Arábia Sd	0,3	2,4	109	44	77	72	93	126	211	235	313	192	250	340
Espanha	0,4	2,4	21	56	115	126	156	183	214	253	281	218	245	230
Índia	1,1	2,0	9	18	42	49	59	76	122	150	195	163	220	315
Emir. Arab	0,0	0,5	22	23	50	52	67	91	145	178	239	185	220	260
Brasil	1,4	2,7	20	31	55	60	73	96	138	161	198	153	2020	256
África Sul	1,1	3,3	25	23	30	30	36	46	58	70	81	62	82	90
Argentina	1,2	1,8	8	12	26	26	29	35	47	56	70	56	68	80
Demais	22,0	90,1	572	738	1.514	1.556	1.844	2.277	3.152	3.702	4.461	3.371	4.120	3.225
Mundo	62	317	2.034	3.448	6.456	6.492	7.586	9.218	12.113	14.001	16.116	12.490	15.238	16.000

Fonte: AEB **URSS * Estimativa

Já o Brasil, embora faça parte do BRIC, foi o país do grupo que apresentou menor crescimento. Porém, inegavelmente, o país vem progredindo para se tornar um *global trader*, ampliando gradativamente suas exportações mundiais, desempenho esse que resultou no ano de 2011, na conquista de 1,33% do comércio mundial, saldo somente inferior ao alcançado por ele mesmo no ano de 1950⁵⁰ (DEPLA, 2012).

Trata-se da conquista de uma importante fatia do comércio mundial. Porém, nem sempre os saldos comerciais foram favoráveis ao país. Haja vista que, com a imposição do Plano Real no ano de 1993, ao adotar o câmbio fixo, com cotação de US\$1/R\$1, o país teve sua competitividade no mercado externo reduzida de modo generalizado, sob alegação que,

[...] a valorização do câmbio, sob o pretexto de que a liberalização do comércio e dos fluxos financeiros promoveria a alocação eficiente de recursos, tanto do ponto de vista estático quanto da perspectiva da acumulação do capital. [...] Mas, na vida real, a abertura comercial com câmbio valorizado e juros altos suscitou o desaparecimento de elos das cadeias produtivas na indústria de transformação, com perda de valor agregado gerado no país, decorrente da elevação dos coeficientes de importação em cada uma das cadeias de produção (BELLUZO, 2013, p.104)

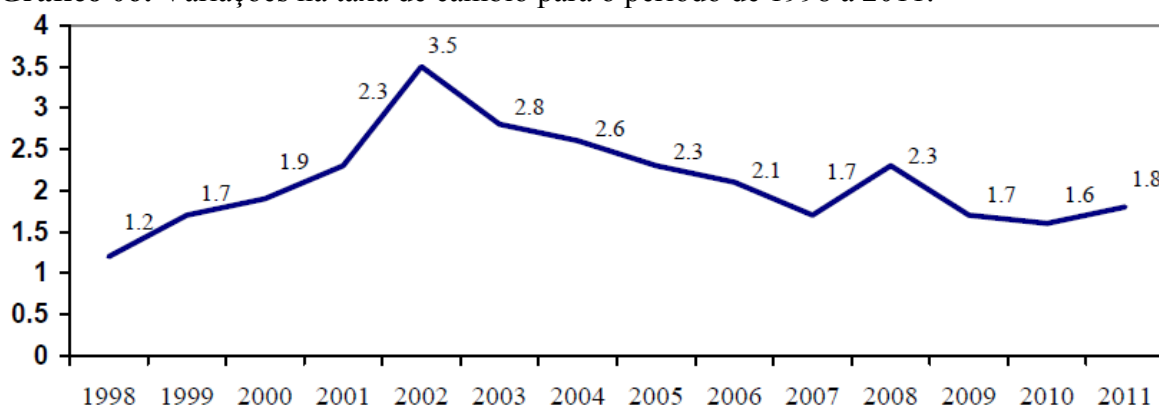
Tal fato, atrelado a uma sequência de crises externas, resultou em seis anos de déficits na balança comercial. Ademais, o Plano Real pautado no câmbio fixo, mantido artificialmente, também influiu em uma sangria das reservas internacionais e no gradativo desequilíbrio das contas nacionais. Assim sendo, entre 1994 e 1998 houve decréscimo no PIB de 5,9% para 0,7% ampliando a taxa de desemprego de 5,1% para 7,5%, seguido da progressiva desnacionalização da economia (ESPÍNDOLA, 2013).

O resultado não poderia ter sido diferente, sem alternativas para conter a crise que se delineava, em janeiro do ano de 1999, o país viu-se obrigado a adotar o câmbio flutuante. Esse ocasionaria momentânea instabilidade econômica, em dois meses o dólar valorizou 73,6%, saltando de R\$ 1,21 para R\$ 2,10; falava-se do risco de uma inflação de até 60% (SCIARRETA, 2009) e o país conquistou déficits de R\$ 30 bilhões em conta corrente e uma dívida interna de 56% do PIB (BELLUZO, 2013, p.104).

⁵⁰ Embora o século XXI seja marcado pela ampliação dos fluxos globais, ressaltamos que esses fluxos ocorrem com maior intensidade entre alguns espaços. Haja vista que, no ano de 2010, apenas trinta países foram responsáveis por mais de 80% das importações e exportações mundiais. Sendo assim, dez países responderam por 53% do total das importações e somente os Estados Unidos (12,8%) e a China (9,1%) condisseram juntos por 21,9% desse total. No caso das exportações, dez países foram responsáveis por 50,9%, sendo a China (10,4%) e os Estados Unidos (8,4%) responsáveis por 18,8% desse total. Neste *ranking* o Brasil ocupou a 20ª posição, com 1,2% das importações e, 1,3% das exportações mundiais, apresentando gradativo crescimento na participação do comércio exterior (DEPLA, 2012).

Por outro lado, após a primeira desvalorização do câmbio, seguida por mais duas desvalorizações cambiais em um contexto de aumento da demanda mundial por *commodities*, o comércio exterior voltou a ganhar competitividade e, por conseguinte, reduziu seu déficit na balança comercial (ESPÍNDOLA, 2013). Desta maneira, no período de 2000 a 2002 o país registrou crescimento de US\$ 55,1 bilhões para US\$ 60,4 bilhões (9,6%) nas exportações, em oposição ao retrocesso de US\$ 55,9 bilhões para 47,2 bilhões (15,6%) nas importações, que possibilitaram saldos positivos na balança comercial de US\$ 13,2 bilhões (Vide Gráfico 06).

Gráfico 06: Variações na taxa de câmbio para o período de 1998 a 2011.



Fonte: ESPÍNDOLA, 2013.

Sendo assim, com elevado clima de desconfiança do mercado internacional, em setembro de 2002 às vésperas das eleições de Lula da Silva, o “risco Brasil” atingiria seu pior resultado, com recorde de 2.436 pontos⁵¹. Já após a eleição de Lula da Silva, a partir do ano 2003, os índices econômicos voltariam a apresentar melhores resultados, com a queda no risco Brasil e a gradativa ascendência da balança comercial alcançando seguidos superávits, com inclinações representativas somente no ano de 2009, momento caracterizado pela crise originada no mercado norte-americano, entretanto, ainda assim a balança manter-se-ia superavitária.

Consolidar-se-ia, assim, a retomada do papel ativo do Estado através de uma política externa marcada pelo altruísmo⁵². Essa foi tachada na época, como “controversa”,

⁵¹ Trata-se do índice *Emerging Markets Bond Index* (EMBI), calculado pelo banco de investimentos americano *J. P. Morgan*, que avalia os riscos dos investidores estrangeiros não receberem do país o dinheiro investido acrescido dos juros.

⁵² O conceito de autonomia por participação, presente no governo Fernando Henrique Cardoso, evoluiu na gestão Luiz Inácio Lula da Silva, para autonomia pela diversificação, intensificando-se a busca de inserção do Brasil no cenário mundial [...] Se a economia brasileira se fortalece num contexto internacional conturbado, essa condição aumenta o interesse dos vizinhos do bloco pelo Brasil. Um cenário global, político e econômico, de maior equilíbrio, reduz em termos relativos o papel do Mercosul e da América do Sul e Latina para o Brasil, mas pode aumentar o interesse dos vizinhos pelo Brasil. Essa percepção é também importante para compreender as

devido à busca da ampliação das relações comerciais com países latino-americanos, mas também a diversificação de parceiros comerciais não tradicionais (extrarregionais), cujo objetivo era a conquista de novos mercados e a ampliação das relações sul-sul, a fim de reduzir a vulnerabilidade do país em relação a crises de demandas externas advindas dos países centrais.

Posto isso, os principais mercados de destino das exportações brasileiras para o ano de 2011 seriam: Ásia, América Latina e Caribe, União Europeia, demais países da América Latina e Caribe, MERCOSUL, Estados Unidos, África e Oriente Médio iguais e, por fim, Europa Oriental. Já ao verificar os países que mais absorveram mercadorias brasileiras, percebe-se que os Estados Unidos no ano de 1990, respondeu por 24,2% das exportações e no ano de 2011 sua participação foi de 10,1%. Já a China, que no ano de 1990 representava apenas 1,2% das exportações do país, no ano de 2011 tornou-se o principal parceiro comercial do Brasil, com 17,3% das exportações para o mesmo ano (Vide Tabela 21).

Tais resultados, decorrentes da manutenção de uma balança comercial superavitária, foram importantes, pois possibilitaram ao país [...] quitar a dívida externa, eliminar a vulnerabilidade internacional, e engordar as reservas cambiais. Apenas como particularidade, no período de 2001 e 2011, o superávit comercial acumulado pelo Brasil foi de US\$ 306 bilhões, montante próximo aos atuais US\$ 350 bilhões de reservas cambiais.” (AEB, 2012, p.7), recuperando, assim, sua autonomia para reelaborar sua Estratégia Nacional de Desenvolvimento.

Mas, afinal, como o país passou a conquistar tais superávits? Essa é uma questão merecedora de atenção, que pode ser respondida ao analisar as exportações por fator agregado para o ano de 2011. Uma vez que, os produtos básicos representaram 47,8% das exportações; seguido pelos semimanufaturados, com 14,1%; os manufaturados 36,1% e, as operações especiais apenas 2,24%.

Portanto, entre os principais produtos exportados pelo país prevaleceram as *commodities*, como: minérios (17,3%); petróleo e combustíveis (12,1%); material de transporte (9,8%); complexo da soja (9,4%); produtos metalúrgicos (6,8%); açúcar e etanol (6,4%); químicos (6,3%); carnes (6,0%); máquinas e equipamentos (4,1%); café (3,4%); papel

motivações da política regional. O fortalecimento do país teria consequências benéficas para a região. Mesmo admitindo-se certa razoabilidade para esse argumento, sabemos que não substitui a necessidade da construção da integração. (RAMANZINI JUNIOR; VIGEVANI, 2010).

e celulose (2,8%); equipamentos elétricos (1,9%); calçados e couro (1,4%); metais e pedras preciosas (1,2%); têxtil (1,2%) (DEPLA, 2012).

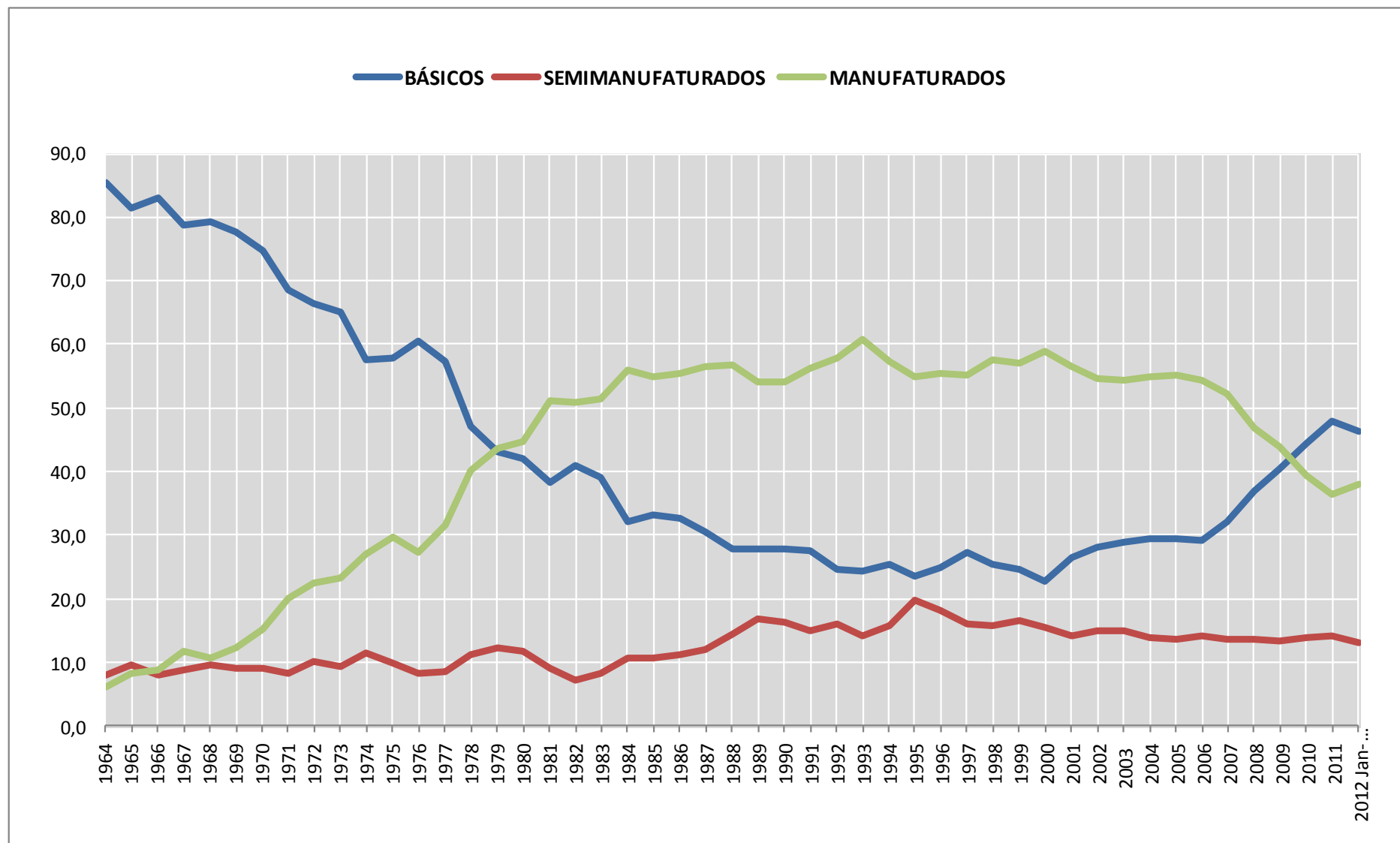
Tabela 21: Principais países de destino para as exportações brasileiras (em %) entre 1990 e 2011.

Países	1990	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*
China	1,2	2,0	4,2	6,2	5,6	5,8	6,1	6,7	8,4	13,7	15,2	17,3
EUA	24,2	23,9	25,4	22,8	20,8	19,0	17,8	15,6	13,8	10,2	9,6	10,1
Argentina	2,1	11,3	3,9	6,2	7,6	8,4	8,5	9,0	8,9	8,4	9,2	8,9
Holanda	7,9	5,1	5,3	5,8	6,1	4,5	4,2	5,5	5,3	5,3	5,1	5,3
Japão	7,5	4,5	3,5	3,2	2,9	2,9	2,8	2,7	3,1	2,8	3,5	3,7
Alemanha	5,9	4,6	4,2	4,3	4,2	4,3	4,1	4,5	4,5	4,0	4,0	3,5
Itália	5,1	3,9	3,0	3,0	3,0	2,7	2,8	2,8	2,4	2,0	2,1	2,1
Chile	1,5	2,3	2,4	2,6	2,6	3,1	2,8	2,7	2,4	1,7	2,1	2,1
Reino Un.	3,0	2,7	2,9	2,6	2,2	2,2	2,1	2,1	1,9	2,4	2,3	2,0
Coréia Su	1,7	1,1	1,4	1,7	1,5	1,6	1,4	1,3	1,6	1,7	1,9	1,8
Venezuela	0,8	1,4	1,3	0,8	1,5	1,9	2,6	2,9	2,6	2,4	1,9	1,8
Espanha	2,2	1,8	1,8	2,1	2,1	1,8	1,7	2,1	2,0	1,7	1,9	1,8
Rússia	0,7*	0,8	2,1	2,1	1,7	2,5	2,5	2,3	2,4	1,9	2,1	1,7
França	2,9	3,1	2,5	2,4	2,3	2,1	1,9	2,2	2,1	1,9	1,8	1,7
Bélgica	3,1	3,2	3,1	2,5	2,0	1,8	2,2	2,4	2,2	2,1	1,7	1,6
México	1,6	3,1	3,9	3,8	4,1	3,4	3,2	2,7	2,2	1,8	1,8	1,5
Arábia Sd	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	0,9	1,3	1,3	1,5	1,4
Índia	0,5	0,4	1,1	0,8	0,7	1,0	0,7	0,6	0,6	2,2	1,7	1,3
Paraguai	1,2	1,5	0,9	1,0	0,9	0,8	0,9	1,0	1,3	1,1	1,3	1,2
Colômbia	0,5	0,9	1,1	1,0	1,1	1,2	1,6	1,5	1,2	1,2	1,1	1,0
Egito	0,6	0,4	0,6	0,6	0,7	0,7	1,0	0,8	0,7	0,9	1,0	1,0
Uruguai	0,9	1,2	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,9
Peru	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	1,1	1,0	1,2	1,0	1,0	0,9
África Sul	0,5	0,6	0,8	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1	0,9	0,8	0,7	0,7
Bolívia	0,6	0,7	0,7	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
Nigéria	0,6	0,5	0,8	0,6	0,5	0,8	1,0	0,9	0,8	0,7	0,4	0,5
Angola	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,6	0,8	1,0	0,9	0,5	0,4

Fonte: AEB (realizado com base nos dados da OMC) *URSS

Por outro lado, embora constem alguns produtos manufaturados entre os principais produtos exportados pelo país, os mesmos gradativamente perderam participação na balança comercial. Esse setor que recebeu incentivos para crescer a partir do ano de 1965 tornou-se o principal perfil de produto exportado pelo país (em valor) no ano de 1980, mantendo a liderança da balança comercial brasileira até o ano de 2008. No entanto, a partir desse ano, as exportações de *commodities* voltariam a ocupar a dianteira na balança comercial do país, alcançando 44,50% das exportações contra 44,02 % da indústria, 13,40% semimanufaturado (Vide, Gráfico 07).

Gráfico 07: Exportação Brasileira por Fator Agregado, para o período de 1964 a 2012, participação em (%).



Fonte e elaboração: SECEX/MDIC, 2013.

Segundo análise da AEB, seria correto afirmar que as *commodities* na realidade responderam por mais de 70% das exportações do país no ano de 2011, pois algumas mercadorias classificadas como manufaturados e com importante participação na pauta de exportações do país, tais como: açúcar refinado, suco de laranja, óleos combustíveis, gasolina, etanol, laminados de ferro ou aço, café solúvel, silício, alumínio, etc. na realidade tratam-se de *commodities*.

Porém, tal generalização é muito perigosa, pois não percebe que a exportação de determinadas *commodities* trata-se de uma atividade industrial. Desta maneira, deve-se salientar que exportar soja, carnes, suco de laranja, entre outros produtos é diferente de exportar petróleo e minério de ferro, uma vez que, atualmente a produção desses produtos ocorre em uma logística complexa, mediante uma rede de produção e distribuição que abarca desde insumos, produção de maquinário, a atividade agropecuária, beneficiamento e a comercialização do produto (ESPÍNDOLA, 2013).

Nesse sentido, ao analisar o desempenho das exportações de *commodities* poderíamos afirmar que “[...] há bens que vêm para o mal” uma vez que o câmbio valorizado foi compensado pelos preços generosos formados num mercado internacional superaquecido e especulado” (BELLUZO, 2013, p.104).

Em tese, essa situação poderia reduzir a competitividade da indústria nacional ao tornar mais barato produzir fora do país, exportando empregos e potencialmente podendo ocasionar uma silenciosa “reprimarização” da economia, tornando-se necessário administrar o câmbio por meio de uma política macroeconômica para industrialização (BRESSER PEREIRA, 2009)⁵³, isto é, “[...] uma combinação câmbio-juros real mais estimulante para a substituição de importações, o avanço das exportações nos segmentos de maior intensidade tecnológica e para o investimento em novos setores, mais dinâmicos.” (BELLUZO, 2013, p.104). Ora,

[...] o problema não é ser uma economia pouco diversificada, cujo eixo dinâmico gira em torno das exportações de *commodities*, este só é o problema maior quando a renda não é distribuída. Países como Noruega e Holanda, embora estejam longe de economias de enclave, têm nas exportações de *commodities* uma grande fonte de renda e isto não significa pobreza e subdesenvolvimento (SOUZA, 2011, p.16).

Por outro lado, tal estratégia de desvalorizar o real, reduziria os custos de produção, implicando em um retrocesso nos ganhos sociais conquistados nos últimos anos.

⁵³ Trata-se do fenômeno retratado na Holanda, momento em que a exploração de gás natural resultou em apreciação do câmbio e redução da competitividade de outros setores da economia, dinâmica essa retratada enquanto “Doença Holandesa” (BRESSER PEREIRA, 2009).

Segundo, Miterhof (2013) sugere-se uma “parceria” desequilibrada entre capital e trabalho, alicerçado no crescimento puxado pelas exportações, da redução da renda real e do consumo.

Nesse sentido concordamos com Bielschowsky (2012), quanto à necessidade de uma política industrial que não se restrinja ao âmbito macroeconômico e não veja com divergências o mercado interno e o externo, mas que perceba a importância da ampliação do mercado interno, as perspectivas favoráveis da demanda estatal e privada por investimentos, além da forte demanda por recursos naturais que pode ser o caminho para agregação de valor para as *commodities* destinadas ao mercado externo.

Além disso, a inversão na balança comercial brasileira não ocorreu devido a um retrocesso da atividade industrial, mas em virtude de uma demanda externa favorável, principalmente do mercado chinês, nosso maior comprador por *commodities*. Portanto, não podemos declarar que houve um retrocesso no crescimento das exportações de manufaturados no país, haja vista que somente entre o período de 2003 a 2008 as exportações nesse setor mais que duplicaram.

Contribuíram para tal feito durante o governo Lula da Silva, a adoção de uma Política Externa que apostou na valorização do comércio intrarregional. Essa ação se tornou estratégica, pois permitiu (e permite) ao país ampliar sua capacidade de negociação em relação às nações desenvolvidas. Mas, também, possibilita ampliar o mercado consumidor para as manufaturas de origem nacional, sobretudo exportando para os países pertencentes ao MERCOSUL, cujas manufaturas representam aproximadamente 90% da pauta de produtos originários no Brasil destinadas ao referido mercado.

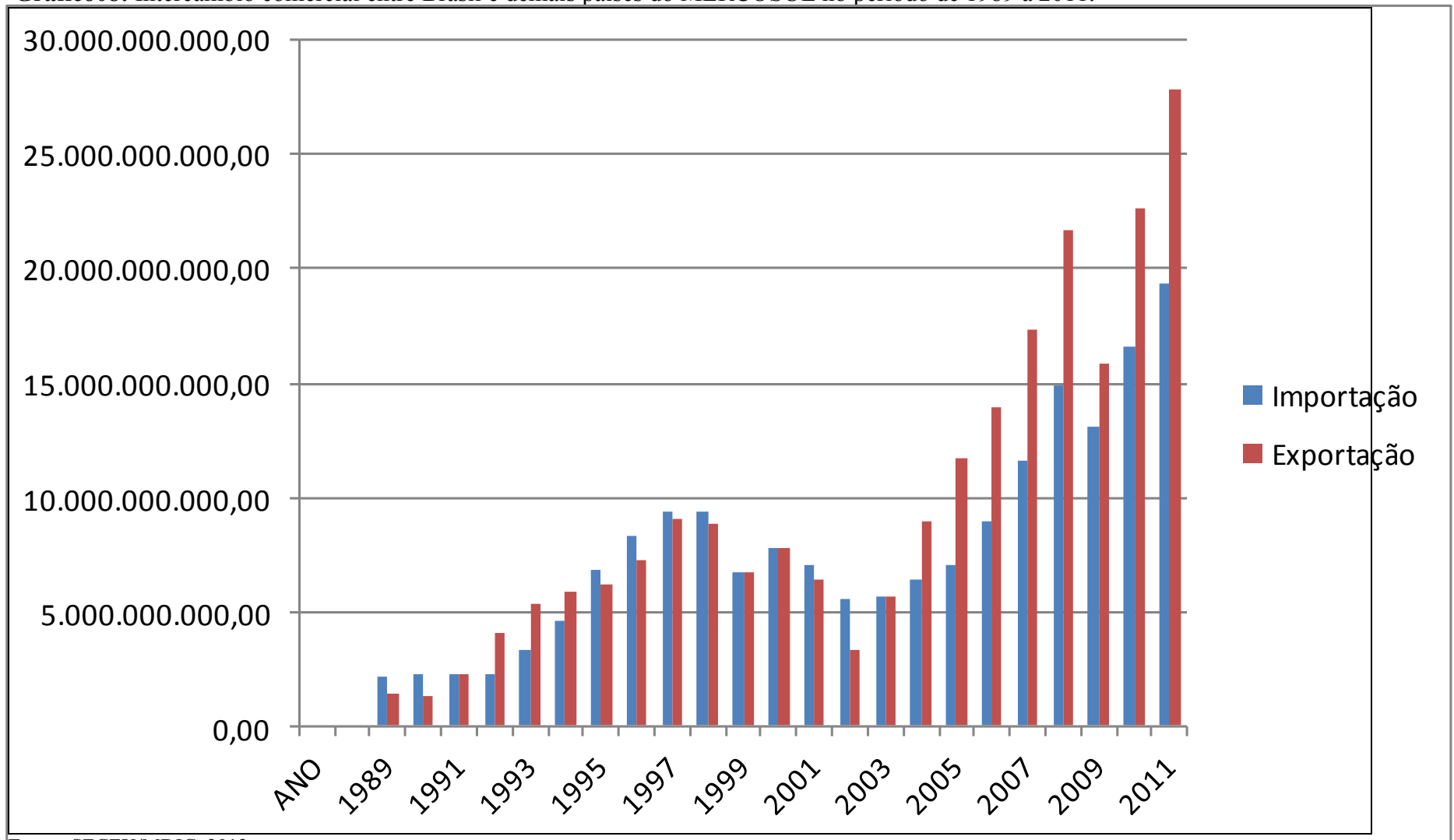
Ademais, esse trata-se de um mercado em contínua expansão para as empresas exportadoras brasileiras, vale frisar que no ano de 1989 o comércio com o bloco representava apenas 4% das exportações brasileiras, já nos anos seguintes as relações comerciais seguiriam crescendo, alcançando seu ápice no ano de 1998 com 17%. Desta maneira, a partir de 1998, a participação do bloco nas exportações passaria a apresentar decréscimo que se acentuaria nos anos marcados por crises externas, como a Crise Argentina, no ano de 2002, em que a participação do bloco chegou a aproximadamente 5%. No entanto, após tal episódio, o comércio com o MERCOSUL voltou a recuperar sua importância, tendo sua participação nas exportações brasileiras nos anos seguintes variando entre 9% e 11% (Vide tabela 22 e Gráfico 08).

TABELA 22: Intercâmbio comercial entre Brasil e demais países do MERCOSUL no período de 1989 a 2011.

ANO	Exportação			Importação			Resultados	Cobertura
	US\$ F.O.B.	Var. %	Part % (**)	US\$ F.O.B.	Var(*)%	Part% (**)	Saldo	A/B
1989	1.379.717.221	---	4,01	2.191.679.110	---	12,00	-811.961.889	0,63
1990	1.320.244.279	-4,31	4,20	2.311.826.777	5,48	11,19	-991.582.498	0,57
1991	2.309.352.601	74,92	7,30	2.242.704.519	-2,99	10,66	66.648.082	1,03
1992	4.097.469.283	77,43	11,45	2.228.563.468	-0,63	10,84	1.868.905.815	1,84
1993	5.386.909.641	31,47	13,97	3.378.254.340	51,59	13,38	2.008.655.301	1,59
1994	5.921.475.981	9,92	13,60	4.583.270.397	35,67	13,86	1.338.205.584	1,29
1995	6.153.768.222	3,92	13,23	6.843.923.909	49,32	13,70	-690.155.687	0,90
1996	7.305.281.948	18,71	15,30	8.301.547.326	21,30	15,56	-996.265.378	0,88
1997	9.045.110.950	23,82	17,07	9.426.133.443	13,55	15,78	-381.022.493	0,96
1998	8.878.233.843	-1,84	17,36	9.416.203.081	-0,11	16,30	-537.969.238	0,94
1999	6.778.178.415	-23,65	14,12	6.719.244.536	-28,64	13,63	58.933.879	1,01
2000	7.739.599.181	14,18	14,04	7.796.208.525	16,03	13,96	-56.609.344	0,99
2001	6.374.455.028	-17,64	10,94	7.009.674.042	-10,09	12,61	-635.219.014	0,91
2002	3.318.675.277	-47,94	5,49	5.611.720.224	-19,94	11,88	-2.293.044.947	0,59
2003	5.684.309.729	71,28	7,77	5.685.228.972	1,31	11,76	-919.243	1,00
2004	8.934.901.994	57,19	9,24	6.390.492.978	12,41	10,17	2.544.409.016	1,40
2005	11.746.011.414	31,46	9,91	7.053.699.272	10,38	9,58	4.692.312.142	1,67
2006	13.985.828.343	19,07	10,15	8.967.386.709	27,13	9,82	5.018.441.634	1,56
2007	17.353.576.477	24,08	10,80	11.624.752.344	29,63	9,64	5.728.824.133	1,49
2008	21.737.308.031	25,26	10,98	14.934.111.721	28,47	8,63	6.803.196.310	1,46
2009	15.828.946.773	-27,18	10,35	13.107.418.656	-12,23	10,26	2.721.528.117	1,21
2010	22.601.500.959	42,79	11,19	16.620.151.158	26,80	9,14	5.981.349.801	1,36
2011	27.852.507.305	23,23	10,88	19.375.742.304	16,58	8,56	8.476.765.001	1.44

Fonte: SECEX/MDIC, 2012. (*) Var % Critério de calculo: Anual – sobre o ano anterior na mesma proporção mensal/ Mensal – Sobre o mês anterior (**) Par t% Participação percentual sobre o total geral do Brasil. Importação e Exportação - Base ALICE – 2012. **Obs.:** O FOB (*Free on Board*) é o valor correspondente às mercadorias embarcadas para o exterior, sem retorno previsto.

Gráfico08: Intercâmbio comercial entre Brasil e demais países do MERCOSUL no período de 1989 a 2011.



Fonte: SECEX/MDIC, 2012

Ao observador pouco atento, tais dados podem influir em uma avaliação pessimista e equivocada em relação ao desempenho do comércio no âmbito do bloco. Porém, é importante situar que, embora o MERCOSUL tenha reduzido sua participação nas exportações brasileiras, isso não quer dizer que as exportações para o bloco não cresceram, mas que a sua evolução foi abaixo do crescimento das exportações destinadas ao restante do mundo.

Tal avaliação errônea parece ter sido a motivação das declarações realizadas em abril de 2010, pelo candidato à presidência do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), José Serra, que ocasionou alvoroço na imprensa internacional, ao defender que o país deveria desvincular-se da Argentina, Paraguai e Uruguai, a fim de ampliar as relações com EUA sem a necessidade de ~~arrastar~~ seus sócios. Contudo, devemos considerar que,

Na verdade, a perda de importância relativa do Mercosul no conjunto do comércio exterior brasileiro pode até ser uma tendência inevitável e irreversível, tendo em vista o crescimento global desse comércio e a estratégia de expansão internacional das empresas brasileiras em outros países da região e fora dela. Mas isso não diminui a importância dos mercados do bloco para as empresas brasileiras, tomadas individualmente; ou seja, mesmo com esse recuo relativo, no plano macro, o Mercosul continua importante no plano microeconômico. (ALMEIDA, 2011, p.16)

Como é sabido, o comércio brasileiro com o restante do mundo na gestão do governo Lula, passou a apoiar-se em uma estratégia multilateral, cujo objetivo foi a diversificação dos seus parceiros tradicionais e a conquista de novos mercados. Porém, o comércio no âmbito do bloco não perdeu importância, principalmente para o setor secundário da economia do país. Haja vista que, no ano de 2011 dos US\$ 27.852.507.305 exportados pelo Brasil ao MERCOSUL, apenas US\$ 2.116.547.572 (8%) foram produtos básicos (primários) e US\$ 643.291.782 (2%) foram de produtos semimanufaturados, sendo US\$ 25.036.334.817 (90%) dos produtos manufaturados exportados. Desse total, o mercado argentino foi o principal destino das exportações brasileiras, com US\$ 22.709.334.431 (81%), seguido pelo Paraguai, com US\$ 2.968.573.383 (11%) e pelo Uruguai, com US\$ 2.174.589.491 (8%).

As importações de mercadorias realizadas pelo Brasil com origem nos demais países do MERCOSUL totalizaram US\$ 19.375.742.304. Desse valor, US\$ 16.906.340.443 (87%) das mesmas foram provenientes da Argentina, US\$ 1.753.511.395 (9%) do Uruguai e apenas US\$ 715.890.466 (4%) do Paraguai. Pode-se afirmar que o Brasil importa, em grande

parte, produtos básicos, mas ao analisar a pauta de exportações de cada país, percebemos que existe um quadro peculiar para cada um.

Desta maneira, a Argentina exportou ao Brasil US\$ 2.732.801.442 (16%) de produtos básicos, US\$ 507.904.260 (3%) semimanufaturados e US\$ 13.665.393.801 (81%) manufaturados. No Uruguai esse montante foi de US\$ 491.657.239 (28%) de produtos básicos, US\$ 27.143.236 (2%) semimanufaturados e US\$ 1.234.384.615 (70%) manufaturados. E o Paraguai US\$ 410.932.202 (57%) de produtos básicos, US\$ 49.066.817 (7%) semimanufaturados, e US\$ 255.891.447 (36%) manufaturados.

Após investigarmos brevemente os dados de fontes secundárias, resultantes de órgãos oficiais brasileiros, podemos constatar que na última década, além do crescimento do mercado doméstico, o comércio internacional, intrarregional e extrarregional cresceram rapidamente, ocasionando uma intensa ampliação da demanda do capital corporativo por uma Logística do Estado (planejamento), capaz de ampliar a fluidez territorial de determinadas localidades.

Por essa razão, devemos verificar como a ampliação do comércio exterior repercute na circulação de mercadorias no território nacional. Nessa análise algumas perguntas tornam-se pertinentes, tais como: quais são as áreas geradoras de fluxos e qual seu destino? Qual é o perfil dessa mercadoria? Quais as soluções apresentadas pela IIRSA?

4.1 A ampliação do comércio exterior brasileiro e suas implicações sobre a fluidez territorial

Concordamos com a afirmativa da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) que “O Brasil é um exportador de peso”. Uma vez que o mesmo apresenta uma pauta de exportações marcada pela intensa participação de *commodities*, perfil de mercadoria tradicionalmente caracterizado por seu grande volume e elevado peso. Portanto, a premissa encontra respaldo ao considerarmos que no ano de 2011 esse perfil de produto foi responsável por 80% das toneladas exportadas no país.

Com uma Política Externa voltada ao multilateralismo, os destinos das exportações brasileiras, para o ano de 2011, foram: Ásia, América Latina e Caribe, União Europeia, demais países da América Latina e Caribe, MERCOSUL, Estados Unidos, África e Oriente Médio iguados e, por fim, Europa Oriental. Prontamente essa ascendência dos fluxos comerciais passou a exigir uma reorganização da logística no/do território, que em alguns aspectos é distinta para atender os mercados intrarregionais e extrarregionais.

Ora, os mercados intrarregionais, ao compartilharem da contigüidade física, embora saibamos que essa condição não seja sinônima de integração territorial, ou seja, a existência de redes de transporte com qualidade entre os mesmos, possibilita a realização da circulação de mercadorias pelo modal rodoviário (o mais utilizado), ferroviário e em alguns casos fluvial. Já no caso dos mercados extrarregionais, devido a descontinuidade física do continente, a única forma de acesso aos mesmos é por meio do transporte aéreo e o transporte marítimo (o mais utilizado).

Por sua vez, como grande parte das mercadorias exportadas para os mercados extrarregionais tratam-se de *commodities*, torna-se pouco viável a primeira opção, desta maneira o modal marítimo tornou-se responsável no ano de 2011, por quase 96% das toneladas exportadas pelo país, seguido pelo modal fluvial com apenas 2,55% e os modais terrestres com apenas 1,09%. Embora essa não seja a realidade para o comércio no âmbito do MERCOSUL, como veremos adiante (Vide Tabela 23).

Tabela 23: Principais modais utilizados para exportação para o ano de 2011.

Vias de Transporte	Valor		Peso	
	US\$ Bilhões	Part. %	1.000 Tons.	Part. %
Marítima	215,913	84,33	521.673	95,85
Aérea	11,171	4,36	1.157	0,21
Terrestre	17,883	6,98	5.952	1,09
Rodoviária	17,440	6,81	5.516	1,01
Ferrovária	0,443	0,17	436	0,08
Fluvial	1,582	0,62	13.870	2,55
Meios próprios	6,778	2,65	1.492	0,27
Linha de Transmissão	2,327	0,91	99	0,02
Postal/tubo cond.	0,386	0,15	1	0,01
Total	256,040	100,00	544.244	100,00

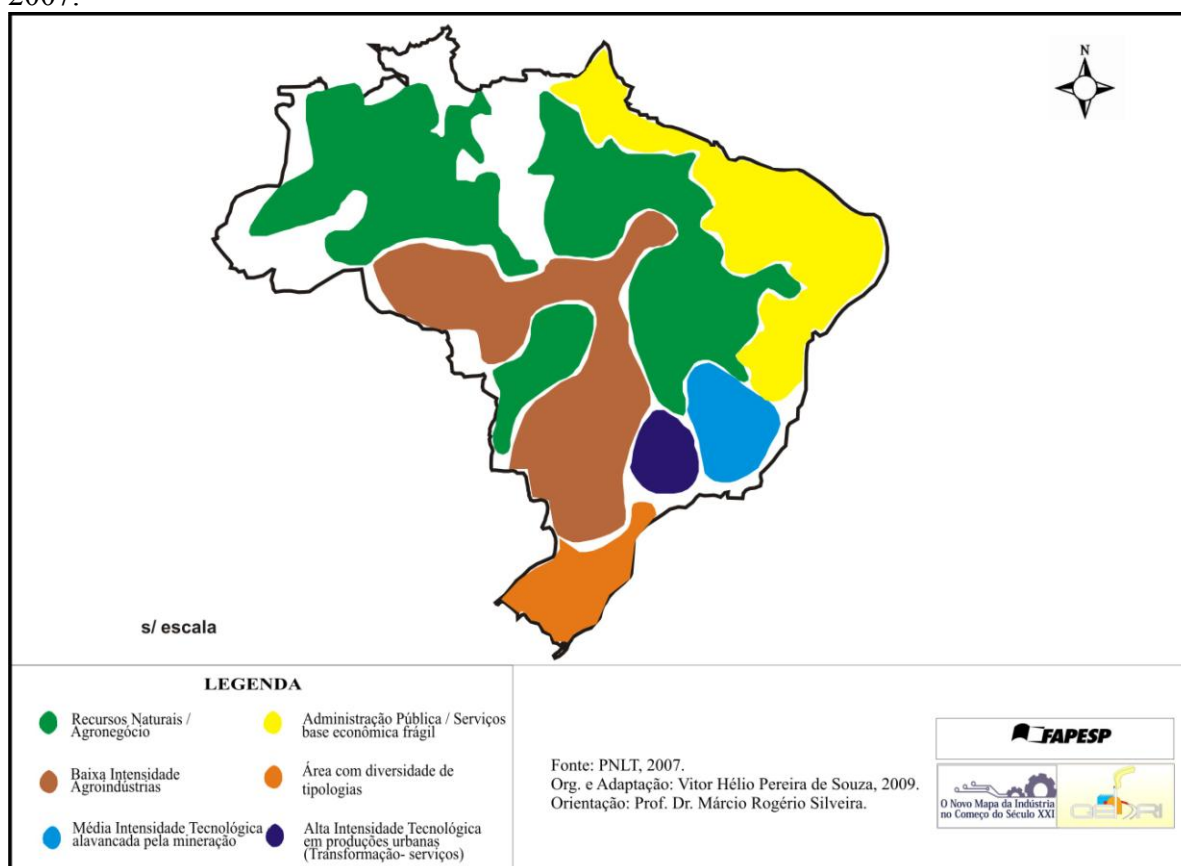
Fonte: AEB (realizado com dados MDIC/SECEX)

A expansão do capital corporativo no campo influiu no alargamento da fronteira agrícola para região centro-oeste do país, fator esse que agrupado à tecnificação da agricultura, a não realização da reforma agrária e o avanço das monoculturas, originaram novas demandas por transporte. Essas cargas devido à inexistência e/ou baixa eficiência do sistema rodoviário, atrelado à falta de ferrovias, tiveram seu escoamento até os portos dificultados.

Desta maneira, as novas cargas originadas no interior do país tiveram/tem que percorrer uma longa distância até alcançar os portos, por meio do modal rodoviário com reduzida velocidade, devido a grande intensidade de tráfego nas rodovias. Além do mais, essa intensifica-se ao aproximar-se cerca de 150 km do litoral, na região da fachada litorânea, uma

das áreas com maior densidade urbana e econômica. Nesse sentido, os veículos de carga em determinados trechos da rodovia, passam a disputar espaço, com os fluxos inter/intra-urbano decorrentes dos municípios, que apresentam áreas urbanas ou industriais distribuídas no decorrer da via cada vez mais densificadas⁵⁴. E, por fim, ao alcançar as cidades litorâneas, a urbanização no entorno dos portos, atrelada à baixa eficiência dos mesmos, torna-se outro entrave, situação que aponta para a complexidade e necessidade de um planejamento integrado da fluidez territorial no país (Vide Figura 25).

Figura 25: Tipologia de produtos que lideraram a produção regional no Brasil para o ano de 2007.



Fonte: SOUZA, 2010.

⁵⁴ No caso particular do Estado de São Paulo, a retomada de investimento nas rodovias resultou no reforço das externalidades positivas da mesma. Toma-se como exemplo o caso do Rodoanel, cuja construção resultou em valorização de até dez vezes no preço dos lotes situados nas rodovias Anhanguera, Castelo Branco, Dutra e Raposo Tavares. Essa última rodovia, nas áreas em que a urbanização ocorreu em seu entorno, como é o caso do início da mesma na cidade de São Paulo (no bairro do Butantã), seguindo para a cidade de Cotia, tornou-se estratégica para a localização de estabelecimentos comerciais e de serviços e já apresentava ao anoitecer congestionamentos de 10 km para o ano de 2010. Porém, no ano de 2011 foi inaugurado no Km 23,5 da rodovia (Cotia) o *Shopping* Granja Viana, que estimava atrair diariamente mais de 20.000 pessoas, devendo contribuir para dificultar a mobilidade no trecho. Seguindo na mesma rodovia, o anúncio de investimentos para adequação da mesma, segundo estudo realizado pela Fundação Instituto de Administração (FIA), resultou em uma valorização de mais de 100% nos terrenos localizados próximos à mesma na cidade de Sorocaba, possibilitando ganhos imobiliários elevados para os proprietários dos lotes (SOUZA, 2011).

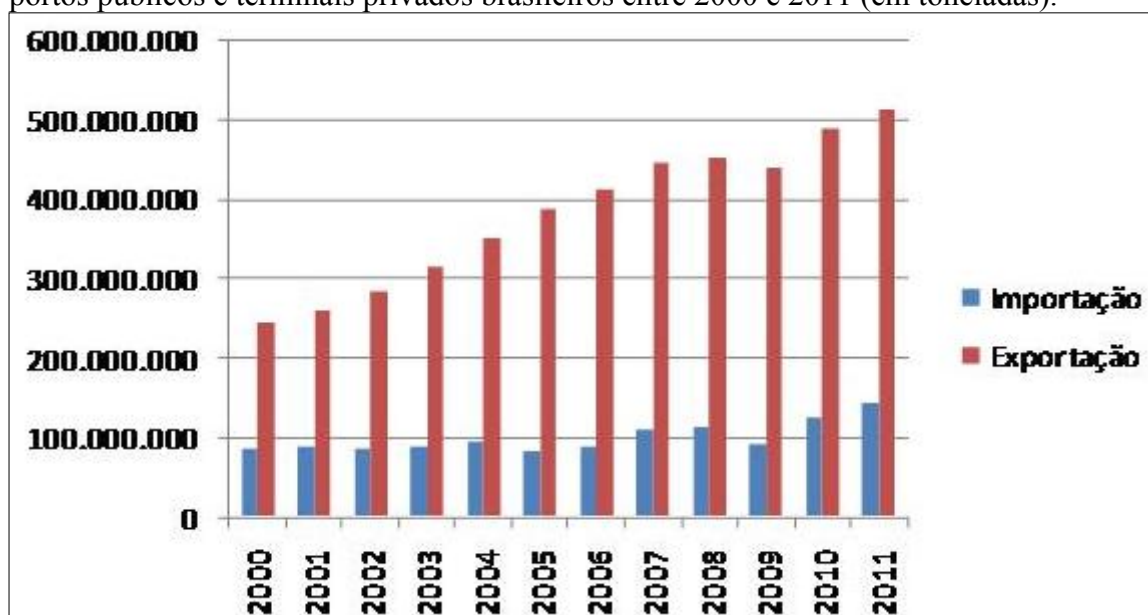
Por outro lado, a ampliação das exportações passou a requerer, também, maiores investimentos nos acessos às cidades portuárias, assim como demandar maiores investimentos para readequação dos sistemas portuários, uma vez que nos últimos anos os fluxos de mercadorias que perpassam pelo porto quase duplicaram no período de 2000 a 2011, evoluindo de 332.118.651 para 658.000.000 toneladas (vide Tabela 24, Gráfico 09) (FELIPE JUNIOR, 2012). Situação temível, pois conforme estimativas do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) do governo federal esse fluxo deverá ser ampliado de 258 milhões para 978 milhões entre o período de 2009 a 2030.

Tabela 24: Dinâmica da movimentação de cargas no transporte marítimo de longo curso nos portos públicos e terminais privados brasileiros entre 2000 e 2011 (em toneladas).

Anos	Importação	Exportação	Total
2000	87.188.722	244.929.929	332.118.651
2001	88.561.904	258.967.816	347.529.720
2002	85.013.102	285.769.836	370.782.938
2003	87.715.381	313.880.887	401.596.268
2004	95.547.924	351.588.297	447.136.221
2005	82.974.736	390.082.685	473.057.421
2006	90.010.736	412.908.583	502.919.319
2007	111.208.520	447.837.373	559.045.893
2008	114.511.963	453.892.926	568.404.889
2009	91.505.738	439.771.431	531.277.169
2010	126.803.596	489.594.125	616.397.721
2011	143.300.000	514.700.000	658.000.000

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2012.

Gráfico 09: Dinâmica da movimentação de cargas no transporte marítimo de longo curso nos portos públicos e terminais privados brasileiros entre 2000 e 2011 (em toneladas).



Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2012.

Trata-se de uma situação importante ao considerarmos que no maior porto do país, responsável por aproximadamente um quarto da movimentação nacional, o de Santos-SP, no ano de 2012, os navios registravam um tempo médio de 18,7 dias para serem carregados com milho, dos quais 16,3 dias (87,4%) do tempo de permanência foram resultantes da espera para atracar. Condição similar sofreu as embarcações com soja, que apresentaram um tempo médio de permanência de 11,4 dias dos quais 8,8 dias (76,8%) do tempo foi decorrente de espera (AMATO, 2013).

Esse lamentável padrão de ineficiência aplica-se aos demais portos do país, cujos navios responsáveis pela exportação de *contêiner* para o mesmo ano, apresentou um tempo médio de 36,3 horas para serem carregados, dos quais aproximadamente 20,5 horas foram decorrentes de espera para atracar, ademais se deve salientar que

De acordo com levantamento do Banco Mundial apresentado por Dantas aos congressistas, o Brasil ocupou em 2012 a posição 121 entre 185 [países] analisados quanto ao custo para exportação de um contêiner com mercadorias. O gasto médio ficou em US\$ 2.215 (cerca de R\$ 4,4 mil em valores de hoje). O custo de exportação na África do Sul, por exemplo, equivalia a 73% do brasileiro. No México, ele foi de 65%. Já nos Estados Unidos, Alemanha e China, o gasto não chegou à metade do praticado aqui. (MDIC, 2013).

No entanto, uma vez que nos últimos anos, grandes parcelas das exportações de produtos básicos brasileiro foram destinadas ao mercado chinês, que respondeu por aproximadamente 15% desse perfil de mercadoria exportada no ano de 2011, tornou-se estratégico considerar a possibilidade de incentivar o deslocamento de uma parcela significativa das mercadorias do Atlântico para o Pacífico, principalmente no caso argentino e brasileiro, haja vista que,

Para o agronegócio nacional, o ganho estaria na possibilidade de embarcar grandes volumes de carga do outro lado da América do Sul, como em San Juan de Marcona. A profundidade das baías de Marcona chega a 30 metros, o que permitiria a atracação de navios de 300 mil toneladas de capacidade. Os navios que atracam no porto de Santos, o maior do país, são carregados com apenas 60 mil toneladas de carga. Considerando um navio carregado para Xangai, na China, a diferença entre sair de Santos ou de um porto no lado do Pacífico é de quatro dias de navegação - uma economia estimada por uma grande companhia de navegação transoceânica em US\$ 177 mil. (BRITRO, 2009, n.p.).

Tal intenção de favorecer as transações com o mercado Asiático ocorreria por meio de investimentos em rodovias e demais infraestruturas que cruzem o continente de leste a oeste, com intuito de possibilitar aos países que possuem saída para o oceano Atlântico, acesso também aos portos do Pacífico e, vice-versa. Prontamente, esses eixos transversais, atualmente denominados de “corredores bioceânicos”⁵⁵, encontram abarcados no projeto da IIRSA/COSIPLAN, sendo as obras destinadas à porção setentrional do país (destaque para Região Amazônia) de maior complexidade e impacto ambiental, pois devem implantar novos fixos no território em uma região preservada. Já as obras dedicadas à porção austral do continente (Cone Sul) tratam-se, em sua maioria, de obras voltadas à ampliação da capacidade de fixos existentes em uma região, que apresenta uma densa rede urbana e, uma ocupação do espaço rural, pela atividade agropecuária sob comando das grandes corporações.

Desta maneira, com a ineficiência dos portos, devido ao crescimento das exportações extrarregionais tais eixos transversais passaram a canalizar parte desses fluxos, visando uma saída para os portos do Oceano Pacífico. Ademais, as mesmas rotas utilizadas para o transporte extrarregional deverão servir para a circulação das mercadorias destinadas ao comércio intrarregional, ampliando as interações espaciais na região do Cone Sul.

Toma-se como exemplo as exportações realizadas pelo Brasil com destino ao MERCOSUL para o ano de 2011. Essas tiveram origem em 26 estados brasileiros (mais o Distrito Federal). Sendo que, os cinco principais estados exportadores em valor foram: São Paulo com US\$ 11.771.760.188, Rio Grande do Sul com US\$ 3.092.889.575, Minas Gerais com US\$ 2.957.537.794, Paraná com US\$ 2.639.702.911 e Bahia com US\$ 1.576.538.425. Já os cinco principais estados exportadores em peso foram Mato Grosso do Sul com 5.129.641.400 Kg, Espírito Santo com 4.170.069.436 Kg, São Paulo com 2.414.371.362 Kg, Paraná com 1.507.885.772 Kg e Rio Grande do Sul com 1.405.669.482 Kg (Tabela, 25, Gráfico 10 e 11).

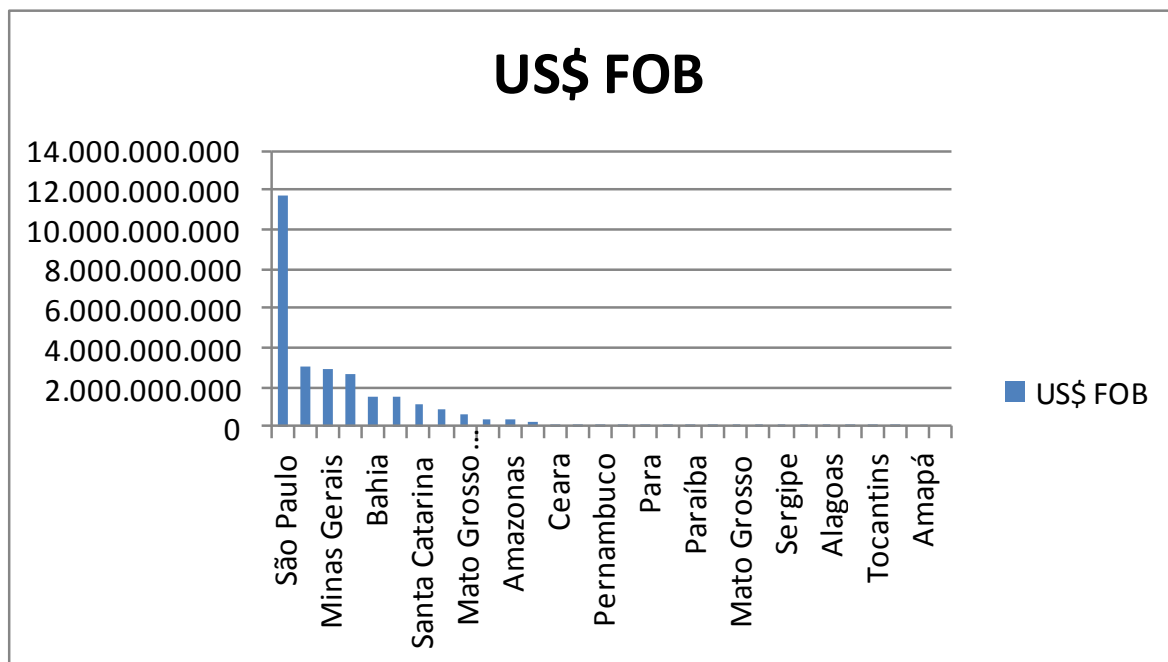
⁵⁵ O termo “corredores bioceânicos” remete a estudos realizados na gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso, cujo objetivo era cruzar o continente de leste-oeste interligando o oceano Atlântico e Pacífico. Porém, como argumentamos no decorrer dessa pesquisa a intenção de interligar ambos os oceanos por infraestruturas de transportes terrestre é antiga, tendo sido apresentada por López Gómara ainda em 1551 (DULCI, 2008).

Tabela 25- Exportações dos estados brasileiros para os demais países do MERCOSUL, no ano de 2011.

	Descrição da UF	US\$ FOB	Kg Líquido de
1.	São Paulo	11.771.760.188	2.414.371.362
2.	Rio Grande do Sul	3.092.889.575	1.405.669.482
3.	Minas Gerais	2.957.537.794	1.175.160.719
4.	Paraná	2.639.702.911	1.507.885.772
5.	Bahia	1.576.538.425	1.116.295.864
6.	Rio de Janeiro	1.570.006.417	345.207.685
7.	Santa Catarina	1.072.491.857	628.762.170
8.	Espírito Santo	864.210.064	4.170.069.436
9.	Mato Grosso do Sul	644.999.503	5.129.641.400
10.	Amazonas	315.913.908	17.258.144
11.	Goiás	233.456.249	25.661.281
12.	Ceara	176.130.194	20.824.521
13.	Maranhão	163.705.357	468.162.112
14.	Pernambuco	162.574.367	92.944.656
15.	Para	51.043.451	281.335.727
16.	Paraíba	27.839.165	3.233.183
17.	Rio Grande do Norte	19.502.055	5.007.423
18.	Mato Grosso	16.490.193	9.821.918
19.	Rondônia	9.507.625	6.637.546
20.	Sergipe	5.009.227	505.485
21.	Distrito Federal	2.088.169	700.720
22.	Alagoas	1.847.208	1.447.067
23.	Piauí	488.202	250.252
24.	Tocantins	408.082	187.870
25.	Acre	289.215	243.605
26.	Amapá	4.116	354
27.	Roraima	2.146	4.035
Outros	Consumo de Bordo	113.313.079	13.716.609
	Nacionalizada	319.499.815	207.759.087
	Reexportação	43.258.748	17.243.560
Total		27.852.507.305	19.066.009.045

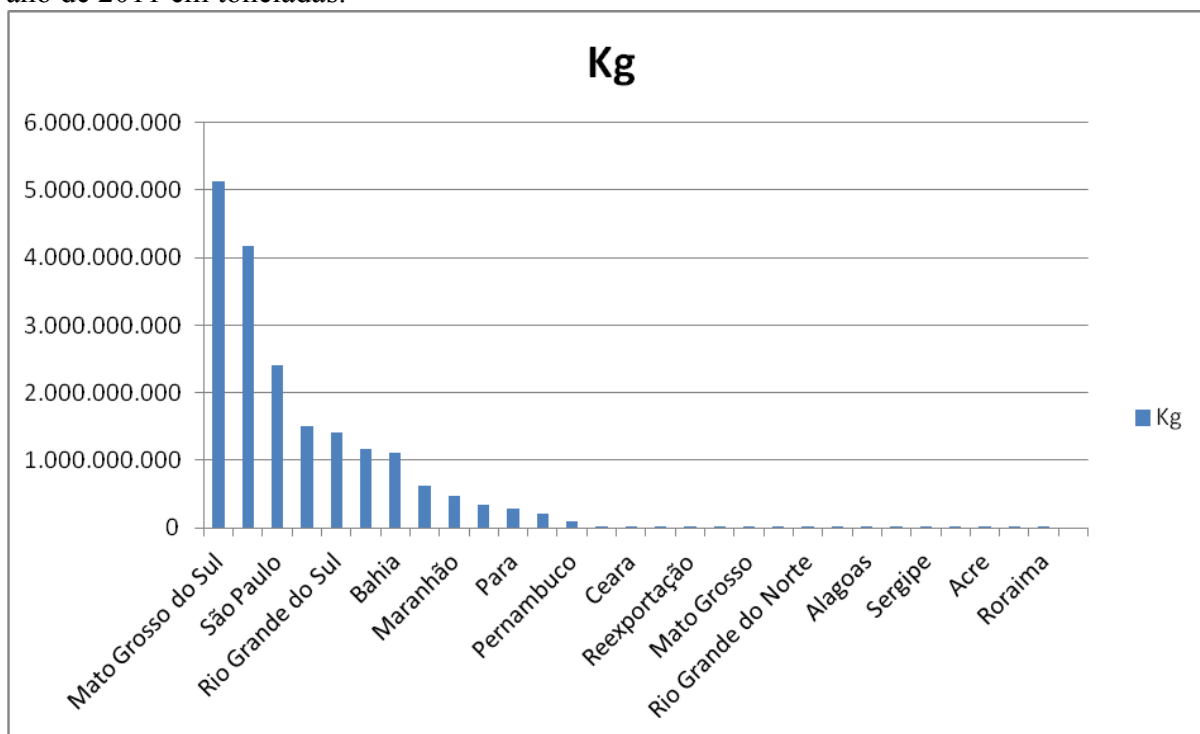
Fonte: ALICE Web/ MDIC, 2013.

Gráfico 10: Exportações dos estados brasileiros para os demais países do MERCOSUL, no ano de 2011 em US\$ FOB.



Fonte: ALICE Web/ MDIC, 2010.

Gráfico 11: Exportações dos estados brasileiros para os demais países do MERCOSUL, no ano de 2011 em toneladas.



Fonte: ALICE Web/ MDIC, 2010.

Ao verificarmos como esses estados exportaram, denota-se que as rodovias foram responsáveis pela maior circulação do valor de mercadorias exportadas entre Brasil e os demais países do MERCOSUL, totalizando US\$ 13.872.810.268 (50%), seguido pelo marítimo com US\$ 11.221.319.956 (40%), pelo aéreo com US\$ 921.467.747 (3%), pelo ferroviário com US\$ 159.644.406 (1%) e pelo fluvial com US\$ 597.519.221 (2%). Os meios próprios⁵⁶ somaram US\$ 693.808.512 (2,5%) e, por fim, o tubo-conduto alcançou os valores de US\$ 385.467.862 com 1% e os postais US\$ 174.188, com menos de 1%.

Com relação às toneladas de mercadorias transportadas a situação é distinta, e demonstra que ainda o modal marítimo é competitivo para alguns estados, haja vista que o mesmo ocupou o primeiro lugar, com 9.149.813.785 Kg (48%) das exportações. Em seguida, aparece o modal fluvial com 5.086.805.266 Kg (27%), o modal rodoviário com 4.516.780.753 Kg (24%), o modal ferroviário com 171.004.496 Kg (1%). Já os meios próprios somaram 127.006.237 Kg, o aéreo somou 14.574.572 Kg, o postal 483 Kg e o tubo-conduto representou 3 Kg, cuja soma não alcançou 1% (tabela 26).

Tabela 26- Exportação Brasileira para o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) conforme via de transporte para o período de 01/2011 a 12/2011

Tipo de modal	US\$ FOB	%	Peso líquido Kg	%
Rodoviário	1.387.281.0268	50	4.516.780.753	24
Marítimo	11.221.319.956	40	9.149.813.785	48
Aéreo	921.467.747	3	14.574.572	0
Ferrovário	159.644.406	1	171.004.496	1
Fluvial	597.519.221	2	5.086.805.266	27
Meios próprios	693.808.512	2,5	127.006.237	0
Tubo-conduto	385.467.862	1	3	0
Postal	174.188	0	483	0
Linha de transmissão	295.145	0	23.450	0
Total	27.852.507.305	100	19.066.009.045	100

Fonte: ALICE Web/ MDIC, 2012.

O mesmo é verificado ao avaliar os cinco estados brasileiros que mais exportaram para o MERCOSUL, em que se constatou em relação ao valor exportado uma maior participação do modal rodoviário, uma vez que este tende a ser utilizado para o transporte de cargas com maior valor agregado, seguido pelo modal marítimo e os demais modais.

Já no quesito tonelagem transportada, principalmente, devido à proximidade dos mercados de destino, verificou-se que o modal rodoviário liderou em São Paulo, Rio Grande do Sul e Paraná, seguido pelo modal marítimo e os demais modais. O modal marítimo passa a

⁵⁶ Meios próprios: termo utilizado quando o meio de transporte é a própria mercadoria ou quando se tratar de bagagem acompanhada (SISCOMEX, 2012).

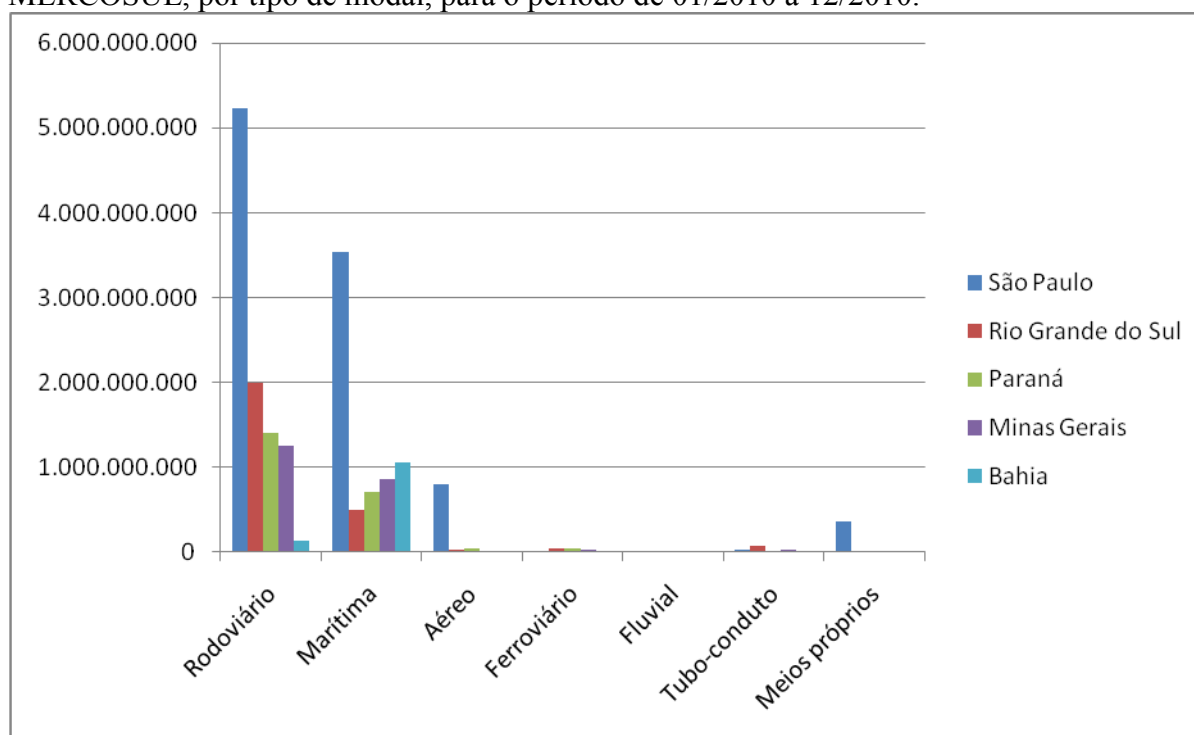
ocupar o primeiro lugar somente no caso de Minas Gerais e Bahia em que a distância aumenta em relação aos mercados de destino, elevando os custos logísticos do transporte rodoviário. No entanto, mesmo estes últimos estados apresentando uma distância relativa em relação aos países membros do MERCOSUL, o modal rodoviário ocupou o segundo lugar em relação às cargas transportadas neste itinerário (Vide Tabelas 27 e 28/ gráficos 12 e 13).

Tabela 27: Valor em US\$ FOB das cargas transportadas pelos cinco estados que mais exportaram para o MERCOSUL, por tipo de modal, para o período de 01/2010 a 12/2010.

Modais	São Paulo	Rio Grande do Sul	Paraná	Minas Gerais	Bahia
Rodoviário	5.227.146.991	1.995.602.288	1.401.373.356	1.259.849.807	128.877.246
Marítima	3.538.286.442	492.856.402	715.954.064	867.192.862	1.062.300.548
Aéreo	798.192.508	21.654.467	45.401.400	24.572.730	2.036.985
Ferrovário	10.550.879	47.627.246	40.579.236	28.334.014	-
Fluvial	3.119.646	-	7.416	-	-
Tubo-conduto	26.914.654	75.980.505	2.495.264	35.203.590	22.826.641
Meios próprios	368.399.159	10.949.303	13.822.760	2.158.387	258.603

Fonte: ALICE Web/ MDIC, 2010.

Gráfico 12: Valor das cargas transportadas pelos cinco estados que mais exportaram para o MERCOSUL, por tipo de modal, para o período de 01/2010 a 12/2010.



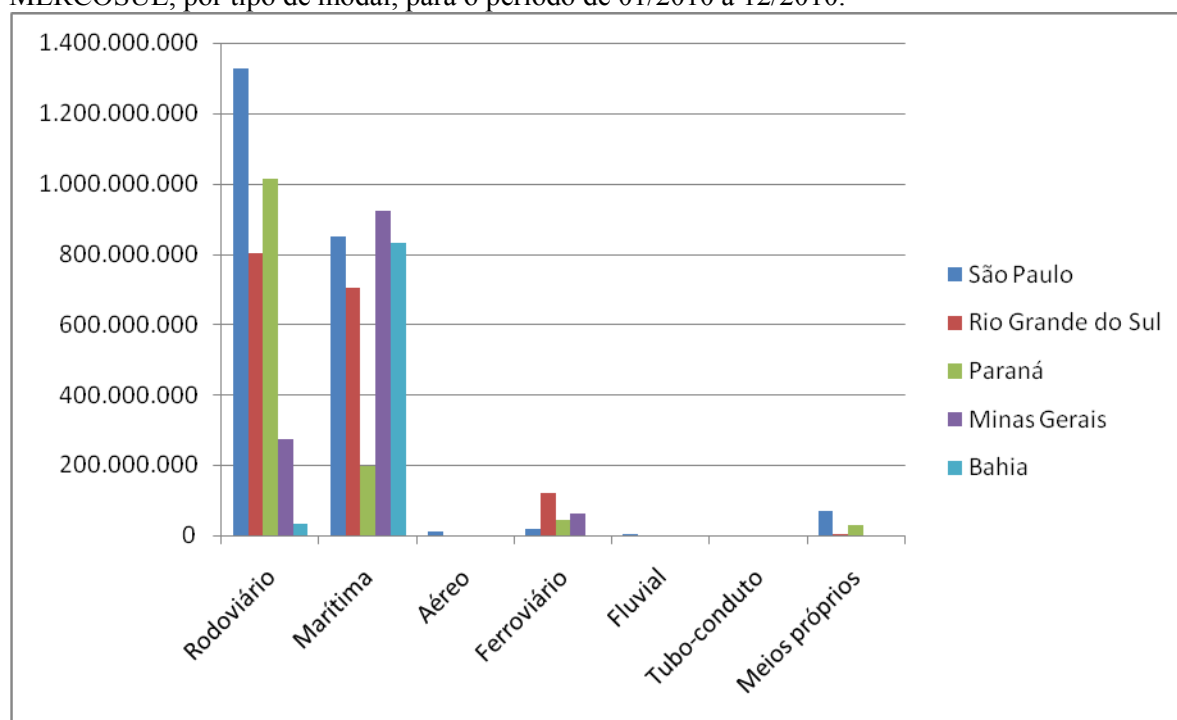
Fonte: ALICE Web/ MDIC, 2010.

Tabela 28: Tonelada das cargas transportadas pelos cinco estados que mais exportaram para o MERCOSUL, por tipo de modal, para o período de 01/2010 a 12/2010.

Modais	São Paulo	Rio Grande do Sul	Paraná	Minas Gerais	Bahia
Rodoviário	1.326.831.795	802.979.429	1.012.861.832	275.161.384	33.851.099
Marítima	849.116.420	705.378.697	196.797.019	922.014.067	831.272.634
Aéreo	10.212.880	1.042.626	1.047.719	1.156.304	438.084
Ferrovário	19.211.036	122.759.626	42.595.871	63.116.201	-
Fluvial	5.274.190	-	672	-	-
Tubo-conduto	52	1	0	0	0
Meios próprios	68.389.881	4.575.098	29.583.549	430.577	86.639

Fonte: ALICE Web/ MDIC, 2010.

Tabela 13: Tonelada das cargas transportadas pelos cinco estados que mais exportaram para o MERCOSUL, por tipo de modal, para o período de 01/2010 a 12/2010.



Fonte: ALICE Web/ MDIC, 2010.

Constata-se, assim, a elevada participação do modal rodoviário não somente para a circulação de mercadorias no mercado nacional, que foi de aproximadamente 52% no ano de 2011, mas também para a circulação internacional de mercadorias no âmbito do MERCOSUL. Ainda que existam outras possibilidades, como o transporte de cabotagem⁵⁷ entre países do MERCOSUL, essas ficam em segundo plano, devido a baixa eficiência portuária do país.

⁵⁷ A cabotagem brasileira de carga geral está em relativo crescimento. Atualmente, há cinco empresas no setor – a Aliança da *Hamburg Süd*, a *Log In* da Vale do Rio Doce, a *Mercosul Line* da *Maersk*, além da *Maestra* e da *Norsul* (nacionais). Há perspectiva da entrada de outras empresas, destaque para *Mur Ship* (Sul-Africana) e a *CMA/CGM* (francesa), sendo estimuladas pelo aumento do consumo interno (NETMARINHA, 2011).

Portanto, a ampliação das exportações brasileiras destinadas ao MERCOSUL está, em parte, condicionada à resolução dos gargalos infraestruturais de transportes no âmbito internacional, produto de uma matriz de transportes deficiente, que passa a ser repensada por meio da consolidação da IIRSA/COSIPLAN.

Ora, como se pode perceber, a fluidez territorial nacional deve ser compreendida de maneira multiescalar e integrada. Uma vez que, a ampliação do mercado interno, a elevação das exportações para novos mercados (extrarregional), atrelada a ampliação dos fluxos de mercadorias entre os países do MERCOSUL (intrarregional) estabelece a ascensão das interações espaciais em múltiplas escalas e intensidades.

Prontamente, no início do século XXI, houve a retomada do planejamento do Sistema Nacional de Viação (SNV) em escala sub-regional, por meio da IIRSA/COSIPLAN, e federal, com o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), o Programa de Aceleração de Crescimento 1 e 2 (PAC 1/PAC 2), o Programa de Investimento em Logística (PIL): Rodovias e Ferrovias, além de outras medidas que contribuem para melhorar a fluidez territorial como comprovamos adiante.

4.2 A IIRSA/COSIPLAN e a fluidez territorial entre o Brasil e o MERCOSUL

O Brasil, devido sua dimensão continental apresenta uma extensa fronteira com um total de 15.179 km compartilhados com dez países sul-americanos, não possuindo fronteira somente com Chile e Equador. Desta maneira, o país apresenta uma importante participação dentre os projetos delimitados pela IIRSA/COSIPLAN, inclusos no Portfólio da iniciativa e nas Agendas de projeto prioritários (AIC/API).

Conforme dados da COSIPLAN para o ano de 2013, o Portfólio Geral foi ampliado de 531 projetos para 583, com investimentos previstos de U\$S 158.620.509.215, nos quais o Brasil participa em 110 obras (18,9%), que totalizam U\$S 79.752.416.070 de investimentos. Desse total, 81 projetos são exclusivamente nacionais, com investimentos de U\$S 70.576.566.714, cerca de 27 projetos são binacionais com investimentos de U\$S 8.786.749.356 e apenas 2 projetos são resultantes de cooperação trinacional com investimentos estimados em U\$S 389.100.000.

Essas obras apresentam uma distribuição setorial, com enfoque no setor de transporte, com 97 projetos e investimentos de U\$S 47.635.271.856, seguido pelo setor de energia com 11 projetos e investimentos de U\$S 32.117.144.214 e somente 2 projetos de comunicação com investimentos ainda não mensurados. Desse total, apenas 23 (23,7%)

projetos haviam sido concluídos, com investimentos de U\$S 6.961.644.214, atualmente encontram-se em execução 43 (44,3%) com investimentos de U\$S 53.021.672.500 e, em fase de perfil e pré-execução contabiliza-se 44 (45,4%) obras com investimentos de U\$S 15.020.128.356. (vide tabela 29).

Tabela 29: Participação do Brasil nos projetos da IIRSA/COSIPLAN para o ano de 2013

Projetos do portfólio		
Tipo de investimento	Nº projetos	Investimentos em U\$S
Nacional	81	70.576.566.714
Binacional	27	8.786.749.356
Trinacional	2	389.100.000
Total	110	79.752.416.070
Projetos por setor	Nº projetos	Investimentos em U\$S
Transporte	97	47.635.271.856
Energia	11	32.117.144.214
Comunicação	2	n/d
Total	110	n/d
Situação dos Projetos	Nº projetos	Investimentos em U\$S
Perfil	19	4.748.971.000
Pre-execução	25	15.020.128.356
Execução	43	53.021.672.500
Concluído	23	6.961.644.214
Total	110	79.752.416.070

Fonte: COSIPLAN, 2013.

Como pode-se verificar na tabela 30, a IIRSA/COSIPLAN possui o total de 9 Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) delimitados. O Brasil não apresenta obras somente no EID Andino e no do Sul. Na região Setentrional o país participa dos EIDs: Amazônico e Escudo Guianês (41 obras); já na porção Austral ocorre a convergência dos EIDs MERCOSUL-Chile, Hidrovia Paraguai-Paraná, Capricórnio e Andino do Sul (69 obras).

Tabela 30: Participação Brasileira nos EIDs delimitados pela COSIPLAN para o ano de 2013

Eixos	Nº Projetos
1. Andino	n/d
2. Sul	n/d
3. Amazônico	33
4. Escudo Guianês	8
5. MERCOSUL-Chile	30
6. Capricórnio	9
7. Hidrovia Paraguai-Paraná	8
8. Interoceânico Central	13
9. Peru-Brasil-Bolívia	9
Total	110

Fonte: COSIPLAN, 2013.

Desta maneira, como pode-se perceber, o Brasil possui participação em mais de um EID, que beneficia a região do Cone Sul. Porém, o mais importante é o EID MERCOSUL-Chile, no qual existe uma maior intensidade de fluxos entre os países, assim como apresenta o maior número de obras no Portfólio, que totalizam cerca de 30 obras, sendo 21 de responsabilidade nacional e outros 9 projetos binacionais com investimentos estimados em US\$ 19.963.944.214.

O setor de transporte segue sendo o responsável pelo maior número de obras, um total de 23 com valor de US\$ 13.753.800.000, seguidos pelo setor de energia com 6 obras e investimentos de US\$ 6.210.144.214 e, por fim, o setor de comunicações sempre preterido, com apenas 1 projeto, o qual ainda encontra-se em estudo, portanto não apresenta o custo definido.

A situação atual de todos os projetos delimitados para o eixo MERCOSUL-Chile são, 7 obras concluídas no valor de US\$ 4.284.144.214, cerca de 12 obras no valor de US\$ 9.258.300.000 em execução e 11 obras em fase de pré-execução e perfil com custo de US\$ 6.421.500.000 (Vide Tabela 31).

Tabela 31: Participação brasileira nos projetos delimitados pela COSIPLAN para o EID MERCOSUL-Chile para o ano de 2013.

Portfólio Geral		
Tipo de investimento	Nº projetos	Investimentos em US\$
Nacional	21	14.306.444.214
Binacional	9	5.657.500.000
Total	30	19.963.944.214
Projetos por setor	Nº projetos	Investimentos em US\$
Comunicação	1	----- não definido
Transporte	23	13.753.800.000
Energia	6	6.210.144.214
Total	30	19.963.944.214
Situação dos Projetos	Nº projetos	Investimentos em US\$
Perfil	5	76.000.000
Pre-execução	6	6.345.500.000
Execução	12	9.258.300.000
Concluído	7	4.284.144.214
Total	30	19.963.944.214

Fonte: COSIPLAN, 2013.

Até o momento somente a obra Ferrovia Rivera-Santana do Livramento-Cacequi foi concluída, com custo de US\$ 5.000.000; já se encontra em execução a dragagem do Sistema Lagoa Merín com custo não divulgado; em pré-execução a dragagem do Río Tacuarí e a Ponte Internacional Jaguarão-Río Branco, este último um projeto que se arrasta desde o

ano de 2005 com investimentos estimados em US\$ 93.500.000 e, por fim, em fase de perfil encontra-se o projeto que prevê a dragagem, desvio e sinalização do sistema Lagoa Merín - Lagoa dos Patos, que também ainda não possui valores definidos (Vide Tabela 32).

Tabela 32: Projetos pertencentes a API, localizados no EID MERCOSUL-Chile com participação brasileira.

Nome do Projeto	Etapas	Investimentos em US\$	País / Países
Dragagem, desvio, sinalização do sistema Lagoa Merín - Lagoa dos Patos	Perfil	0	BR
Construção da Ponte Internacional Jaguarão - Rio Branco	Pré-execução	93.500.000	BR/UR
Dragagem do Rio Tacuarí	Pré-execução	0	BR
Dragagem da Lagoa Merín	Execução	0	BR
Recondicionamento Ferrovia Rivera - Santana do Livramento – Cacequi	Concluídos	5.000.000	BR/UR
Total	5	98.500.000	Br

Fonte: COSIPLAN, 2013.

Tais projetos certamente são de irrefutável necessidade, uma vez que se tratam geralmente de obras que visam ampliar a capacidade das infraestruturas existentes, como os projetos de dragagem, recuperação de infraestruturas e a instalação de novos fixos no território, como a construção da Ponte Internacional Jaguarão - Rio Branco. Essas, ainda que tendam a reforçar a seletividade espacial de determinadas áreas, contribuem para ampliação da fluidez territorial, potencializando as interações espaciais sub-regionais na região

Porém, como sabemos, os planos de integração infraestrutural sub-regional, tendem a focar em determinados trechos que canalizam os fluxos destinados ao mercado intrarregional e extrarregional. No entanto, também, deve haver um planejamento integrado do Sistema Nacional de Viação em sua totalidade, para que o tráfego não seja canalizado por esses trechos que estão sendo melhorados, por meio da manutenção da qualidade das infraestruturas do sistema de transporte de forma integral.

Com a incessante busca por melhor fluidez, as empresas (Logística das Empresas) buscam uma nova lógica de organização dos seus fluxos no território. Por outro lado, as mesmas exigem do Estado uma reorganização territorial da logística (Logística do Estado), a fim de sociabilizar os custos para otimização das condições gerais de produção que cada região possui.

Desta maneira, após o ano de 2007 foi retomado o planejamento do setor de transportes pelo governo federal a médio e longo prazo, por meio do lançamento do Plano

Nacional de Logística e Transporte (PNLT), um documento com caráter indicativo para o horizonte de 2007-2031⁵⁸, que ofereceu (e oferece) subsídio imediato para a elaboração dos Planos Plurianuais⁵⁹ (PPA) para o período de 2008-2011 e 2012-2015, além de auxiliar na composição do Programa de Aceleração do Crescimento 1 e 2 (PAC 1 e 2).

O PAC 1 (2007-2010) foi o primeiro programa executivo de desenvolvimento implantado após os governos militares, com investimentos de R\$ 618 bilhões, destinados a obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética no país, dos quais o setor de transporte captou R\$ 65,4 bilhões, sendo R\$ 42,9 bilhões destinados a rodovia (6.377 km), a marinha mercante R\$ 17 bilhões (301 embarcações e 5 estaleiros), as ferrovias R\$ 3,4 bilhões (909 km), aos aeroportos R\$ 281,9 milhões (12 obras em 10 aeroportos); aos portos R\$ 789,1 milhões (14 obras) e, as hidrovias R\$ 965,5 milhões (para 10 terminais e as eclusas de Tucuruí), (SILVEIRA, 2013).

O mesmo autor ainda salienta que, a segunda edição do programa, o PAC 2 (2011 a 2014), deverá realizar investimentos de aproximadamente R\$ 955 bilhões, dos quais o setor de transportes deverá responder por R\$ 104 bilhões, um acréscimo de R\$ 24 bilhões em relação ao PAC 1. Com intuito de cumprir tais objetivos, até o momento foram investidos R\$ 24,4 bilhões para 909 km de rodovias, 71 km de ferrovias (Ferrovia Norte-Sul), 16 obras em aeroportos e 1.275 equipamentos adquiridos para construção (retroescavadeiras e motoniveladoras)⁶⁰.

Além disso, no final do ano de 2012, foi anunciado pelo governo federal investimentos designados ao sistema portuário de R\$ 31 bilhões até 2015 e R\$ 23,2 bilhões até 2017, totalizando R\$ 54,2 bilhões, para ampliação dos acessos aquaviários e terrestres aos portos por meio do PAC. Tais investimentos deverão destinar R\$ 28,6 bilhões para a região sudeste, R\$ 11,92 bilhões para a região nordeste, R\$ 7,6 bilhões para a região Sul e R\$ 5,96 bilhões para a região norte.

Visando impulsionar as transformações no setor, além dos investimentos do PAC 1 e 2, o governo resolveu ampliar as parcerias com a iniciativa privada, por meio do

⁵⁸ Em sua primeira versão lançado em 2007 o PNLT limitava-se até o período de 2023. Todavia, após a atualização do plano no ano de 2009, o mesmo estendeu seu recorte temporal até o ano de 2033.

⁵⁹ O PPA é um instrumento de planejamento governamental que define diretrizes, objetivos e metas com o propósito de viabilizar a implementação e a gestão das políticas públicas, orientar a definição de prioridades e auxiliar na promoção do desenvolvimento sustentável C. F. lei nº 12.593, de 18 de janeiro de 2012.

⁶⁰ Conforme Silveira (2013), no Eixo Cidade Melhor do PAC 2 foram gastos, em 18 meses, R\$ 212,8 milhões. Sendo assim, dois empreendimentos foram concluídos, a linha oeste do metrô de Fortaleza/CE e a primeira etapa da expansão de São Leopoldo/RS e Novo Hamburgo/RS. Além disso, estão programados até o ano de 2014 investimentos de R\$ 11 bilhões nos metrô de Belo Horizonte/MG, Salvador/BA, Curitiba/PR, Porto Alegre/RS e Fortaleza/CE, além do novo sistema de transporte Recife/PE e sua Região Metropolitana.

lançamento, no mesmo ano, do Programa de Investimento em Logística (PIL): Rodovias e Ferrovias. Esse programa apelidado de “PAC das Concessões”, busca angariar investimentos da ordem de R\$ 113 bilhões nos próximos trinta anos. Recursos esses que deverão ser destinados à duplicação de 7,5 mil Km de rodovias (R\$ 23,5 bilhões em cinco anos e R\$ 18,5 bilhões em 20 anos, totalizando R\$ 42 bilhões de investimentos), além da construção de 10 mil km de ferrovias (R\$ 56 bilhões em cinco anos e R\$ 35 bilhões em 25 nos, totalizando R\$ 91 bilhões de investimentos)⁶¹.

De modo similar ao PIL, a Medida Provisória 595/12 aprovada pelo Congresso Nacional em 17 de maio de 2013, convertida na Lei n. 12.815/2013 (Lei dos Portos), estabeleceu um novo marco regulatório para o setor portuário brasileiro, com objetivo de viabilizar maiores investimentos ao setor, por meio da parceria com a iniciativa privada⁶². Essa mudança abre possibilidade para reavaliar os contratos licitatórios firmados em 1993 de aproximadamente 50 terminais públicos, anulando a exclusividade do transporte de carga própria nos portos privados e ampliando a oferta por transporte, entre outras medidas.

Tais estratégias em conjunto, deverão colaborar para consolidação de uma matriz de transporte mais equilibrada para o período de 2011 a 2031. As metas almejadas pelo PNLT conjecturam a redução da participação do modal rodoviário de 52% para 38% e, por outro lado, ampliação da participação do modal ferroviário de 30% para 43%, seguido da ampliação do modal hidroviário de 5% para 6%, do dutoviário de 5% para 4% e da cabotagem de 8% para 9%⁶³.

A aproximação de tais índices resultaria em uma importante redução no custo Brasil de Transportes, não fosse o fato da participação atual do modal ferroviário no país ser superestimada. Haja vista que, ao retirar o minério de ferro transportado pela estrada de Ferro Vitoria-Minas, Estrada de Ferro Carajás e Ferrovia Centro-Atlântico a participação da ferrovia cai (SILVEIRA, 2013.)

Segundo estimativas presentes no PNLT, sem o minério de ferro teríamos uma previsão mais modesta e realista da matriz de transporte, que visa a redução do modal

⁶¹ Nesse novo modelo de concessão a iniciativa privada não terá o monopólio da ferrovia, possibilitando a outras empresas utilizar a ferrovia. Logo, será de responsabilidade da concessionária realizar a manutenção da qualidade da infraestrutura e dos serviços, assim como a gradativa redução das tarifas, a fim de ampliar a competitividade dos trechos (SILVEIRA, 2013; JULIO, 2013)

⁶² A Secretaria de Portos ficou com a responsabilidade de elaborar o plano de outorgas e fixar diretrizes para os regulamentos de exploração dos portos, entre outras atribuições. Já a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), será encarregada de arbitrar conflitos e controvérsias nos contratos.

⁶³ Na primeira edição do PNLT, planejado para o horizonte de 2007 a 2023 foi prevista a ampliação da participação do modal ferroviário de 25% para 32%; do modal aquaviário de 13% para 29% e; do modal aquaviário de 13% para 29%, dutoviário de 3,6% para 5% e o aéreo de 0,4 para 1%, reduzindo a participação do modal rodoviário de 58% para 33% (SOUZA, 2010).

rodoviário de 68% para 55% e a elevação da participação do modal ferroviário de 10% para 21%, acompanhado da manutenção da participação do modal hidroviário em 6%, a redução do dutoviário de 5% para 4% e a elevação da navegação de cabotagem de 8% para 9% (Vide Tabela 33).

Tabela 33: Distribuição da matriz de transporte brasileira, por modal em Toneladas por km para o período de 2011-2031.

Ano	Modais (Com minério de ferro)				
	Rodoviário	Ferrovário	Hidroviário	Dutoviário	Cabotagem
2011	52%	30%	5%	5%	8%
2015	44%	36%	6%	7%	7%
2019	40%	40%	6%	6%	8%
2023	39%	42%	6%	4%	9%
2027	38%	43%	6%	4%	9%
2031	38%	43%	6%	4%	9%
Ano	Modais (Sem minério de ferro)				
	Rodoviário	Ferrovário	Hidroviário	Dutoviário	Cabotagem
2011	68%	10%	6%	6%	10%
2015	60%	14%	7%	9%	10%
2019	56%	19%	6%	7%	12%
2023	55%	21%	6%	5%	13%
2027	55%	21%	6%	5%	13%
2031	55%	21%	6%	5%	13%

Fonte: PNLT, 2009.

Desse modo, deve-se salientar que, em nível sub-regional, os investimentos em grande parte destinados ao modal rodoviário, embora imprescindíveis não resolvam o problema, entretanto possibilitam sobrevida para a circulação de mercadorias, uma vez que os baixos investimentos destinados aos demais modais de transportes não ocasionam modificações significativas à matriz de transportes, mantendo-a.

Entretanto, os investimentos em projetos sub-regionais, atrelados aos projetos realizados em nível nacional, podem garantir o estabelecimento de um sistema de transporte mais equilibrado. Pois, ainda que a situação atual da matriz de transporte brasileira ao retirar o minério de ferro pareça alarmante, caso seja alcançada a ampliação da participação do modal hidroviário e o ferroviário, ainda que a índices modestos, os efeitos serão positivos, visto que a utilização desses modais podem ser, respectivamente, 62% e 37% mais “baratos” que o transporte rodoviário (PNLT, 2007).

Logo, os efeitos para fluidez territorial ocorrerão com intensidades diferentes em cada região, afinal o desenvolvimento tende a ser desigual e combinado, mas ainda assim serão favoráveis ao implicar em mudanças no Sistema Nacional de Viação como um todo, ao

facilitar a fluidez territorial no âmbito nacional e com os países fronteiriços, em especial os localizados na região do Cone Sul.

4.3 Considerações finais ao capítulo IV

Na última década o comércio exterior brasileiro cresceu a índices significativos, impulsionado principalmente pela ampliação do comércio extrarregional, resultante da elevação da demanda por *commodities* do mercado chinês, mas também pelo comércio intrarregional como foi o caso do MERCOSUL.

Tal ampliação dos fluxos comerciais intra e extrarregionais, por sua vez colocaram em foco a necessidade de retomar os projetos de integração territorial sub-regional, para expandir/ melhorar a integração entre os países. Esse objetivo passou a ser perseguido a partir do ano 2000, com as obras delineadas na IIRSA/COSIPLAN, que ao reduzir os custos de circulação ampliaram ainda mais as interações espaciais intrarregionais e em alguns casos viabilizam também rotas alternativas para o comércio extrarregional, como é o caso dos corredores bioceânicos, que possibilitam às mercadorias direcionadas ao mercado Asiático, saída para o Oceano Pacífico.

Embora o plano destine investimentos aos principais eixos de transporte do país, isto é, que canalizam grande parcela dos fluxos ao ampliar a fluidez territorial intrarregional das áreas seletivizadas pelo capital, perde a possibilidade de elaborar políticas que propiciem repasses de investimentos para áreas menos interessantes ao capital corporativo e que poderiam atuar na redução das assimetrias regionais.

Por outro lado, deve-se considerar que essas infraestruturas que servem às áreas seletivizadas, geralmente são as mesmas vias nas quais encontram-se distribuídos importantes municípios. Desta maneira, ao investir nessas áreas seletivizadas também os benefícios ocorrerão em múltiplas escalas: subregional, regional, inter/intra-urbano como é o caso das obras na BR- 101.

Por fim, a retomada do planejamento do Sistema Nacional de Viação (SNV) brasileiro, com o PNLT (2007), possibilitou as bases para o PAC 1 (2007- 2010) e o PAC 2 (2011-2014), que colocaria em execução uma série de obras de infraestrutura pelo país. Já no ano 2012 o lançamento do Programa de Investimento em Logística (PIL): Rodovias e Ferrovias e posteriormente, no ano de 2013, o decreto da Lei dos Portos (lei n. 12.815/2013), acrescentaram esforços para angariar investimentos da iniciativa privada ao setor, configurando um conjunto de medidas que estabeleceram um novo contexto para as políticas públicas do setor de transporte, vislumbrando um novo patamar para a fluidez territorial no país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o lançamento da IIRSA/COSIPLAN no início do século XXI, foi retomada a intenção de promover a integração territorial entre os países da América do Sul. Tal fato delineou uma nova conjuntura geoeconômica e geopolítica para os países da região, tornando-se uma temática pertinente para investigação.

Deste modo, para o desenvolvimento da pesquisa, adotamos como recorte temático as infraestruturas de integração. O objetivo foi compreender como conformou-se a rede de transporte fragmentada Sul Americana e os desafios e possibilidades resultantes da IIRSA/COSIPLAN.

Para compreensão da temática proposta, julgamos pertinente a articulação de diferentes escalas geográficas. Desta maneira, iniciamos nossa análise pela América Latina, seguimos pelo MERCOSUL, maior bloco econômico estabelecido no continente, e finalizamos com o caso brasileiro.

No *Capítulo I – América Latina: cinco séculos em busca da integração*, apresentamos a evolução do processo de integração latino-americano e a relevância atual do mesmo para consolidação de um regionalismo contra-hegemônico. Ademais, com a importância que o comércio exterior intra/extrarregional conquistou para as economias da região nas últimas décadas, a integração regional tornou-se relevante para a ampliação do poder geoeconômico e geopolítico dos países periféricos, frente às ofensivas provenientes dos países centrais, ainda mais em um contexto em que a China passou a disputar a posição de potência econômica com os EUA.

Nas últimas décadas a integração regional foi impulsionada pelos avanços normativos (leis e tratados) que originaram a ALALC e ALADI visando promover a integração em escala continental e, a partir da década de 1990, a promoção de blocos econômicos compostos por menor número de países, como o Pacto Andino e o MERCOSUL. Esses avanços nas relações normativas implicaram na ampliação das interações espaciais intrarregionais, que por sua vez acentuou o descompasso existente entre o crescimento dos fluxos comerciais na região e a falta de investimentos em infraestruturas.

Essa situação implicou em avanços no planejamento da integração territorial (infraestruturas de integração), que até então foi preterido na América do Sul. Todavia, devido à conjuntura econômica desfavorável, esses projetos não se tornaram obras de modo que os

países da região continuaram a apresentar uma rede de transporte pouco articulada entre si, visando promover interações espaciais com mercados extrarregionais.

Desta maneira, no *Capítulo II: O Planejamento da integração física na América do Sul: do projeto à execução*, realizamos um breve resgate histórico apontando alguns dos principais planos de integração sub-regional elaborados, como foi o caso do projeto divulgado no ano de 1977: “Rede Fundamental de Transporte do Cone Sul”, entre outros que o sucederam. Uma temática que, de tempos em tempos, ocuparia espaço na agenda política dos países da região.

Foi no início do ano 2000, com o lançamento da IIRSA, que as antigas demandas por maior fluidez territorial seriam contempladas. O plano inicial restringia-se às infraestruturas, porém a necessidade do debate entre os governantes gerou novas convergências normativas entre os países. O resultado foi à criação da UNASUL, que ampliou a pauta integracionista englobando questões culturais, sociais, econômicas e políticas, as quais possibilitaram aos países da região uma inserção com maior representatividade no cenário internacional frente aos organismos multilaterais.

Por outro lado, a UNASUL instituiu uma reorganização institucional da política de integração territorial ao incorporar a IIRSA ao COSIPLAN. No entanto, ao realizarmos a exploração dos dados referentes à Agenda de projetos prioritários (AIC/API) no qual repousa grande parte das análises acadêmicas e, consecutivamente dos Portfólios Gerais da IIRSA e do COSIPLAN, constatamos que essa mudança não significou alterações significativas nas Agendas e Portfólios dos projetos, assim como na metodologia dos mesmos.

Prontamente, averiguou-se na Região Setentrional do Continente, um número reduzido de projetos, que canalizaram uma importante soma de investimentos, por destinarem-se a construções de hidrelétricas. Sendo assim, por tratar-se de uma área em que se localiza a Floresta Amazônica com a presença de áreas de reservas ambientais e terras indígenas, coerentemente, os impactos das obras da IIRSA/COSIPLAN na região, tornou-se temática de grande parte das análises acadêmicas.

No entanto, ao analisar as Agendas e Portifólios da IIRSA/COSIPLAN, percebemos que foi a Região Austral do Continente (e parte da Central) que centralizou os maiores percentuais de obras e investimentos. Tal fato, pouco salientado, justifica-se devido à localização do Pacto Andino e principalmente do MERCOSUL nessa área, que concentra projetos destinados ao setor de transporte com a construção de algumas novas obras, mas sobretudo, investimentos visando à recuperação/ampliação das infraestruturas já existentes no território.

Após constatar que a Região Austral do Continente abrange a área mais estratégica da IIRSA/COSIPLAN, destacamos que nesse recorte espacial existe um núcleo mais dinâmico: a região abarcada pelo Mercosul. Desta maneira, no *Capítulo III - A IIRSA/COSIPLAN e a sua influência na fluidez territorial no âmbito do MERCOSUL*, apresentamos as origens do bloco e sua evolução nas últimas décadas, que permitiu ao mesmo consolidar uma importante atividade comercial na região com elevados fluxos econômicos, tornando os problemas referentes às péssimas condições das infraestruturas de integração mais evidentes.

Certamente, podemos afirmar que a “Logística das Empresas”, ininterruptamente ávida por acelerar a circulação do capital, reduzindo o tempo (custo) de transporte das mercadorias, requer da “Logística do Estado” maior fluidez territorial, que provém tais exigências sempre parcialmente, repercutindo na elaboração de diversos planos de integração territorial.

Com a IIRSA/COSIPLAN a região do MERCOSUL foi contemplada, especialmente, por meio do EID MERCOSUL-Chile. Um recorte territorial, que retomou de certo modo, as aspirações do Barão de Rio Branco para composição do bloco ABC (Argentina, Brasil e Chile), acrescido atualmente do Paraguai e do Uruguai. Desta maneira, reforçando o corredor mais dinâmico economicamente da região, compreendido por: Belo Horizonte, São Paulo, Curitiba, Florianópolis, Montevideu, Buenos Aires, Mendoza, Santiago do Chile e Valparaíso.

Ora, o Estado estabeleceu uma “Logística” visando ampliar a fluidez territorial tão exigida pelo capital corporativo, por meio da IIRSA/COSIPLAN. A realização dos investimentos em áreas seletivizadas pelo capital canaliza grande parcela dos fluxos entre os países, para consecutivamente, repassar esses ativos para a iniciativa privada arcar com os custos com a manutenção das infraestruturas.

Embora com menor representatividade, existem investimentos destinados a áreas com menores índices econômicos, dado que, algumas obras inseridas na iniciativa foram financiadas pelo FOCEM, um esforço para a cooperação entre os países do MERCOSUL. Tal empenho desqualifica as especulações acerca de um subimperialismo brasileiro, haja vista que, 70% dos investimentos no fundo foram/serão provenientes do Brasil. Apesar disso, as distribuições dos recursos foram/serão inversamente proporcionais ao aporte, sendo destinados: 48% ao Paraguai, 32% ao Uruguai, 10% à Argentina e 10% ao Brasil.

Não obstante, de modo geral, os projetos financiados pela iniciativa no MERCOSUL seguem o padrão evidenciado na porção Austral do Continente, cuja maior

parcela das obras e investimentos foram destinadas ao setor de transporte, especialmente ao modal rodoviário. Indubitavelmente, os investimentos para melhoria/ampliação dessas parcelas das rodovias foram e ainda são necessários, porém a médio e longo prazo essa estratégia será limitada.

Ora, a concentração de *commodities* nas rodovias e a perspectiva de elevação desse perfil de produto de grande peso e volume na balança comercial do bloco contribuirão com a saturação desse modal. Haja vista que, enquanto não forem ampliados os investimentos em outros modais, visando a consolidação de uma matriz de transporte mais equilibrada, não ocorrerá a redução satisfatória dos custos logísticos na região.

Seguramente os investimentos em infraestruturas são muito importantes para todos os países que compõem o MERCOSUL, possibilitando a ampliação das transações comerciais no âmbito do bloco, mas também ampliando a fluidez territorial em múltiplas escalas. Posto isto, no *Capítulo IV – Obras transnacionais e implicações no espaço nacional: o caso brasileiro*, foi possível demonstrar a repercussão das obras da IIRSA/COSIPLAN para a fluidez territorial na escala nacional.

Como verificamos, a retomada da Estratégia Nacional de Desenvolvimento do Brasil se apoiou também no comércio internacional, enquanto fator gerador de desenvolvimento. O objetivo foi promover a integração intrarregional, atrelado a busca por maior diversificação de mercados extrarregionais, que passaram a apresentar importantes índices de crescimento impulsionados, principalmente, pela demanda asiática.

Porém, a importância do comércio intrarregional não foi reduzida, como é o caso do MERCOSUL, que absorve uma respeitável parcela das mercadorias produzidas pelo setor industrial brasileiro. Nesse contexto, as obras da IIRSA/COSIPLAN, ao reduzir os custos de circulação, podem ampliar ainda mais as interações espaciais na região e possibilitar por meio dos corredores bioceânicos o melhor acesso ao mercado chileno. Além de também facilitar o ingresso aos Portos do Oceano Pacífico, isto é, favorecendo uma rota alternativa para o comércio extrarregional com o mercado asiático.

As obras da iniciativa no Brasil mantêm o mesmo padrão analisado para a região Austral do Continente e no MERCOSUL. Ou seja, trata-se de investimentos destinados a áreas seletivizadas pelo capital. No entanto, nessa escala geografia de análise tornou-se possível apreender que, mesmo os investimentos sendo direcionados para áreas desenvolvidas, visando à ampliação do comércio intrarregional, os benefícios decorrentes desses investimentos alcançam múltiplas escalas: nacional, regional e inter/intra-urbano.

Tal afirmativa ratifica-se ao salientar que as rodovias que realizam conexões internacionais, são as mesmas que integram as distintas unidades federativas do país interligando importantes municípios. Ademais, no caso de alguns municípios e capitais, partes da malha urbana desenvolveram-se no entorno da via, sendo algumas cidades praticamente conurbadas, casos interessantes em que a “rodovia” também adquiriu função de “avenida”, sendo utilizada para mobilidade cotidiana da população (destaque para deslocamentos pendulares) como se verifica em parcelas da BR- 101, entre outras rodovias.

É sempre oportuno lembrar que, a “Logística do Estado” não funciona em sua plenitude caso não exista uma boa qualidade de infraestrutura do sistema de transporte em sua totalidade no país em questão. Deste modo, tornou-se importante, além dos projetos em escala subnacional, a retomada do planejamento a médio e longo prazo do Sistema Nacional de Viação (SNV) brasileiro. Esse foi reassumido no ano de 2007 com o lançamento do PNLT, além de outros planos como o PAC 1 no ano de 2007, o PAC 2 no ano de 2012; o PIL: Rodovias e Ferrovias e o decreto da Lei dos Portos (lei n. 12.815/2013) no ano de 2013, que em conjunto podem garantir a fluidez territorial em nível nacional.

Logo essa trajetória nos possibilitou afirmar que, embora os projetos apresentem limitações, como: o foco em áreas seletivizadas pelo capital que reforçam a inércia territorial, além de baixos investimentos para produção de uma matriz de transporte mais equilibrada e competitiva, indiscutivelmente trata-se de uma importante iniciativa para o desenvolvimento da região.

No entanto, a promoção das infraestruturas de integração, por meio da IIRSA/COSIPLAN, estabeleceu novas convergências geopolíticas/geoeconômicas para os países envolvidos. A ampliação da fluidez territorial potencializa as interações espaciais existentes e possibilita o estabelecimento de novos intercâmbios entre os países, ainda que as qualidades dessas novas interações não estejam exclusivamente condicionadas às infraestruturas alocadas no território, mas à orientação da política econômica dos países sul-americanos.

REFERÊNCIAS

-
- AMATO, F. Navios esperam até 16 dias para atracar em porto do país. **G1 Economia**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/03/navios-esperam-ate-16-dias-para-atracar-em-porto-do-pais-diz-mdic.html>>. Acesso em: 13 Mai. 2013.
- ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN – ALADI. **Evolución y estructura del intercambio comercial de los países que integran la ALADI, 1952-1980**. Montevideo, março, 1983. (Estudo 5).
- ALMEIDA, P. R. de. Uma política externa engajada: a diplomacia do governo Lula. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília, vol. 47, n. 01, 2004, p. 162-184.
- . O desenvolvimento do Mercosul: progressos e limitações. In: Parte 1: **Revista Espaço da Sophia**, Brasília, ano 5, n.43, jul-set, 2011, p.63-79. Parte 2: **Revista Espaço da Sophia**, Brasília, ano 5, n. 44, out- dez, 2011, p.143-170.
- ALEIXO, J. C. B. O Brasil e o Congresso Anfictônico do Panamá. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**. ano 43, n.2. 2000, p.170-191.
- AMORIM, C. A integração sul-americana. **Revista Diplomacia, estratégia, política**. Brasília, n. 10. out./dez, 2009, p. 5-26.
- ANDERSON. A. Les quatre révolutions logistiques. **UHT 2001 (Urbanisme et technologies de l'habitat)**. Paris : Ministère de l'Équipement du Logement, des Transports et de la Mer, n.15, mai.1990, p.1-14.
- ÂNGULO, E. H. El transporte y el comercio interlatinoamericano. In: WIONCZEK, Miguel. S. (Org.). **Integración de la America Latina: experiencias y perspectivas**. México – Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1964, p.177-199.
- ARAÚJO, M. da P. **Infraestrutura de transporte e desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional**. Tese de Doutorado, Piracicaba: ESALQ/USP, 2006.
- ARICÓ, J. O Bolívar de Marx. In: **Simón Bolívar por Karl Marx**. São Paulo: Martins, 2008.
- ARROYO, M. **Território nacional e mercado externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese (Doutorado). FFLCH/USP, 2001.
- . Mercosul: novo território ou ampliação de velhas tendências? In: SCARLATO, F. C.; SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de.; ARROYO, M. (Org.). **O novo mapa do mundo: globalização e espaço latino-americano**. São Paulo: Hucitec-ANPUR, 2002, p. 122-131.
- . MERCOSUL: redefinição do pacto territorial vinte anos depois. In: ARROYO, M.; ZUSMAN, P. (org.). **Argentina e Brasil: possibilidades e obstáculos no processo de integração territorial**. São Paulo / Buenos Aires: Ed. Humanitas/ Facultad de filosofía y letras, 2010, p.59-82.

ASSIS, J. C. de. Integração Sul Americana: saída regional para a crise. In: **Revista Le Monde Diplomatique**, 2010. Disponível em: <
<http://www.diplomatique.org.br/print.php?tipo=ar&id=640>>. Acesso em: 16 jun. 2010.

ASSOCIAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL (AEB). **Radiografia do comércio exterior brasileiro: passado, presente e futuro**. Rio de Janeiro. AEB, 2012.

BALASSA, B. Hacia una teoría de la integración económica. In: WIONCZEK, Miguel. S. (Org.). **Integración de la America Latina: experiencias y perspectivas**. México – Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1964, p.3-14.

BANDEIRA, M. L. A. As relações regionais no Cone Sul: Iniciativas de integração. In: CERVO, A. L.; RAPOPORT, M. (Orgs.). **História do Cone Sul**. Rio de Janeiro: Revan, Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.

———. **O Brasil e as ameaças de projeto imperial dos EUA**: entrevista [26/10/2013]. Carta Maior. Entrevista concedida a Marco Aurélio Weissheimer.

BRITISH BROADCASTING CORPORATION (BBC). **Reagan, Latinoamérica y la Guerra Fría**, 2013. Disponível em: <
http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_3784000/3784325.stm>. Acesso em: 16 nov, 2013.

BELLUZO, L. G. Os anos do povo. In: **10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma**. SADER, E. (Org.). São Paulo, SP: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO, 2013, p. 104-107.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: Hucitec, 1996.

BERRETTONI, D.; LUCÁNGELI, J. MEROSUR: Las asimetrías y El Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM). In: **Revista Integración & Comercio**. Buenos Aires, n. 34, enero- junio, 2012, p. 33-44.

BETTI, M. S. Marx Tawain: uma redescoberta oportuna. In: TAWAIN, M.; BETTI, M.S. (orgs.). **Patriotas e traidores: antiimperialismo, política e crítica social**. 2003.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (BID): Progreso econômico e social na América Latina Informe, 2002. **Más allá das fronteiras: O novo regionalismo na América Latina**, 2002, p. 70.

———. Cuenta del Plata. **Informe Preliminar Regional**, 1969.

BIELSCHOWSKY, R. **País precisa de produção em massa, defende economista**: entrevista [14/01/2012]. Folha de São Paulo. Entrevista concedida a Eleonora de Lucena.

BORCHARDT, J. **O capital: edição resumida**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

BORON, A. **Se mueven las “placas tectônicas” del sistema internacional**, 2013. Disponível em: <<http://www.atilioboron.com.ar/2013/10/se-mueven-las-placas-tectonicas-del.html>>. Acessado em: 21 nov, 2013.

BUSTOS, P. Crise e reorganização econômica na América Latina: Uma passagem histórica. *Indicadores Econômicos FEE*, Porto Alegre, vol. 29, n.3, 1992. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/713/961>>. Acesso em: 13 Mai. 2013.

BLACHE, V. de La. **Princípios de geografia humana**. Lisboa: Cosmos, 1946.

BLANCO, J.; RODRÍGUEZ, D. Territory, transportation and logistic integration: an approach to the argentinean case. In: **Journal Terrae**, Campinas: UNICAMP, n. 8, 2011, p.3-12.

BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS: Comissão de Transportes, comunicação e obras. **Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.

BRASIL. **Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior (DEPLA)**. Anuários Estatísticos. Brasília, 2011.

BRASIL. **Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (ALICE-Web)**. Anuários Estatísticos. Brasília, 2011.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Globalização e competição: por que alguns países emergentes têm sucesso e outros não**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

BRITO, A. Nova rodovia dará ao Brasil acesso limitado ao Pacífico Interoceânica, no Peru, tem obstáculos estruturais e políticos para virar corredor de exportação, 2009. In: **Folha de São Paulo**. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2106200915.htm>>. Acessado em: 1/02/2013.

CANALI, L. Gli assi di sviluppo. In: **Brasile stella del sud**, 2007. Disponível em: <<http://temi.repubblica.it/limes/gli-assi-di-sviluppo/752>>. Acessado em: 01/02/2013

CAMPOS, C. O. El AICA: Los origines del viejo sueño imperial. In: AYERBE, L. F. (Org.) **Integração Latino-americana e Caribenha**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007, p.9-30.

CARVALHO, A. S. de. **A evolução da política brasileira de integração regional: do MERCOSUL à UNASUL**. Trabalho final de especialização em relações internacionais. Universidade de Brasília, 2009.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTILHO, M. Comércio internacional e integração produtiva: uma análise dos fluxos comerciais dos países da ALADI. In: **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA**, 2012. (Texto para Discussão, 1705). Disponível em <

http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1705.pdf>. Acessado em 1 de fevereiro de 2013.

CASTRO, I. E. de. O problema da escala. In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CERVO, A. L. **Relações Internacionais da América Latina: velhos e novos paradigmas**. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

CICCOLELLA, P. J. O capitalismo Histórico. Entre o protecionismo e a integração em Blocos Econômicos. In: LAVINAS, L.; CARLEIAL, L. M. da F.; NABUCO, R. (Orgs.). **Integração, região e regionalismo**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1994, p. 27-42.

———. Desconstrução / reconstrução do território no âmbito dos processos de globalização e integração. Os casos do Mercosul e do Corredor Andino. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. (orgs). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 3ª ed, 1996, p. 196-307.

COGGIOLA, O. (Org.). **América latina e a globalização**. São Paulo: Prolam/FFLCH/USP, 2004.

COLOMBO, S. Cambios y continuidades de la estrategia de integración argentina a partir de la crisis del neoliberalismo. Efectos sobre el Mercosur. In: AYERBE, L. F. (Org.) **Integração Latino-americana e Caribenha**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.

COLOMBO, S.; ROARK, M. UNASUR: integración regional y gobernabilidad en el siglo XXI. In: **Densidades**. Nº 10, septiembre, 2012, p. 21-40.

COMPÑY, F. D. **La vida em las pequeñas ciudades hispanoamericanas de la conquista**. Madrid: Cultura Hispanica del Centro Iberoamericano de cooperacion, 1978, p.15-44.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.) **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

COSTA, S. P. M. La integración regional sudamericana por transporte terrestre: una perspectiva histórica. In: **Revista Integración & Comercio**. Buenos Aires, n. 34, enero-junio, 2012, p. 7-15.

COUTO, L. F. Política externa brasileira para a América do Sul As diferenças entre Cardoso e Lula. In: **Revista Civitas**. Porto Alegre, vol. 10, n. 01, jan-abr, 2010, p. 23-44.

———. **O horizonte regional do Brasil e a construção da América do Sul (1990-2005)**. Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais. Universidade de Brasília, 2006.

CHANG, H. **Chutando a escada: a estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica**. São Paulo: Ed. UNESP, 2004.

———. **Maus Samaritanos: o mito do livre comércio e a história secreta do capitalismo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

CHESNAIS, F. **Mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

———. [et al]. **Uma nova fase do capitalismo?** São Paulo: Xamã, 2003.

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vistas geográficos. In: **Boletim Geográfico**. Ano XXII, n.179, Mar-Abr, 1964, p. 139-145 (parte 1).

DEOS, S. S. de.; WEGNER, R. C. Da integração comercial e regionalismo aberto à cooperação financeira e regionalismo pós-liberal: o caso do Mercosul. In: **Anais II Encontro Internacional da Associação Keynesiana Brasileira**. Campinas, 2009.

DIAS, M. H. O Rio Grande do Sul face ao Prata: Geografia comercial e interesses regionais na primeira república. In: ALMEIDA, J. de (Org.). **Caminhos da história da América no Brasil: tendências e contornos de um campo historiográfico**. Brasília: ANPHLAC, 1998.

DULCI, T. M. S. **As conferências Pan-Americanas: identidades, união aduaneira e arbitragem (1889 a 1928)**. Dissertação de Mestrado em História Social. São Paulo: FFLCH/USP, 2008.

ESPÍNDOLA, C. J. Notas sobre as recentes exportações brasileiras de *commodities* agropecuárias. In: **Revista Principios**, São Paulo: 18 jun. 2013, p. 44- 49.

———. A dinâmica recente do comércio exterior brasileiro: reprimarização das exportações? In: **X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (ENANPEGE)**, Campinas/SP. Anais: Geografias, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais, 2013.

E. W. SHANAHAN, M. A. **América del Sur: Geografía económica y regional con un capítulo histórico**. Barcelona: Ediciones Omega, S. A. 1965.

FAJARDO, J. M. C. **Acordo tripartite Itaipu – Corpus: Ponto de inflexão entre a disputa geopolítica e a política de cooperação**. Dissertação de Mestrado em Ciências Política. Porto Alegre: UFRGS, 2004.

FARIA, C. A. P. de.; CEPIK, M. A. O bolivarismo dos antigos e o bolivarismo dos modernos: o Brasil e a América Latina na década de 1990. In: FERREIRA, J.; DELGADO, L. de A. N. (Orgs.). **O Brasil Republicano**. Vol.4. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2003, p.349-389.

FELIPE JUNIOR, N. F. **O transporte marítimo de cabotagem e longo curso e sua importância para a economia brasileira**. Tese de Doutorado em Geografia. Presidente Prudente: UNESP/FCT, 2012.

FERNÁNDEZ, W. N. IIRSA: desafios y oportunidades de un megaproyecto controversial. In: MATEO, M. C.; MELLADO, N. B. (Org.). **Los cambios en la infraestructura regional y sus impactos ambientales en clave de mejorar la gobernabilidad en el Mercosur**. Córdoba (Argentina): Lerner, 2011, p. 129-150.

FERRER, A. **De Cristóbal colón a internet: América Latina y la Globalización**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica S. A., 2002.

FILIPPO, A. di. **Desarrollo y desigualdad social en la América Latina**. México: Fondo de Cultura Económica, 1981, p. 104-184.

FIORI, J. L. **O poder global e a nova geopolítica das nações**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2007.

———. **Brasil e América do Sul: o desafio da inserção internacional soberana**. DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2011. (Texto para Discussão CEPAL-IPEA, 42).

———. O “eisma do Pacífico”. **Carta Maior**, 2013. Disponível em: <http://www.cartamaior.com.br/templates/colunaMostrar.cfm?coluna_id=5945> Acesso em: 20 set. 2013.

———. O Brasil e seu “entorno estratégico” na primeira década do século XXI. In: **10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma**. SADER, E. (Org.). São Paulo, SP: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO, 2013, p. 31-51.

FIORI, J. L.; MEDEIROS, C.; SERRANO, F. **O mito do colapso do poder americano**. Rio de Janeiro: Record, 2008.

FURTADO, C. **A economia Latino-Americana: formação histórica e problemas contemporâneos**. São Paulo: Ed. Nacional, 1986.

———. **O Capitalismo Global**. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

———. **O longo amanhecer: reflexões sobre a formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.

FRIEDMAN, T. **O mundo é plano: uma breve história do século XXI**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2005.

GARCIA, M. A. Integração e Projeto Nacional de Desenvolvimento. Algumas reflexões sobre questões candentes na América Latina. In: LAVINAS, L.; CARLEIAL, L. M. da F.; NABUCO, R. (Orgs.). **Integração, região e regionalismo**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1994, p. 27-42.

———. Precisamos criar um grande mercado de bens de consumo de massa na América do Sul. In: MARTINS, M. H.; CHIAPPINI, L. (Org.). **Cone Sul: fluxos, representações e percepções**. São Paulo: Hucitec, 2006, p. 274-285.

———. Política externa e estratégia de desenvolvimento. **Le Monde Diplomatique Brasil**, São Paulo, ano 4, n. 39, out. 2010a. Entrevista concedida a Silvio Caccia Bava e Dario Pignotti.

———. Dez anos de política externa. In: **10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma**. SADER, E. (Org.). São Paulo, SP: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO, 2013, p. 53-67.

GREENWALD, G.; GOMIDE, R.; SOUZA, L. A carta em que o embaixador americano no Brasil agradece o apoio da NSA. **Época**. Disponível em: <

<http://epoca.globo.com//tempo/noticia/2013/08/carta-em-que-o-atual-bembaixadorb-americano-no-brasil-bagradece-o-apoio-da-nsab.html>>. Acessado em: 01/08/2013

GIAMBIAGI, F.; BARENBOIM, I. Mercosul: por uma estratégia brasileira. In: **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA** (Texto para Discussão, 1131), 2005.

GONÇALVES, R.; POMAR, V. **A armadilha da dívida**. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2002.

GOSMAN, E. El candidato favorito en Brasil dice que el Mercosur "es una farsa". In: **Clarín.com**, 2010. Disponível em: <<http://edant.clarin.com/diario/2010/04/21/elmundo/i-02184978.htm>>. Acessado em: 01/02/2013

GRIMM, F. Pensando a Urbanização na América Latina durante as décadas de 1960-1970 a partir da contribuição teórica do geógrafo Milton Santos. In: ARROYO, M.; ZUSMAN, P. (org.). **Argentina e Brasil: possibilidades e obstáculos no processo de integração territorial**. São Paulo / Buenos Aires: Ed. Humanitas/ Facultad de filosofía y letras, 2010, p.163-194.

GUTIÉRREZ, A. I. **Territorio y circulación**. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras 1999.

GUIMARÃES, S. P. **Quinhentos anos de periferia: uma contribuição ao estudo da política internacional**. Porto Alegre/ Rio de Janeiro: Ed. UFRGS/Contraponto, 2002.

———. **Desafios brasileiros na era dos gigantes**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

———. Mercosul versus a nova Alca versus a China. In: **Carta Maior**, 2012. Disponível em: <www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=20737> Acesso em: 20 set. 2012.

HAGGETT, P. **Locational analysis in Human Geography**. Londres: Edward Arnold, 1965.

HAKIM, P. Is Washington Losing Latin America? In: **Foreign Affairs**, v. 85, nº 1, jan-fev, 2006. Disponível em <<http://www.foreignaffairs.com/articles/61372/peter-hakim/is-washington-losing-latin-america>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. São Paulo, Edições Loyola, 2004.

———. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo, Annablume, 2006.

———. O espaço como palavra-chave. In: **Revista GEOgraphia**. Rio de Janeiro. v. 14, n. 28, 2012 p.8-39. Disponível em: <www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/551/345>. Acessado em: 02 set. 2013.

HELPERICH, G. **O cosmos de Humboldt: Alexander Von Humboldt e a viagem à América Latina que mudou a forma como vemos o mundo**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2005.

HEREDITA, E. A. O Cone Sul e a América Latina: interações. In: CERVO, A. L.; RAPOPORT, M. (Orgs.). **História do Cone Sul**. Rio de Janeiro: Revan, Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.

HIRST; P.; THOMPSON, G. **Globalização em questão: A economia internacional e as possibilidades de governabilidade**. Petrópolis: Vozes, 1998.

HOFMANN, A. R.; COUTINHO, M.; KFURI, R. Indicadores e análise multidimensional do processo de integração do Cone Sul. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 51, n. 2, 2008, p. 98-116.

INICIATIVA DE INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE SUDAMERICA (IRSA) Planificación Territorial Indicativa – **Cartera de Proyectos**. Washington: IADB/IIRSA, 2010.

———. **Actualización visión de negocios eje MERCOSUR-CHILE**, 2007.

———. **Construyendo un nuevo continente: Un enfoque regional para fortalecer la infraestructura suramericana**. Washington: IADB/IIRSA, 2006.

JULIO, A. S. Novas políticas para o setor ferroviário nacional no início do século XXI: perspectivas e expectativas para a integração nacional. In: **X Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (ENANPEGE)**, Campinas/SP. Anais: Geografias, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais, 2013.

JURGENFELD, V. Estratégia de crescimento divide heterodoxos. **Valor Economico**, out, 2013.

KEELING; D. J. Transport and Regional Development in Argentina: Structural Deficiencies and Patterns of Network Evolution. In: Yearbook, **Conference of Latin Americanist Geographers**. Texas: University of Texas Press. Vol. 19(1), 1993, p.25-34.

KOHAN, N. Del Bolívar de Carlos Marx al marxismo bolivariano del siglo XXI. **Revista Casa de las Américas**, n. 262, enero-marzo, 2011, p.8-20.

KOWARICK, L. El precio del progreso: crecimiento económico, expoliación urbana y la cuestión del medio ambiente. In: SUNKEL, O.; GLIGO, N. **Estilos de desarrollo y medio ambiente en la América Latina**. México: Fondo de Cultura Económica, 1981, p. 41-65.

KRIEGER, M. da G. O português brasileiro e o espanhol no cone sul: distância e aproximação. In: MARTINS, M. H.; CHIAPPINI, L. (Org.). **Cone Sul: fluxos, representações e percepções**. São Paulo: Hucitec, 2006, p. 274-285.

LAFER, C. O desafio da integração hemisférica: a posição brasileira. In: LANGONI, C. G. (Org.). **Os novos blocos econômicos: desafios e oportunidades**. Rio de Janeiro: FGV, EPGE, Centro de Economia Mundial. 1993, p.15-20.

LAMA, C. **A problemática do transporte do ponto de vista dos processos de integração**. ALADI, 1983.

LAMOSO, L. P. A infraestrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C. (Org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p.43-62.

LARRAÑAGA, F. A. **Desenvolvimento Econômico no Cone Sul: o sistema logístico sub-regional**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

LEFBVRE, H. **Marxismo**. Porto Alegre, RS: L&PM POCKET, 2011.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona, V. 11, 2007, p. 1-15. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24507.htm>> Acessado em 02/03/2010.

LÉNINE. V. I. Sobre o direito das nações à autodeterminação. In: **LÉNINE. V. I.: Obras escolhidas**. Tomo I. Lisboa: Ed. Avante, 1977, p. 509-556.

———. O imperialismo, fase superior do capitalismo. In: **LÉNINE. V. I.: Obras escolhidas**. Tomo I. Lisboa: Ed. Avante, 1977, p. 575-671.

LESSA, A. C. Há cinquenta anos a Operação Pan-Americana. **Revista brasileira de Relações Internacionais**, v. 51, n. 2, p.5-7, 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbpi/v51n2/v51n2a01.pdf>>. Acesso em: 16 jun. 2010.

LOSURDO, D. **Liberalismo. Entre civilização e barbárie**. São Paulo: Anita Garibaldi, 2006.

LURASCHI, N. H. **Diagnóstico del transporte internacional y su infraestructura en América del Sur (DITIAS) Transporte carretero (Mercosur y Chile)**. ALADI, 2000.

MACHADO, J. B. M. **Mercosul Processo de Integração: origem evolução e crise**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MAMIGONIAN, A. Marxismo e globalização: as origens da internacionalização mundial. In: SOUZA, A. J. de et al. (Org.). **Milton Santos- Cidadania e Globalização**. Bauru: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2000, p.95-100.

MAMIGONIAN, A. Qual o futuro da América Latina? In: LEMOS, A. I. G. de.; SILVEIRA, M. L.; ARROYO, M. (org.). **Questões territoriais na América Latina**. Buenos Aires: Clacso, 2006.

MARTIN, A. R. Sopa de letrinhas: ALBA, ALCA, MERCOSUL, USAUL, CAN... Para onde vai a integração latino-americana? In: ARROYO, M.; ZUSMAN, P. (orgs.). **Argentina e Brasil: possibilidades e obstáculos no processo de integração territorial**. São Paulo / Buenos Aires: Ed. Humanitas/ Facultad de filosofía y letras, 2010, p.37-58.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 136-160. (Livro II).

MARX, K. Bolívar e Ponte. In: **Simón Bolívar por Karl Marx**. São Paulo: Martins, 2008.

MELLADO, N. B. La integración sudamericana entre interrogantes y teorías. In: MELLADO, N. B. (Org.). **MERCOSUR y UNASUR: Hacia dónde van?** Córdoba (Argentina): Lerner, 2009, p. 13-41.

MELLADO, N. B.; ALI, M. L. Infraestructura y gobernabilidad en el Mercosur. In: MATEO, M. C.; MELLADO, N. B. (Org.). **Los cambios en la infraestructura regional y Sus impactos ambientales en clave de mejorar la gobernabilidad en el Mercosur.** Córdoba (Argentina): Lerner, 2011, p. 51-89.

MELLO, I. P. de. A inserção do Mercosul na economia mundial. In: BRANDÃO, A. S. P.; PEREIRA, L. V. (orgs.). **Mercosul: perspectivas da integração.** Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996, p.75-120.

MENEZES, A. da M. **Do Sonho à realidade: a integração econômica latino-americana.** São Paulo: Alfa Omega, 1990, p. 147-157.

MITERHOF, M. Câmbio e desenvolvimento. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 29 out. 2013.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Hucitec, 1984.

MUNHOZ, D. G. América latina: sacrificio inútil. In: **Ensaio FEE.** Porto Alegre, v. 20, n.3, 1992.

NUNES, I. **Integração ferroviária Sul-Americana: por que não anda esse trem?** São Paulo: Annablume, 2011.

OLIVEIRA, M. F. de. **MERCOSUL: atores políticos e grupos de interesses brasileiros.** São Paulo: Editora UNESP, 2003.

OPPENHEIMER, A. Los países más competitivos. La época del dinero fácil ha llegado a su fin y los que han invertido a largo plazo estarán mejor. **El País**, 2013. Disponível em< http://internacional.elpais.com/internacional/2013/09/08/actualidad/1378650559_560505.html >. Acesso em: 8 set, 2013.

PASTOR, R. El gobierno de reagan y america latina: la busqueda implacable de seguridad. In: **Revista Foro Internacional**, Mexico (D.F.) v. XXVII, n.1(105), jul-sept, 1986.

PASTORINO, A. M. Algunas reflexiones acerca de la suspensión de Paraguay y del ingreso de Venezuela al MERCOSUR. In: **Densidades** n. 10, sept, 2012, p. 87-96.

PEREIRA, R. M. F. A. **A geografia e as bases da formação nacional brasileira: uma interpretação fundamentada nas ideias de Ignácio Rangel.** Tese de Doutorado em Geografia. São Paulo, USP/FFLCH, 2009.

PETRAS, J. **Império e políticas revolucionárias na América Latina.** São Paulo: Xamã, 2002.

PINI, G. La géographie des transports. In: BALLY, A. S. **Les concepts de La géographie humaine.** Masson: Paris Milan Barcelona, 1995, p. 175-185.

POCHMANN, M. **A década dos mitos: o novo modelo econômico e a crise do trabalho no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2001.

PRADO JÚNIOR, C. **Teoria marxista do conhecimento e método dialético materialista**. São Paulo: Ridendo Castigat Mores. Disponível em: <<http://www.ebooksbrasil.org/eLibris/caio.html>>. Acesso em: 16 jun. 2010.

PRECIADO, J. América Latina no Sistema-Mundo: questionamentos e alianças centro-periferia. **Caderno CRH**, Salvador, v21, n.53, maio-ago, 2008, p.253-268.

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

RAMANZINI JÚNIOR, H.; VIGEVANI, T. Autonomia e integração regional no contexto do Mercosul. Uma análise considerando a posição do Brasil. In: **Observatorio Social de América Latina (OSAL)**. Buenos Aires: CLACSO, ano XI, n. 27, abril, 2010.

RANGEL, I. Ferrovia versus rodovia. In: **Revista Ferroviária**, 1987.

———. 500 anos de desenvolvimento da América e do Brasil. In: **Revista Geosul**, Florianópolis, n 8, nov, 2009, p.7-12.

———. **Obras Reunidas de Ignácio Rangel**. Rio de Janeiro: Contraponto, v. 1 e 2, 2005.

RIBEIRO, D. **A América Latina existe?** Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro; Brasília, DF: Ed. UNB, 2010.

ROCHA VALENCIA, A. A dinâmica virtual da geopolítica continental americana. In: **Revista de Estudos de Sociologia**, Araraquara, v.5, n.8, 2000, p.173-207. (tradução)

RODRÍGUEZ-ROSE, A; CRESCENZI, R. Montanhas em um mundo plano: porque a proximidade ainda importa para a localização da atividade econômica. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.11, n. 2, 2009, p. 9-30.

ROFMAN, A. La interiorización espacial del estilo de desarrollo prevaleciente en la América Latina. In: SUNKEL, O.; GLIGO, N. **Estilos de desarrollo y medio ambiente en la América Latina**. México: Fondo de Cultura Económica, 1981, p. 41-65.

ROJAS MIX, M. A. América, no invoco tu nombre en vano. La Idea de la América Latina. De Neruda a la geopolítica contemporânea. **Revista Casa de las Américas**, n.253, oct-dez, 2008, p. 4-19.

ROLIM, C. F. C. Integração x Integração: a busca dos conceitos perdidos. In: LAVINAS, L.; CARLEIAL, L. M. da F.; NABUCO, M. R. (org.). **Integração, região e regionalismo**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994.

SADER, E. Imperialismo e hegemonia. In: **Leituras críticas sobre Maria da Conceição Tavares**. São Paulo: Perseu Abramo, 2010.

SALCEDO-BASTARDO, J. L. Bolívar y El americanismo substancial. **UNA Documenta**. Vol. 1, n.2, 1982, p.6-13.

SÁNCHEZ, R. J.; TOMASSIAN, G. C. **UNASUR: infraestructura para la integración regional**. Santiago do Chile. Ed. Naciones Unidas, 2012.

SANT'ANNA, J. A. **Integración en el sector de transporte en el Cono Sur: transporte terrestre**. Buenos Aires: BID/INTAL, 1997.

SANTOS, L. C. V. G. A América do Sul no Discurso Diplomático Brasileiro. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília, v.48, n.002, 2005, p.185-204.

SANTOS, M. **Ensaio sobre a urbanização Latino-Americana**. São Paulo: Hucitec, 1982.

———. Formação socioespacial como teoria e método. In: **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1983.

———. **Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988, p. 10-20.

———. **Técnica, espaço tempo globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

———. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1999.

———. A totalidade do diabo. In: **Economia espacial: Críticas e alternativas**. São Paulo: Ed. Edusp, 2003.

———. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: BestBolso, 2011.

SANTOS, M; SILVEIRA, M.L. **O BRASIL: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: BestBolso, 2011.

SANTIAGO, P. B. **Infraestrutura: experiência na América Latina**. DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2011. (Texto para Discussão CEPAL-IPEA, 35).

SCHVARZER, J. El Mercosur. La geografía a la espera de actores. In: **Nueva Sociedad**, n. 126, Jul-ago, 1993, p. 72-83.

SCHWEITZER, M. **Procesos y paradigmas de la mundialización e integración de las regiones: estrategias de estructuración del territorio y los nuevos proyectos de infraestructura en el cono sur**. Tesis de maestría em planificación urbana y regional. Buenos Aires: Facultad de arquitectura, diseño y urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, 2000.

SILVA, J. G. C. da. **A integração Sul-americana e o Brasil: o protagonismo brasileiro na implementação da IIRSA**. Monografia do curso de especialistas em desenvolvimento de Áreas Amazônicas. Belém- Pará, UFPA, 2004.

SILVEIRA, M. L. **Um país, uma região: fim de século e modernidades na Argentina**. São Paulo: FAPESP; LABOPLAN-USP, 1999.

SILVEIRA, M. R. **Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às Parcerias Público-Privadas**. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

———. As cinco revoluções e evoluções logísticas: impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C. (Orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p.13-42.

———. Infraestruturas e Logística de Transportes no Processo de Integração Econômica e Territorial. In: **Mercator** (Fortaleza. Online), v. 12, 2013, p. 41-53.

SILVEIRA, M. R; COCCO, R. G. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. v.12, n.1, maio 2010, p. 63-81.

SOUZA, A. M. Desenvolvimento, expansionismo e integração regional. In: **Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos da Conferência do Desenvolvimento**. Brasília, IPEA, 2011.

SOUZA, V. H. P. de; SILVEIRA, M. R Aspectos econômicos e infra-estrutura rodoviária no estado de São Paulo: uma relação solidária. In: **XII Encuentro de Geógrafos da América Latina: Caminado por una América Latina en Transformación**, 2009. Disponível em: <<http://logisticatotal.com.br/files/articles/539a6277c6137484488cef5e71264d91.pdf>>. Acessado em: 30 ago. 2010.

SOUZA, V. H. P. de; SILVEIRA, M. R. Infraestrutura de integração entre Brasil e demais países do MERCOSUL: a IIRSA enquanto possibilidade. In: **Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos da Conferência do Desenvolvimento**. Brasília, IPEA, 2011.

SOUZA, V. H. P. de. O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación. **Revista Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, 2010. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-21.htm>. Acesso em: 10 ago. 2010

———. A rodovia Raposo Tavares na Macrometrópole: recentes transformações decorrentes das novas demandas corporativas. In: **IX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (ENANPEGE)**, Goiânia/GO. Anais: A pesquisa e a produção geográficas: o pulsar no tempo e no espaço, 2011.

———. Rodovias e concessões: entraves à circulação e a mobilidade no Estado de São Paulo. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística no estado de São Paulo**. 2013 (prelo).

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção de espaço**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand, 1988.

TERRAGNO, R. **La simulación**. Buenos Aires: Planeta, 2005.

THE GLOBAL COMPETITIVENESS REPORT 2011- 2012. In: **World Economic Forum**. Geneva, 2011. Disponível em < http://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf>. Acessado em 1 de fevereiro de 2013.

TOKATLIAN, J. G. Relações interamericanas: America Latina reduz dependência dos EUA. In: **Revista Le Monde Diplomatique**, 2008. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=280>>. Acesso em: 1 de maio de 2013.

THOMSON, I. Investigación sobre algunos aspectos de la influencia que ejerce el automóvil privado en la sociedad Latinoamericana. In: SUNKEL, O.; GLIGO, N. **Estilos de desarrollo y medio ambiente en la América Latina**. México: Fondo de Cultura Económica, 1981, p. 41-65.

ULLMAN, E. Geography as spatial interaction. In: HURST, M. E. (Org.). **Transportation Geography**. Londres: Macgraw Hill, 1972, p. 29-39.

VALENCIANO, E. O. **Proyecto: “Red Fundamental de Transporte del Cono Sur”**. Buenos Aires: BID/INTAL, 1980.

VALOR ECONOMICO. **Brasil pede urgência para aumento de capital do BID**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/arquivo/879771/brasil-pede-urgencia-para-aumento-de-capital-do-bid>>. Acesso em: 2 de maio de 2013.

———. **Países membros do BID autorizam aumento de capital de US\$ 70 bi**. Disponível em: < <http://www.valor.com.br/financas/2526092/paises-membros-do-bid-autorizam-aumento-de-capital-de-us-70-bi>>. Acesso em: 2 de maio de 2013.

VELUT, S. Argentine – Chili: Une si longue frontière. In: **Revista Confins** [online]. 2009. Disponível em: < <http://confins.revues.org/6095#quotation>>. Acesso em: 2 de maio de 2013.

VITALE, L. **La contribución de Bolívar en la economía política Latinoamericana**, Universidad Central de Venezuela, 2000.

VITTE, C.C.S. Planejamento territorial e os impactos sócio-econômicos da IIRSA (iniciativa de integração da infra-estrutura regional sul-americana) no território brasileiro: atores, conflitos e interesses. In: **Anais do XII Encontro de Geógrafos da América Latina**. Montevideu, 2009.

WANDERLEY, I. F, et al. Implicações da Iniciativa de Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana e projetos correlacionados na política de conservação no Brasil. In: **Política Ambiental**, nº 3, Belo Horizonte/MG, 2007.

WILHEIM, J. Metropolización y medio ambiente. In: SUNKEL, Osvaldo; GLIGO, Nicolo. **Estilos de desarrollo y medio ambiente en la América Latina**. México: Fondo de Cultura Económica, 1981, p. 41-65.

WHEEN, F. **Como a picaretagem conquistou o mundo**. Rio de Janeiro: Record, 2007.

ZIBECHI, R. **O Brasil potencia: entre la integración regional y um nuevo imperialismo**. Bogotá: Ediciones desde abajo, 2012.

———. Anillo óptico Suramericano. **Programa de las Américas**, 2012. Disponible em: <<http://www.cipamericas.org/es/archives/6612>>.

SITES CONSULTADOS

Governo do Brasil

<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>

<http://www.alicewebmercosul.mdic.gov.br/>

<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/index.php?area=5>

Governo do Chile

<http://www.gob.cl/sitios-de-gobierno/>

<http://www.dirplan.cl/politicas/Paginas/default.aspx>

<http://www.dirplan.cl/planes/regional/Paginas/default.aspx>

<http://www.dirplan.cl/planes/plandirector/Paginas/default.aspx>

<http://www.dirplan.cl/planes/vision2020/Paginas/default.aspx>

Governo da Argentina

<http://www.cei.gov.ar/>

http://www.planif-territorial.gov.ar/html/presentacion_bicentenario/

IIRSA

<http://www.iirsa.org/>

<http://www.geosur.info/geosur/>

Outros

<http://www.aladi.org/>

<http://www.elaopa.org>

<http://www.mercosur.int/>

www.mabnacional.org.br/

<http://www.unasursg.org/>

<http://www.telegeography.com/>

www.thedialogue.org/corporate_program

<http://bioval.jrc.ec.europa.eu/products/gam/index.htm>

<http://websie.eclac.cl/infest/ajax/cepalstat.asp?carpeta=estadisticas>

http://interwp.cepal.org/anuario_estadistico/anuario_2011/esp/content_es.asp

<http://www.iadb.org/pt/sobre-o-bid/financiamento-do-bid/capital-ordinario-co,6092.html>

ANEXOS

Anexo 01: projetos da API da Cosiplan para o EID Mercosul-Chile com participação brasileira para o ano de 2013.

NOMBRE DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	INVERSIÓN (US\$)	PAÍS / PAÍSES
CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG)	CONCLUÍDO	1300000000	BR
ADECUACIÓN DEL TRAMO NAVEGANTES - RIO DO SUL (BR-470 / SC)	PRE-EJECUCIÓN	400000000	BR
AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS	EJECUCIÓN	1032000000	BR
AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GUARULHOS	EJECUCIÓN	970000000	BR
AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE 401A, RECUPERACIÓN DE LOS MUELLES 101,102, 103 Y 201 Y DRAGADO DEL PUERTO)	EJECUCIÓN	131600000	BR
MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE ITAJAÍ, SC (RECUPERACIÓN DEL MUELLE NORTE Y DRAGADO)	PERFIL	68000000	BR
CONSTRUCCIÓN ANILLO VIAL NORTE DE REGIÓN METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (BR-381 / MG ADECUACIÓN)	PRE-EJECUCIÓN	650000000	BR
CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO SAN PABLO - CURITIBA (BR-116 / SP)	EJECUCIÓN	350000000	BR
CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR)	CONCLUÍDO	2700000000	BR
CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA	CONCLUÍDO	100000000	BR
CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS)	CONCLUÍDO	30000000	BR
DUPLICACIÓN DEL TRAMO PALHOÇA - OSORIO (BR-101 / SC / RS)	EJECUCIÓN	2000000000	BR
NUEVOS PUENTES ARGENTINA - BRASIL (RÍO URUGUAY)	PERFIL	0	AR/BR
RECUPERACIÓN DE PORTO ALEGRE - URUGUAIANA (BR-290 / RS)	EJECUCIÓN	170000000	BR
ADECUACIÓN DEL TRAMO RÍO GRANDE - PELOTAS (BR-392 / RS)	EJECUCIÓN	500000000	BR
AMPLIACIÓN DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE RÍO GRANDE	EJECUCIÓN	435700000	BR
CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	PRE-EJECUCIÓN	93500000	BR/UY
SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE)	CONCLUÍDO	16000000000	BR/PY
CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE GARABÍ	PRE-EJECUCIÓN	2728000000	AR/BR
GASODUCTO ALDEA BRASILEÑA (ARGENTINA) - URUGUAIANA - PORTO ALEGRE	EJECUCIÓN	510000000	BR
LÍNEA DE TRANSMISIÓN ITAIPÚ - LONDRINA - ARARAQUARA	CONCLUÍDO	149144214	BR
DRAGADO LAGOA MERIN	EJECUCIÓN	0	BR
REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	CONCLUÍDO	5000000	BR/UY
INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ENTRE URUGUAY Y BRASIL	EJECUCIÓN	349000000	BR/UY
NUEVO PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO PEPIRI GUAZU, ENTRE PARAISO (BRASIL) Y SAN PEDRO (ARGENTINA)	PERFIL	8000000	AR/BR
CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE)	EJECUCIÓN	2810000000	BR
CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA HIDROELÉCTRICA DE PANAMBÍ	PRE-EJECUCIÓN	2474000000	AR/BR
CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY	PERFIL	0	BR/UY
DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	PRE-EJECUCIÓN	0	BR

DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS	PERFIL	0	BR
Total	30	19.963.944.214	

Fonte: COSIPLAN 2013.

Anexo 02: projetos do Portfólio da Cosiplan para o EID Mercosul-Chile com participação brasileira para o ano de 2013.

EJE	NOMBRE DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	INVERSIÓN (EN US\$)	PAÍS / PAÍSES
CAPRICORNIO	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	PRE-EJECUCIÓN	0	BR/PY
	DRAGADO EN EL PUERTO DE PARANAGUÁ	EJECUCIÓN	394000000	BR
	CONCLUSIÓN DEL ANILLO VIAL DE CURITIBA	EJECUCIÓN	140000000	BR
	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO FERROVIARIO DE CURITIBA	PRE-EJECUCIÓN	0	BR
	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU	PERFIL	324000000	BR
	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)	PERFIL	40971000	BR/PY
	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	PRE-EJECUCIÓN	1500000000	BR
	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN)	EJECUCIÓN	555000000	BR/PY
	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CASCAVEL - GUAIRA - DOURADOS - MARACAJÚ	PRE-EJECUCIÓN	2000000000	BR
HIDROVÍA PARAGUAY- PARANÁ	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ	PRE-EJECUCIÓN	39000000	BO/BR/PY
	FERROVÍA ENTRE GUAÍRA Y CIANORTE	PERFIL	300000000	BR
	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÊ	PRE-EJECUCIÓN	800000000	BR
	BR-277: SANTA TEREZINHA DE ITAIPÚ - CASCAVEL	EJECUCIÓN	4872500	BR
	SP-270: OURINHOS - PRESIDENTE EPITÁCIO	EJECUCIÓN	900000000	BR
	PROYECTO BINACIONAL TRANSPOSICIÓN DE ITAIPÚ	PRE-EJECUCIÓN	0	BR/PY
	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL LAGO ITAIPÚ	EJECUCIÓN	0	BR/PY
	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	EJECUCIÓN	25000000	BR
AMAZONAS	INTERCONEXIÓN TERRESTRE PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL	PERFIL	0	BR/PE
	CARRETERA CUIABÁ - SANTARÉM (BR-163 / MT / PA)	EJECUCIÓN	7000000000	BR
	PROGRAMA DE MANEJO AMBIENTAL Y TERRITORIAL (RUTA CUIABÁ - SANTARÉM) (BR-163 / MT / PA)	CONCLUÍDO	12000000	BR
	PUERTO DE SANTARÉM	EJECUCIÓN	85000000	BR
	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL SISTEMA SOLIMÕES - AMAZONAS	CONCLUÍDO	8000000	BR
	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO IÇÁ	PERFIL	8000000	BR
	CONEXIÓN VIAL RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL (BR-364 / AC)	EJECUCIÓN	573000000	BR
	RED DE TERMINALES FLUVIALES EN LA AMAZONÍA	EJECUCIÓN	185000000	BR
	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO - OESTE FASE III (PORTO VELHO - RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL)	PERFIL	0	BR
	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/PECÉM - ELISEU MARTINS)	EJECUCIÓN	3000000000	BR
	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE II (ELISEU MARTINS-PORTO FRANCO)	PERFIL	0	BR
	FERROVÍA NORTE-SUR FASE I (VILA DO CONDE-AÇAILÂNDIA)	PERFIL	1300000000	BR

	FERROVÍA NORTE-SUR FASE II (AÇAILÂNDIA - PALMAS)	CONCLUÍDO	2500000000	BR
	PATIO MULTIMODAL DE AGUIARNÓPOLIS (FERROVÍA NORTE-SUR)	PRE-EJECUCIÓN	0	BR
	PATIO MULTIMODAL DE ARAGUAINA (FERROVÍA NORTE-SUR)	CONCLUÍDO	0	BR
	PATIO MULTIMODAL DE GUARAI (FERROVÍA NORTE-SUR)	CONCLUÍDO	0	BR
	PATIO MULTIMODAL DE COLINAS DO TOCANTINS (FERROVÍA NORTE-SUR)	CONCLUÍDO	0	BR
	PATIO MULTIMODAL DE PORTO FRANCO (FERROVÍA NORTE-SUR)	EJECUCIÓN	0	BR
	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA BR-222 AÇAILÂNDIA (MA) - PORTO DE ITAQUI (MA)	PRE-EJECUCIÓN	0	BR
	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA BR-230 BALSAS (MA) - MARABÁ (PY)	PRE-EJECUCIÓN	0	BR
	PAVIMENTACIÓN DE LA CARRETERA BR-230 MARABÁ (PY) - ITAITUBA (PY)	PRE-EJECUCIÓN	0	BR
	LÍNEA DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE TUCURUÍ A MANAOS	EJECUCIÓN	1320000000	BR
	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE II (BARREIRAS - FIGUEIRÓPOLIS)	PRE-EJECUCIÓN	550000000	BR
	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE I (ILHÉUS - BARREIRAS)	EJECUCIÓN	2000000000	BR
	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE I (CAMPINORTE - LUCAS DO RIO VERDE)	PRE-EJECUCIÓN	2000000000	BR
	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE II (LUCAS DO RIO VERDE - PORTO VELHO)	PERFIL	0	BR
	PATIO MULTIMODAL DE PALMAS (FERROVÍA NORTE - SUR)	EJECUCIÓN	0	BR
	PATIO MULTIMODAL DE FIGUEIRÓPOLIS (FERROVÍA NORTE - SUR)	PRE-EJECUCIÓN	0	BR
	AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA CARRETERA BR-242 SÃO ROQUE DE PARAGUAÇU (BA) - SORRISO (MT)	EJECUCIÓN	200000000	BR
	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA BR-158 VILA RICA (MT) - RIBEIRÃO CASCALHEIRA (MT)	EJECUCIÓN	240000000	BR
	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA BR-020 BARREIRAS (BA) - SÃO RAIMUNDO NONATO (PI)	EJECUCIÓN	520000000	BR
	NUEVO PUERTO EN EL ÁREA DE ILHÉUS	PRE-EJECUCIÓN	1000000000	BR
ESCUDO GUAYANÉS	FERROVÍA NORTE - SUR FASE III (PALMAS - CAMPINORTE)	EJECUCIÓN	600000000	BR
	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	EJECUCIÓN	407000000	BR/VE
	LÍNEAS DE FIBRA ÓPTICA U OTRA TECNOLOGÍA APROPIADA QUE INTERCONECTE CARACAS AL NORTE DE BRASIL	CONCLUÍDO	0	BR/VE
	PUENTE SOBRE EL RÍO ARRAYA	CONCLUÍDO	1500000	BR
	PUENTE SOBRE EL RÍO TAKUTU	CONCLUÍDO	10000000	BRASIL, G
	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA GEORGETOWN - ALBINA; CARRETERA DE MACAPÁ A OYAPOCK: TRAMO FERREIRA GOMES - OYAPOCK	EJECUCIÓN	350100000	BR/
	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO OYAPOCK	CONCLUÍDO	60000000	BR
	CENTRO DE CONTROL INTEGRADO FRONTERIZO OYAPOCK	EJECUCIÓN	0	BR
INTEROCEÁNICO CENTRAL	RUTA BOA VISTA - BONFIM	CONCLUÍDO	0	BR
	PASO DE FRONTERA CARMELO PERALTA - PORTO MURTINHO	PERFIL	0	BR/PY
	ANILLO FERROVIARIO DE SAN PABLO	PRE-EJECUCIÓN	1500000000	BR
	CONTORNO FERROVIARIO DE CAMPO GRANDE	CONCLUÍDO	31000000	BR
	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	EJECUCIÓN	30000000	BR
	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CORUMBÁ	CONCLUÍDO	8000000	BR
	ARCO VIAL DE RIO DE JANEIRO Y ACCESO VIAL AL PUERTO DE ITAGUAÍ	EJECUCIÓN	614000000	BR
	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - SANTOS (SP)	EJECUCIÓN	2250000000	BR

MERCOSUR-CHILE	CONSTRUCCIÓN DE LAS AVENIDAS PERIMETRALES DEL PUERTO DE SANTOS Y DRAGADO	EJECUCIÓN	334400000	BR
	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - CAMPO GRANDE (FERROVÍA DEL PANTANAL)	CONCLUÍDO	220000000	BR
	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	EJECUCIÓN	2000000	BO/BR
	PASO DE FRONTERA SAN MATÍAS - CÁCERES (PORTO LIMÃO)	EJECUCIÓN	2000000	BO/BR
	PAVIMENTACIÓN PORTO LIMÃO - FRONTERA CON BOLIVIA (SAN MATÍAS)	CONCLUÍDO	130000000	BR
	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL CARMELO PERALTA (PARAGUAY) - PORTO MURTINHO (BRASIL)	PERFIL	0	BR/PY
	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG)	CONCLUÍDO	1300000000	BR
	ADECUACIÓN DEL TRAMO NAVEGANTES - RIO DO SUL (BR-470 / SC)	PRE-EJECUCIÓN	400000000	BR
	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS	EJECUCIÓN	1032000000	BR
	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GUARULHOS	EJECUCIÓN	970000000	BR
	AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE 401A, RECUPERACIÓN DE LOS MUELLES 101,102, 103 Y 201 Y DRAGADO DEL PUERTO)	EJECUCIÓN	131600000	BR
	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE ITAJAÍ, SC (RECUPERACIÓN DEL MUELLE NORTE Y DRAGADO)	PERFIL	680000000	BR
	CONSTRUCCIÓN ANILLO VIAL NORTE DE REGIÓN METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (BR-381 / MG ADECUACIÓN)	PRE-EJECUCIÓN	650000000	BR
	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO SAN PABLO - CURITIBA (BR-116 / SP)	EJECUCIÓN	350000000	BR
	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR)	CONCLUÍDO	2700000000	BR
	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA	CONCLUÍDO	100000000	BR
	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS)	CONCLUÍDO	300000000	BR
	DUPLICACIÓN DEL TRAMO PALHOÇA - OSORIO (BR-101 / SC / RS)	EJECUCIÓN	2000000000	BR
	NUEVOS PUENTES ARGENTINA - BRASIL (RÍO URUGUAY)	PERFIL	0	AR/BR
	RECUPERACIÓN DE PORTO ALEGRE - URUGUAIANA (BR-290 / RS)	EJECUCIÓN	170000000	BR
	ADECUACIÓN DEL TRAMO RÍO GRANDE - PELOTAS (BR-392 / RS)	EJECUCIÓN	500000000	BR
	AMPLIACIÓN DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE RÍO GRANDE	EJECUCIÓN	435700000	BR
	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	PRE-EJECUCIÓN	93500000	BR/UY
	SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE)	CONCLUÍDO	16000000000	BR/PY
	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE GARABÍ	PRE-EJECUCIÓN	2728000000	AR/BR
	GASODUCTO ALDEA BRASILEÑA (ARGENTINA) - URUGUAIANA - PORTO ALEGRE	EJECUCIÓN	510000000	BR
	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ITAIPÚ - LONDRINA - ARARAQUARA	CONCLUÍDO	149144214	BR
	DRAGADO LAGOA MERIN	EJECUCIÓN	0	BR
	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	CONCLUÍDO	5000000	BR/UY
	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ENTRE URUGUAY Y BRASIL	EJECUCIÓN	349000000	BR/UY
	NUEVO PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO PEPIRI GUAZU, ENTRE PARAISO (BRASIL) Y SAN PEDRO (ARGENTINA)	PERFIL	8000000	AR/BR
	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE)	EJECUCIÓN	2810000000	BR

	CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA HIDROELÉCTRICA DE PANAMBI	PRE-EJECUCIÓN	2474000000	AR/BR
	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY	PERFIL	0	BR/UY
	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	PRE-EJECUCIÓN	0	BR
	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS	PERFIL	0	BR
PERÚ-BRASIL-BOLIVIA	PASO DE FRONTERA Y CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) PERÚ - BRASIL	PRE-EJECUCIÓN	25278356	BR/PE
	PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE	CONCLUÍDO	12000000	BR/PE
	NAVEGACIÓN DEL RÍO MADEIRA ENTRE PORTO VELHO Y GUAJARÁ-MIRIM	PERFIL	700000000	BR
	COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIRAU)	EJECUCIÓN	18209000000	BR
	HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL	PERFIL	2000000000	BO/BR
	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ENTRE LAS DOS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DEL RÍO MADEIRA Y EL SISTEMA CENTRAL	EJECUCIÓN	3823000000	BR
	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAMORÉ ENTRE GUAYARAMERÍN (BOLIVIA) Y GUAJARÁ-MIRIM (BRASIL)	PRE-EJECUCIÓN	75000000	BO/BR
	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO)	PRE-EJECUCIÓN	85350000	BR
	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE IGARAPÉ RAPIRAN ENTRE PLÁCIDO DE CASTRO (BRASIL) Y MONTEVIDEO (BOLIVIA)	PERFIL	0	BO/BR

Fonte: COSIPLAN 2013.