

Os projetos prioritários do Brasil na Iniciativa para a Integração da Infraestrutura da Região Sul-Americana (IIRSA)

Daniela Franco Cerqueira¹

Resumo

O presente texto visa caracterizar os objetivos que impulsionam a participação do Brasil na construção da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura da Região Sul-Americana (IIRSA). Além disso, pretende delinear os possíveis desdobramentos da consecução de tal integração no desenvolvimento do país e da América do Sul. Para tal, faz-se uma análise dos pressupostos que balizam a construção da IIRSA e uma breve caracterização das inversões que contam com a participação brasileira. Em seguida, mostra-se o papel que a IIRSA cumpre nos projetos governamentais de desenvolvimento e na dinâmica atual da acumulação capitalista. Por fim, ressaltamos os limites da nova estratégia para contribuir no processo de desenvolvimento econômico do Brasil e da América do Sul.

Palavras chave: Economia Brasileira, Integração Sulamericana, desenvolvimento

Abstract

This article describes the circumstances shaping Brazil's participation in the construction of the Initiative for the Integration of the Regional Infrastructure of South America (IIRSA). It delineates some of the possible outcomes of this integration for the development of both Brazil and the region. To that end, the essay analyzes the assumptions and intentions behind the IIRSA, with particular attention to scenarios targeting Brazilian involvement. It also explores IIRSA's role in specific government development projects, and more broadly, in contemporary dynamics of capital accumulation. The essay's conclusions emphasize the limited capacity of this new integration strategy to contribute to the processes of economic development whether in Brazil, or in South America.

Key words: Brazilian of Economic, South American Integration; Development

1. Introdução

O acordo entre os países da América do Sul para impulsionar a construção da infraestrutura física mais adequada ao processo de integração regional foi celebrado em 2000. Numa reunião de cúpula de chefes de Estado realizada em Brasília, as nações sul-americanas reafirmaram o projeto de integração como elemento essencial ao desenvolvimento. Além disso, ressaltaram a necessidade

¹ Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Federal Fluminense (UFF). E-mail: daniela_fran@hotmail.com

de melhorar a interconexão física para viabilizar a maior interdependência econômica, social e política da região, isto é

La formación del espacio económico ampliado suramericano, que anhelan las sociedades de la región, dependerá de la complementación y expansión de proyectos existentes y de la identificación de otros nuevos proyectos de infraestructura de integración, orientados por principios de sostenibilidad social y ambiental, con capacidad de atracción de capitales extraregionales y de generación de efectos multiplicadores intraregionales (IIRSA, 2000, p. 7).

Para impulsionar a construção de tal infraestrutura foi criada a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura da Região Sul-Americana (IIRSA). Além disso, delegou-se a comissão técnica formada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Corporación Andina de Fomento (CAF) e Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) a tarefa de elaborar uma lista das obras de interesse bilateral e multilateral que se converteu no *Plano de Ação para a Integração da Infra-Estrutura Regional na América do Sul* para os anos de 2000 a 2010.

Em 2009, cria-se o Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), instância de discussão política e estratégia que se tornou o responsável pela implementação da “integración de la infraestructura regional de los países miembros de la Unasur” (IIRSA, 2011, p.7), substituindo a IIRSA que passa a ser uma instância apenas técnica. Longe de significar uma ruptura, o referido órgão reafirma o objetivo de “Desarrollar una infraestructura para la integración regional reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) [...]” (IIRSA, 2009, p.2).

A criação do COSIPLAN teve por objetivo substituir um órgão diretivo por outro ministerial, dada a necessidade, segundo seus idealizadores, de remover os entraves a consecução dos investimentos em infraestrutura. A ideia é que os governos através dessa mudança institucional disponham de instrumentos políticos, jurídicos e econômicos, bem como de aporte financeiro para impulsionar de forma mais efetiva a consecução das obras.

O Brasil, além de se incorporar a essa nova tentativa de efetivar a integração da infraestrutura da América do Sul, tem adotado medidas no âmbito de sua política nacional com esse objetivo, a saber: inclusão de obras da IIRSA no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), abertura de linhas de financiamento para os projetos através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), reformas legislativas no país (a exemplo do código florestal), supressão dos direitos legítimos dos povos indígenas e das populações diretamente afetadas pelas obras, etc.

Diante da importância que o governo brasileiro conferiu a tal iniciativa, esse texto visa caracterizar os objetivos que motivam a intervenção do Brasil na construção da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura da Região Sul-Americana (IIRSA), delineando os possíveis

desdobramentos da consecução de tal integração em termos de desenvolvimento para o país e para a América do Sul.

Para tal, além dessa introdução, o texto expõe, na segunda parte, os pressupostos teóricos sobre os quais os projetos da IIRSA foram selecionados. Na terceira parte, faz-se uma breve caracterização dos projetos prioritários da IIRSA nos quais o Brasil participa. Em seguida, apresentamos a relação entre a integração da infraestrutura regional e outras políticas implantadas pelo governo brasileiro, enfatizando a relação entre a IIRSA com a promoção das exportações e do IED do país e com a acumulação do capital a nível mundial. Por fim, tece-se algumas considerações sobre a IIRSA e seus reflexos sobre o desenvolvimento do país e da América do Sul.

2. Princípios orientadores da integração da infraestrutura

A construção da infraestrutura regional aparece como um dos requisitos para integração dos países da América do Sul nos marcos do regionalismo aberto. Conforme a Cepal (1994), o regionalismo aberto é o “proceso que surge al conciliar [...] la interdependencia nacida de acuerdos especiales de carácter preferencial y aquella impulsada [...] por los señales del mercado resultantes de la liberalización comercial en general” (CEPAL, 1994, p. 12).

Nesses termos, a integração regional é complementar ao projeto de inserção na globalização, segundo o qual a abertura comercial e financeira dos países latino-americanos, reorientando suas economias para o mercado externo, estimula a competitividade e alocação eficiente dos recursos. Desse modo, tais países poderiam aproveitar as oportunidades abertas por essa nova fase de acumulação do capital e iniciar um ciclo de desenvolvimento com distribuição de renda.

Nessa perspectiva, não existem hierarquias entre países do sistema mundial, a globalização é encarada como uma oportunidade aberta a todas as regiões, onde os capitais sem pátria estariam dispostos, a partir dos critérios de eficiência e maximização de lucros, a se instalar em qualquer lugar, dotando tais regiões das chamadas “vantagens competitivas”, impulsionando o desenvolvimento tecnológico e o aumento da renda.

A chave para iniciar o novo ciclo virtuoso é a redução dos custos de transação através da eliminação das barreiras comerciais, dos ganhos de escala e da padronização das legislações dos países - propiciando maior liberdade de ação para o capital. Como resultado da diminuição dos custos, as economias da região obteriam ganhos de produtividade, aumento dos investimentos e impulso ao desenvolvimento tecnológico (CEPAL, 1994).

A integração regional proposta pelos governos deveria, portanto, está direcionada para redução dos custos de transação - responsáveis pela menor competitividade dos bens e serviços da região - reforçando, assim, as ações da iniciativa privada. Além da construção da infraestrutura física, seria necessária a compatibilização de normas - eliminando a incerteza para os investidores -;

a extensão do tratamento nacional às empresas estrangeiras - suprimindo normas discriminatórias; a estabilização macroeconômica e a criação de mecanismos de pagamentos para facilitar o comércio na região. No que se refere aos benefícios advindo da melhoria e ampliação da infraestrutura física, a Cepal advoga que

por el lado de la oferta, una mayor disponibilidad y calidad de los servicios de infraestructura contribuyen a incrementar la productividad de los factores y reducen los costos de producción, favoreciendo la competitividad de las firmas e incentivando la inversión y el crecimiento económico; por el lado de la demanda, el crecimiento económico genera un aumento de la demanda de servicios de infraestructura, completándose o círculo virtuoso (CEPAL, 2011, p. 10)

Os projetos da IIRSA, portanto, desenham a integração física da América do Sul com vistas a liberar o capital dos entraves a sua plena circulação. Os gestores da integração partem do pressuposto neoliberal, segundo o qual a ação privada agindo em prol seu próprio interesse, isto é em busca de sua lucratividade, resultaria em benefícios sociais. Acrescente-se, ainda, a visão de um sistema harmônico que considera que os países do sistema mundial são homogêneos se diferenciando apenas segundo os níveis de produtividade e o grau de desenvolvimento tecnológico.

A partir da crítica elaborada pela Teoria Marxista da Dependência (TMD), entendemos que o regionalismo aberto compõe as teorias que concebem o desenvolvimento e subdesenvolvimento como diferentes quantitativamente. Isto é, “como um “atraso” em relação às experiências históricas de desenvolvimento” (CARCANHOLO, sd, p. 7). Esse atraso pode estar relacionado ao desenvolvimento insuficiente do mercado de capitais, da capacidade de inovação, de instituições tipicamente capitalistas, de valores socioeconômicos, etc.

O que esse tipo de perspectiva não consegue captar é que *desenvolvimento e subdesenvolvimento* são fenômenos qualitativamente diferenciados e ligados tanto pelo antagonismo como pela complementaridade, ou seja, que, embora sejam situações antagônicas, os dois fenômenos pertencem à mesma lógica/ dinâmica de acumulação de capital em escala mundial. (CARCANHOLO, sd, p. 7)

O sistema capitalista apresenta uma lógica de reprodução que é contraditória, geradora de desigualdades e de exclusão tanto internas aos países como entre nações do sistema mundial. O caráter contraditório do seu desenvolvimento ao mesmo tempo em que constrói economias tecnologicamente avançadas, expande sistema produtivos débeis, na medida em que o capital põe em pratica a segmentação das atividades, mantendo a hierarquia entre os países que compõe o sistema mundial através da divisão internacional do trabalho e da integração seletiva de regiões. Portanto, o capital não promove a homogeneização do espaço através da convergência entre as diversas economias que compõe o sistema internacional.

Desse modo, a construção de uma infraestrutura física orientada a viabilizar a integração regional comandada pelo capital tende a reforçar as características produtivas e sociais da América

do Sul, aprofundando os resultados da sua inserção na globalização, isto é aumentar a dependência tecnológica e financeira e a concentração de renda da região.

A partir da ótica do regionalismo aberto, a América do Sul foi dividida em dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID)² onde os projetos de infraestrutura foram agrupados. A origem da divisão territorial por eixos data do trabalho apresentado por Elieser Batista e incorporado pelo Consórcio Brasileira em estudo elaborado no governo de Fernando Henrique Cardoso em 1994³.

Nesse trabalho, o Consórcio define eixo de integração como áreas geográficas contíguas onde se pode promover o desenvolvimento. Como critérios para conformação dos eixos foram observados: i) a existência de uma rede multimodal de cargas através da qual as áreas que compõem o eixo podem ser acessadas e ii) a possibilidade de desenvolver alguma atividade econômica que ultrapasse o eixo e se insira no âmbito nacional e/ou internacional (Consórcio Brasileira Apud Nasser, 2000). Essa perspectiva foi incorporada pela IIRSA que utilizou com critério de análise territorial a “cobertura geográfica de países y regiones; flujos existentes; flujos potenciales; y sostenibilidad ambiental y social [para organizar los] diez EIDs” (IIRSA, 2012).

Mais do que uma mera divisão geográfica, a institucionalização dos eixos de desenvolvimento representa a proposição de uma metodologia de planejamento regional, que utiliza como fundamento os fluxos comerciais e as cadeias produtivas que existem ou podem ser criados dentro de um território nacional ou multinacional e que, ao mesmo tempo, possuam inserção internacional. Com base nesse critério, a IIRSA define EID como

franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Los EIDs representan una referencia territorial para el desarrollo sostenible de la región que facilitará el acceso a zonas de alto potencial productivo que se encuentran actualmente aisladas o subutilizadas debido a la deficiente provisión de servicios básicos de transporte, energía o comunicaciones (Idem, 2012)

Em consonância com o regionalismo aberto, nos eixos de desenvolvimento a ênfase recai sobre a dinamização do fluxo de mercadorias e as potencialidades da região - as vantagens de localização, os recursos naturais, a mão-de-obra mais barata - são canalizadas para os setores produtivos. A intervenção estatal se destina a fortalecer a ligação entre diferentes espaços geográficos, facilitando a utilização de tais recursos a custos menores. Essa perspectiva de abordar o território é mais adequada a nova lógica de acumulação caracterizada pela maior mobilidade do

² 1. Andino (Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela); 2. Andino do Sul (Argentina, Bolívia e Chile); 3. Capricórnio (Brasil, Argentina, Paraguai, Bolívia e Chile); 4. Hidrovia Paraguai-Paraná (Argentina, Brasil, Paraguai e Bolívia); 5. Amazonas (Colômbia, Equador, Peru e Brasil); 6. Escudo Guayanés (Venezuela, Brasil, Guiana e Suriname); 7. Eixo do Sul (Argentina e Chile); 8. Interoceânico Central (Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru); 9. Mercosul-Chile; 10. Peru-Brasil-Bolívia. Cabe ressaltar que o eixo Andino Sul ainda não possui projetos na carteira da IIRSA.

³ Os dois estudos tratavam dos investimentos necessários para melhorar a infraestrutura física do Brasil e as condições de circulação da produção no país. O primeiro trabalho foi apresentado no governo de Fernando Collor.

capital após a desregulamentação comercial e financeira da economia, da revolução nas telecomunicações e da introdução da microeletrônica nos processos produtivos.

As inovações tecnológicas e a eliminação das barreiras comerciais permitem a fragmentação do processo produtivo entre diversos países, onde cada componente do produto final pode ser confeccionado em locais diferentes e enviados para a montagem. Os avanços tecnológicos na área da microeletrônica permitem aos grupos contratarem, através da terceirização, empresas ou pequenos produtores locais, enviando-lhes os insumos ou partes componentes do produto final, gerenciando a produção a distância a partir dos sistemas computadorizados.

Entretanto, para que o capital se beneficie plenamente das novas formas de organização e gestão da produção é necessário deslocar com rapidez os fluxos de mercadorias através do território. Para tal, foi impulsionado o campo da logística que agrega além do transporte, o manuseio e a armazenagem de cargas, utilizando muitas vezes o transporte multimodal.

Na América do Sul, essa forma de organização da produção, também, significou o aumento do fluxo de matérias-primas e produtos semiacabados, ampliando a demanda sobre a infraestrutura da região que, no entanto, está caracterizada pela

insuficiente interconexión terrestre en los principales corredores; transporte terrestre insuficiente desde los principales centros de producción hacia los mercados de transformación, consumo y exportación; limitaciones físicas en la capacidad de puentes; problemas de acceso a las principales ciudades, y deficiencias físicas y organizacionales en los pasos de frontera (CEPAL, 2011, p. 23).

Diante do diagnóstico das insuficiências dos sistemas de transportes da América do Sul, ganha importância a efetivação das obras da IIRSA que compõe a carteira do COSIPLAN. Ainda mais, se considerarmos que, conforme a Cepal (2011), os custos dos transportes “sobre el comercio igualan y a veces superan el costo de aranceles o fluctuaciones del tipo de cambio” (Idem, p.8).

3. A carteira do COSIPLAN

A base de dados dos projetos para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana (IIRSA) que compõem a carteira do COSIPLAN continha 583 projetos em 2013, perfazendo um total de US\$ 157,7 bilhões em inversões. A quantidade expressiva de projetos se explica porque a chamada IIRSA abarca, além da construção de novos empreendimentos, a recuperação da infraestrutura já existente e deteriorada pelo tempo e pela falta de manutenção adequada⁴.

Conforme a Tabela 1, o maior número de inversões e de recursos estão destinados ao eixo Mercosul-Chile que responde por cerca de 70% do Produto Interno Bruto (PIB) da América do Sul.

⁴ O Brasil, por exemplo, incluiu na carteira da IIRSA a reabilitação de várias estradas como a BR-174 que, também, liga Manaus a Caracas, a recuperação da Bacia do Prata, a adequação às normas internacionais de trechos ferroviários, etc.

O segundo maior volume de recursos se destina ao eixo amazônico, alvo de um conjunto de inversões que se propõe a reordenar seu território.

Tabela 1 - Cartera de Proyectos e Inversión da Iniciativa para a Integração Regional Suramericana (IIRSA) por Eixo de Desenvolvimento, 2013

Eixo	Projetos		Inversão Estimada	
	Nº	%	Milhões de US\$	%
Total	583	100	157.730,5	100
Amazonas	88	15	28.948,9	18,3
Andino	65	11,1	9.183,5	5,8
Capricornio	80	13,7	13.974,6	8,9
Escudo Guayanés	20	3,4	4.560,4	2,9
Hidrovia Paraguay-Paraná	94	16,1	7.865,1	5
Interoceânico Central	62	10,6	8.830,5	5,6
MERCOSUR-Chile	122	20,9	52.701,1	33,4
Perú-Brasil-Bolívia	26	4,4	28.089,8	18,4
Sur	28	4,8	2.762,0	1,7

Fonte: IIRSA (2013)

Os projetos no setor de transporte respondem por 88,2% das obras e 67,7% do total das inversões. A energia conta com 10,1% dos projetos e cerca de 32,3% do montante total de investimentos e as comunicações com apenas 10 projetos e por 0,04% dos recursos previstos⁵ (IIRSA, 2013). A elevada participação do setor de transporte se justifica pelos mais de 20 anos de ausência de inversões públicas nesse segmento. A crise da década de 1980 e o neoliberalismo dos anos de 1990 comprometeram as finanças públicas dos governos da região, impedindo a realização de inversões na infraestrutura desses países.

No setor de energia, a área de petróleo - apesar dos poucos investimentos em pesquisa de novas jazidas - contou com inversões realizadas pela PDVSA (Venezuela), PetroPeru (Peru), PetroEcuador (Equador), YPFB (Bolívia), Ecopetrol (Colômbia), ENAP (Chile), Enarsa (Argentina) e Sinopec (China). Acrescente-se, ainda, que os processos de privatização no segmento aumentaram a participação de transnacionais como a Chevron, Royal Dutch, Exxon Mobil, ENI, Repsol e Petrobrás na exploração de bacias petrolíferas e na construção de gasodutos, garantindo um nível mínimo de inversões (Antunes, 2007). Por isso, os projetos do setor energético da carteira da IIRSA se concentram na construção ou reparação de gasodutos (9) e hidroelétricas (16)⁶.

⁵ Considerando a base de dados de 2013, os projetos são classificados quanto a etapa do seguinte modo: 147 estão na fase perfil, 158 em pré-execução, 165 em execução e 86 concluídos.

⁶ Conforme o EID, nesse setor constam as seguintes obras: Andino: duas microcentrais em Chinchipe e Taguien; Microcentral na Província de Sucumbíos; Capricórnio: Construção da Hidroelétrica de Iguazú; HPP: desvio do Arroyo Aguapey; Amazonas: Projeto Hidroelétrico Morona (1MW) e Rio Luis; Mercosur-Chile: Sistema de Itaipu, Construção da Planta Hidroelétrica de Corpus Christi e de Garabí, Represa de Yacyretá, pequenas Centrais Hidroelétricas de Centurión e Talavera de 65 MW sobre Rio Jaguarão, Construção da Hidroelétrica de Panambí, Modernização da Central Elétrica de Salto Grande; Peru-Brasil-Bolívia: Hidroelétrica Cachuela e Esperanza (Rio Madre de Dios - Bolívia), Complexo do Rio Madeira (Hidroelétricas Santo Antônio e Jirau), Hidroelétrica Bolívia-Brasil (IIRSA, 2012).

No caso das telecomunicações, as privatizações nos anos de 1990 transferiram para a iniciativa privada o planejamento da expansão do sistema. Ademais, os grandes grupos transnacionais investem em seus próprios sistemas internos de comunicação, dispensando a intervenção pública.

O maior entrave a redução de custos para o capital são as condições dos transportes nos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aéreo. As privatizações de rodovias e aeroportos, bem como as tentativas de estabelecer Parcerias Públicas Privadas (PPP's) não se constituíram em solução para a questão, levando a que muitas das obras da IIRSA fossem inseridas em planos nacionais de desenvolvimento através dos quais passaram a receber dotações orçamentárias⁷.

Não é possível analisar todas as iniciativas voltadas para a integração regional, dado o grande número de projetos. Para fins desse trabalho, elegemos o seguinte critério de seleção: i) apresentar os empreendimentos da Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API) que o Brasil participa.

A API foi uma readaptação da Agenda de Implementação Consensuada (AIC) 2005-2010 elaborada em 2004.

La AIC se constituyó como una prioridad de ejecución para el período 2005-2010, con el propósito de acelerar la obtención de resultados concretos en proyectos de alto impacto para la integración física suramericana y concentrar la atención y esfuerzos de los países y de las instituciones multilaterales en la búsqueda de resultados visibles [...] (IIRSA, 2011, p. 13).

Diante da dificuldade de financiamento dos projetos, a API é a seleção de 31 projetos estruturados que se desdobram em 88 projetos individuais considerados fundamentais para a organização do espaço econômico da América do Sul. As obras somam um total de US\$ 13.000 milhões, o que representa entre 14,5% e 17,7% do montante total da carteira da IIRSA.

Dentro da API, nos ateremos aos projetos nos quais o Brasil faz parte porque, conforme a institucionalidade da IIRSA, os países beneficiados pelas obras de infraestrutura são, também, os responsáveis pelo detalhamento técnico do projeto, pela organização das questões legais, institucionais e do marco regulatório e pelo financiamento com recursos próprios ou empréstimos. Certamente tal institucionalidade assegura que os projetos de infraestrutura incluídos pelo governo

⁷ Argentina: a) Plan Estratégico Territorial de Argentina; Bolívia: a) Plan de Desarrollo de Bolivia, b) Matriz Programática de Programas y Proyectos del Sector Transporte; Brasil: a) Plan de Aceleración del Crecimiento (PAC) 1 e 2, b) Plan de Estudios de la Administración de las Hidrovías de la Amazonía Occidental; Chile: a) Planes viales; Colômbia: a) Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 e b) Plan Plurianual de inversiones (2011-2014); Guiana: a) Estrategia Nacional de Desarrollo; Peru: a) Planes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (Intermodal 2004-2023) y b) Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Perú; Suriname: a) Nuevo Plan Multianual 2012-2016; Uruguai: a) Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el quinquenio 2010-2014; b) Tratado de Cooperación para el Aprovechamiento de los Recursos Naturales y el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín (IIRSA, 2011).

brasileiro na API guardam estreita relação com os objetivos da política do país, de modo que dão uma visão geral sobre seus interesses na região⁸.

3. O Brasil e os projetos da IIRSA

O Quadro 1 mostra os projetos da API dos quais o Brasil participa. Podemos agrupar as intervenções físicas aí propostas a partir de dois critérios: i) aquelas que partem de São Paulo ou do Sul do país visando melhorar a integração com os países do Mercosul - Argentina, Paraguai, Uruguai, Venezuela e Bolívia e ii) aqueles que visam conectar os países vizinhos e a região norte do Brasil. Nesse caso, além de facilitar a exploração da Amazônia, o objetivo é transformar Manaus em centro exportador de commodities industriais e bens primários para EUA, Europa e Ásia. Nessas duas lógicas de intervenção no território, procura-se, também, incluir as principais regiões produtoras de grãos do centro-oeste brasileiro.

a) Eixos relacionados com sul e sudeste do Brasil

a.1) Eixo capricórnio

O Eixo Capricórnio, no Brasil, agrega os estados de Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul e oeste do Mato Grosso do Sul. Abarca, ainda, o Paraguai, o noroeste da Argentina e os departamentos de Santa Cruz, Tarija y Potosí na Bolívia. No pacífico inclui o norte do Chile (IIRSA, 2012). Conforme Ceceña (2007), o eixo capricórnio dentre aqueles que compõem a IIRSA, é um dos mais importantes estrategicamente porque inclui

los yacimientos de gas de Bolivia; el petróleo del área fronteriza entre Bolivia y Argentina; una parte de los yacimientos metálicos de la Cordillera de los Andes en suelo de Chile y Argentina; comprende asimismo el sur industrializado de Brasil; la zona agrícola y particularmente sojera de Paraguay, Argentina y Brasil; la capacidad hidrelétrica de Itaipú y Yaciretá; y el acuífero Guaraní, tercero em tamaño del mundo y mayor del continente (CECEÑA, 2007, p. 27)

Corroborando a visão de Cecenã, as intervenções no eixo tem por finalidade melhorar a região fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina; promover uma maior interligação entre Bolívia e Argentina - melhorando o trânsito na fronteira - e estender o corredor mineiro argentino até a Bolívia, ligando “yacimientos de gran potencialidad minera” (IIRSA, 2012, p. 40). Visa, também, permitir o fornecimento de energia elétrica de Itaipu para Argentina, além de abrir uma saída para o pacífico através do Chile, facilitando a exportação de soja.

Do ponto de vista dos interesses dos capitais sediados no Brasil, as obras de infraestrutura tem o intuito de aumentar a capacidade de transmissão e potencializar o comércio de energia de Itaipu, reduzindo as perdas que, segundo o projeto, alcançam 10% da energia transmitida.

⁸ Além dos projetos da API, o Brasil participa de projetos de infraestrutura na América do Sul através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Alguns na infraestrutura urbana - como o metro de Santiago - e outros na infraestrutura energética - como a expansão de gasodutos e construção de hidrelétricas. Portanto, a completa análise dos interesses brasileiros na consecução da integração da infraestrutura regional requer, também, a análise das inversões desse banco. Pelos limites de espaços desse texto, não abordaremos tais projetos.

Além disso, as intervenções tem o propósito de criar o Corredor bioceânico Paranaguá (BR)-Antofagasta (CH). O objetivo de obra é aperfeiçoar as conexões Atlântico-Pacífico por onde as riquezas da região sul do continente seriam distribuídas internamente e/ou enviadas para o exterior, encontrando uma saída mais rápida para atingir os países asiáticos, especialmente, a China⁹.

Esse objetivo unifica os países que compõem o eixo, haja vista que a análise do comércio exterior da região sul-americana demonstra que, desde os anos de 1990, as exportações sofreram “[...] ii) forte redução dos Estados Unidos como destino [...] e iii) o substancial crescimento de novos destinos, como a China e o Resto do Mundo” (CARCANHOLO, 2010, p.11/12).

No caso do Brasil, intenciona-se, também, promover maior integração produtiva do agronegócio entre o Paraguai e o Oeste do Paraná, especialmente, das cadeias de soja, milho, trigo, avicultura e gado. Nessa maior integração, o Paraguai fornece o produto final para o Brasil - por exemplo, soja – enquanto este exporta para o Paraguai sementes selecionadas, agroquímicos, fertilizantes, máquinas e equipamentos.

A melhoria da infraestrutura visa, portanto, apoiar o crescimento dos investimentos brasileiros na região. Cabe ressaltar que, a migração de grandes fazendeiros brasileiros para os municípios que compõem a fronteira entre o país e o Paraguai data dos anos de 1960. Atualmente, estima-se que essa presença ocupa “13% de la superficie de Paraguay y algo más que 20% de la superficie arable. Pero son las mejores tierras agrícolas y ganaderas” (ZIBECHI, 2012, p.245). Conforme (BNDES, 2011), a precária infraestrutura do Paraguai é um dos motivos que tem retardado novas inversões de empresas brasileiras na região, dada a dificuldade da produção chegar a Hidrovia Paraguai-Paraná de onde são exportadas para outros destinos.

Assim como vários projetos da carteira do COSIPLAN, não é necessária a construção de toda ferrovia, visto que dos 3.355 km totais, 916 km já existem no Brasil e mais 1.489 na Argentina e no Chile. Restam, portanto, a construção de 850 km, dos quais 610 km no Paraguai que, por isso, será o país que mais incorrerá em gastos para viabilizar o referido corredor (BNDES, 2011).

Além do tramo que passa pelo Paraguai, é necessário fazer a interligação ferroviária entre Salta (AR) e Antofagasta (CH). Cabe ressaltar que, além dessa intervenção, o Chile somente possui outras duas obras incluídas em toda a API. A existência de uma logística integrada voltada para a exportação de cobre reduz a necessidade de intervenções no território desse país (BNDES, 2010).

Apesar da melhor infraestrutura quando comparada a de outros países da região, ao Chile interessa as obras da IIRSA. Isso porque, dentre as estratégias para aumentar seu volume de comércio, esse país aposta na oferta de serviços logísticos - dada a posição privilegiada para acessar os mercados asiáticos - e na utilização dos seus Tratados de Livre Comércio (TLC).

⁹ Para maiores detalhes técnico-operacionais do projeto, ver BNDES (2011).

O Chile possui 86 TCL's que lhe dão acesso preferencial a vários mercados¹⁰. Na integração regional, pretende aproveitar essa vantagem se convertendo num intermediário entre a América do Sul e outros países. Isto é, pretende beneficiar as mercadorias produzidas na região, utilizando a sua experiência em adequar as características dos produtos às normas internacionais, e reexporta-los para os mercados com os quais tem acordo comercial (NUMAIR, 2009).

Na relação com o Brasil, o foco se dirige, principalmente, aos produtos da agroindústria. Entretanto, a concretização desse intercâmbio esbarra nos requisitos de conteúdo nacional mínimo que os TLC's impõem às mercadorias comercializadas, por isso

os dois países vêm estudando alternativas de triangulação das operações, processo que tem envolvido no Brasil [...] o BNDES, Federações de Indústrias e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior [...]. Algumas opções passam pela formação de joint-ventures com empreendedores chilenos fornecendo insumos à produção, ou a instalação de [...] empresas brasileiras no Chile (NUMAIR, 2009, p. 142).

a.2) Hidrovia Paraguai - Paraná (HPP)

Formada pelos rios Paraná, Paraguai, Uruguai e Tiete articula Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. Em 1990, os projetos que hoje compõe a API já estavam delineados e apontavam a necessidade de: i) melhorar a sinalização ao longo da hidrovia para permitir a navegação noturna e facilitar a navegação diurna; ii) dragar alguns trechos com vistas a viabilizar a navegação durante todo o ano de embarcações maiores e iii) coletar informações sobre a navegabilidade entre Corumbá e o Rio Apa¹¹, o trecho mais difícil e mais custoso da hidrovia.

Além desses aspectos, as intervenções da IIRSA destacam a necessidade de realizar estudos sobre a alteração nos níveis hídricos do rio Paraguai e a importância da harmonização das legislações nacionais, com vistas a diminuir as alfândegas e licenças para trafegar na hidrovia.

Temos, portanto, que a Hidrovia Paraguai-Paraná é um projeto antigo que deriva da importância da Bacia do Plata no comércio na região e com o mundo ultramar. O objetivo das intervenções na hidrovia é facilitar a navegabilidade e reduzir o tempo “de 36 para 16 dias para el trayecto Corumbá - Río de la Plata - Corumbá” (CECENSA, p. 30, 2007), removendo as barreiras naturais que aumentam os custos do capital e estabelecendo uma rota de escoamento do Mato Grosso via Corumbá até a região da bacia do Plata.

Conforme mostrar a Tabela 2, a hidrovia é utilizada pelo agronegócio, pelas indústrias mineral, de derivados de petróleo, de celulose, química e petroquímica. A maior parte do fluxo de mercadorias atende ao comércio intraregional. Em termos de fluidez que confere a circulação do

¹⁰ A estratégia econômica de abertura e inserção nas correntes de comércio internacional, iniciada desde os anos de 1970 é um dos fatores que explica a grande quantidade de Tratados de Livre Comércio celebrados entre o Chile e seus parceiros comerciais.

¹¹ O Rio Apa é uma fronteira natural entre o Paraguai e o Brasil no estado do Mato Grosso do Sul.

espaço sul-americano, certamente esse eixo é um dos mais importantes. Além disso, como possui ligações com os eixos Mercosul-Chile, Interoceânico Central e Capricórnio, propicia a rápida conversão do destino das mercadorias, direcionando-as para o mercado externo.

O caso da soja Argentina é um exemplo ilustrativo da utilização da hidrovía para exportação. Nesse país, a consecução da obra é defendida pela Monsanto, Cargil, Bunge e Molinos Rio del plata que além da exportação de alimentos, também, se beneficiam com a comercialização dos insumos de toda a cadeia produtiva. As obras beneficiam as províncias de Córdoba, Santa Fé e Entre Rios que juntas respondem por 63% da produção de soja Argentina.

Tabela 2 - Principais produtos transportados na Hidrovía Paraguai-Paraná segundo o país de origem

País	Produto
Argentina	grãos e derivados, mineral de ferro e manganésio, combustíveis, produtos químicos e petroquímicos, celulose, veículos, contêiner
Bolívia	grãos e derivados, combustíveis, contêineres
Brasil	grãos e derivados, mineral de ferro e manganésio, combustíveis, madeira e cimento, fertilizantes
Paraguai	grãos e derivados, combustíveis, clinker, cimento
Uruguai	grãos e derivados, mineral de ferro e manganésio, frutas, madeira, celulose

Fonte: BID/FOMIN

Dentre os quatro projetos brasileiros na API, dois estão ligados ao sistema Tiête-Paraná. No Tiete está sendo realizada adequação de pontes, canais e eclusas, construção de barragens e terminais. Conforme relatório de acompanhamento do PAC, apenas 6,3% da obra, completamente financiada com recursos públicos, foi realizada. O objetivo é duplicar a movimentação atual para 11 milhões de toneladas e reduzir a “viagem em até 2 horas por ponte e [...] em cerca de 20% os custos de transportes” (IIRSA, 2012, p. 101). No Alto Paraná se prevê a realização de dragagem, elaboração de cartas eletrônicas e sinalização. A importância dessa obra para o agronegócio está em que liga os cinco maiores produtores de grãos do Brasil: Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Paraná se constituindo numa alternativa ao Porto de Santos.

Os outros dois projetos se relacionam ao trecho entre Corumbá e Assunção. Incluem a dragagem do Rio Apa, com vistas a manter as condições de navegabilidade de 10 pés durante todo o ano, a sinalização da via, a sistematização de informações sobre a hidrologia e a construção de estações hidrográficas para fazer previsões sobre os níveis de água.

Além de otimizar a ligação com o Paraguai, beneficiando, como mencionamos anteriormente, o agronegócio, abre-se uma nova rota para chegar ao norte da Argentina onde estão localizadas reservas petrolíferas e minerais. Conforme Gomes (2011), entre 2001 e 2008, 13,5% das inversões brasileiras na Argentina se destinaram ao setor de Metais comum e metalurgia. Apesar da maioria das inversões realizadas nesse país terem o intuito de produzir para o mercado interno, isso não descarta a colocação de excedentes no mercado internacional.

A Vale do Rio Doce (CVDR), por exemplo, transporta minério de ferro e manganês pela hidrovia, sendo, portanto, uma das beneficiárias do melhoramento da sua estrutura. Além dela, o Grupo Camargo Correa (GCC) abastece de cimento o mercado regional a partir do território Argentino visto que “más de la mitad de la producción de cemento comercializada por el GCC es producida en la Argentina [...]” (BIANCO et al, 2008, p. 54).

a.3) Mercosul-Chile

Esse eixo abarca as principais cidades dos países envolvidos que são, também, as principais cidades do continente como São Paulo (BR), Buenos Aires (AR), Montevideo (UR), Assunção (PA), Santiago e Valparaíso (CH) (Ceceña, 2007). Por isso, do ponto de vista econômico esse é o eixo mais importante visto que “gera cerca de 70% da atividade econômica da América do Sul” (ANTUNES, 2007, p.109). Esta região possui as redes para escoamento da produção mais desenvolvidas, de modo que a maior parte das intervenções visam ampliar, readequar ou modernizar as instalações.

Os projetos nos quais o Brasil faz parte pretendem melhorar a ligação entre os estados do sul do Brasil e o Uruguai, utilizando três modais: o rodoviário através da construção de uma segunda ponte internacional ligando os municípios de Jaguarão (Brasil) e Rio Branco (Uruguai). Essa obra faz parte do projeto maior que é o de diminuir a distância entre Montevideo e Porto Alegre e que inclui a duplicação da BR-392.

O modal ferroviário através da reativação do trecho Santana do Livramento (BR) –Rivera (UR). Aqui, a perspectiva é que a recomposição da ligação ferroviária permita que produtos sejam transportados desde Montevideu até São Paulo. Além da diminuição dos custos, a importância dessa ligação está associada a “saturación que presenta el puerto do Rio Grande” (IIRSA, 2012, p. 571).

O perfil de comércio entre os dois países mostra que a indústria automobilista instalada no Brasil e a agroindústria do Uruguai são os principais beneficiados dessa melhor interligação, já que o Brasil exporta, dentre outros produtos, automóveis, carrocerias, chassis, outras partes de automóveis e pneus para o Uruguai e importa desse país, principalmente, mercadorias da agroindústria como carnes, arroz, farinha de trigo, etc.

Ressaltamos que as intervenções também beneficiam os grandes fazendeiros brasileiros que desde os anos de 1990 transferiram para o Uruguai - no bojo do acirramento da luta pela terra no Rio Grande do Sul protagonizado pelo Movimento Sem Terra (MST) – a produção pecuária. Com a crise de 2002, várias empresas brasileiras¹² aproveitaram a desvalorização dos ativos para adquirir

¹² A maior parte das empresas brasileiras abriu seu capital a partir da segunda metade dos anos de 1990 e possuem participação de sócios estrangeiros. Desse modo o que chamamos, ao longo do texto, de empresas brasileiras são em sua maioria empresas cuja maior parte das ações ordinárias está em poder de brasileiros.

frigoríficos uruguaios. “Em 2007 sólo Mafrig acaparava el 30% de la faena y las exportaciones de carnes uruguayas, controlando los capitales brasileños el 43% de las exportaciones cárnicas, el primer rubro del comercio exterior del país” (ZIBECHI, 2012, p. 240).

Acrescente-se, ainda, as inversões no setor energético, especialmente na distribuição de gás e gasolina de modo que a Petrobras em “diciembre de 2005, domina el 22% del mercado de combustibles [uruguaio]” (Idem, p. 240).

O terceiro modal é a hidrovia com a ligação Laguna Merín-Laguna dos Patos, pretende-se fazer a “dragagem, derrocamento e sinalização, elaboração de cartas náuticas eletrônicas [...] ampliação dos terminais de carga” (IIRSA, 2012, p.549). As intervenções nos modais também incluem os passos da fronteira entre Brasil e Uruguai, isto é a celebração de acordos com vistas a diminuir ou eliminar os trâmites aduaneiros.

a.4) Interoceânico Central

A área econômica de maior relevância nesse eixo é a Bolívia que incorpora os departamentos de Santa Cruz, La Paz, Potosí, Cochabamba, Oruro, Chusquisaca, Beni.

A parte Boliviana é produtora e exportadora de gás natural, minérios e soja. As principais jazidas de gás natural ficam em Chusquisaca. A mineração é desenvolvida em Oruro e Potosí. Santa Cruz é o departamento com maior participação no PIB da Bolívia e concentra grande parte da produção de soja. O florestamento se dá em Beni, Santa Cruz e Cochabamba e os plantios de cana-de-açúcar se localizam em Santa Cruz, La Paz e Beni [...] (IIRSA, 2009, p.4).

Além de abranger a maior parte do território boliviano, abarca a região de Antofagasta no Chile, os estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro no Brasil, as regiões agrícolas e produtoras de minérios do Peru e todo o Paraguai.

Dos projetos brasileiros na região, dois visam melhorar as condições do trânsito no corredor Corumbá - São Paulo - Rio de Janeiro. Para tal, propõe-se retirar o fluxo de veículos de cargas dentro do perímetro urbano das cidades de Campo Grande (MS) e São Paulo (SP). A construção do Ferroanel visa, também, reorganizar “os fluxos de carga que tem origem, destino e passagem pela Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) [...] e facilitar o acesso aos portos de Santos e São Sebastião (SP) e de Itaguaí (RJ)” (IIRSA, 2012, p. 406).

O terceiro projeto se destina a melhorar a infraestrutura na fronteira entre Bolívia e Brasil fazendo a conexão entre Corumbá (BR) – Puerto Suárez (BO) – Santa Cruz (BO). O objetivo é remodelar os terminais do porto por onde “se canaliza la casi totalidad del comercio bilateral entre Bolívia y Brasil (98,1%)” (Idem, p. 422).

Em termos de setores de atividade econômica, tais obras beneficiam diretamente o setor de soja da Bolívia “de los cuales el 40% están en manos de hacendados brasileños, a lo que debe

sumarse las áreas dedicadas a ganadería” (ZIBECHI, 2012, p. 249). Tais produtores usam o puerto Suárez para, através da HPP, chegar aos mercados consumidores da União Europeia. Acrescente-se, ainda, a complementariedade produtiva entre Bolívia e Brasil nesse ramo de atividade, segundo a qual o Brasil exporta máquinas colheitas, fertilizantes, inseticidas e fungicidas para a Bolívia¹³.

b) Eixos relacionados com a região norte

b.1) Amazônico

O eixo amazônico é composto pela região norte do Brasil, Colômbia, Equador e Peru. O objetivo das obras é criar “cuatro corredores bimodales que conectam terminales marítimos en el pacífico con hidrovías [...] de la cuenca del amazonas” (IIRSA, 2011, p. 26), ligando a Amazônia brasileira e peruana a costa e aos portos, permitindo o escoamento da produção via pacífico.

A maior parte das intervenções - 19 dos 25 projetos individuais que são prioritários para o eixo Amazonas - serão realizadas no território peruano. No Brasil, o único projeto é o melhoramento da navegabilidade do rio Içá que nasce na Colômbia com o nome de Putumayo e ao entrar no Brasil ganha nova denominação.

As intervenções visam “Sinalizar, balizar, fiscalizar, executar serviços de limpeza e manutenção, além de construir um terminal hidroviário em Santo Antônio do Içá” (IIRSA, 2012, p. 304). Essa obra objetiva, também, conectar a cidade de Manaus com uma saída para o pacífico através do rio Solimões onde desagua o rio Içá.

La vocación de los corredores bimodales que funcionarían al poner en marcha las hidrovías y terminales fluviales correspondientes, es tener como destino comercial a la ciudad de Manaus, sin perder de vista la posibilidad de conectar a mercados de ultramar. Manaus es la ciudad más importante de la Amazonía en su conjunto (IIRSA, 2011, p.20).

Cabe mencionar que, no trajeto que vai do Rio Iça até Manaus estão sendo construídos terminais hidroviários. Ao longo da Bacia Amazônica, o PAC 2 prevê a realização de 27 terminais: 6 já foram concluídos, 12 estão em execução e 9 na fase preparatória da obra (MP, 2013, p. 59).

Apesar da maioria das obras serem executadas no Peru, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Votorontim metais serão diretamente beneficiadas. A primeira explora a mina de rocha fosfática Bayóvar, matéria-prima usada na produção de fertilizantes (VALE, 2014). A segunda extrai zinco e índio metálico do Peru e possui uma unidade de beneficiamento em Lima (VOTORANTIM, 2014). Os projetos incluem a melhoria dos portos, da navegabilidade de hidrovias e construção de estradas que favorecerão o escoamento da produção dessas empresas.

¹³ Para fins da integração nos moldes da IIRSA, cabe a Bolívia a participação na integração energética do continente como fornecedora de gás, principalmente, para Brasil, Argentina e Chile. Entretanto, os projetos aqui elencados não abarcam tal objetivo. Isso porque a integração energética tem sido feita através das grandes empresas da área de petróleo e gás como, por exemplo, a Petrobras.

b.3) Perú-Brasil-Bolívia (PBB)

Este eixo, complementar ao eixo amazônico, abarca os estados do Acre e Rondônia no Brasil; La Paz, Beni e Pando na Bolívia; Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y Puno de Perú. Possui apenas um projeto na API que visa melhorar as conexões entre Brasil e Perú através de Rondônia. A construção de uma ponte sobre o Rio Madeira em Abuña (RO), visa “consolidar o transporte rodoviário entre o Brasil e Peru na denominada via [...] Carretera Interoceânica do sur” (IIRSA, 2012, p. 662). A obra, portanto, representa a continuidade da BR-364 (que parte de Limeira em São Paulo, passa por Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre) de modo a promover a ligação Leste-Oeste do continente partindo de São Paulo (BR) até Abuña (PE).

Do ponto de vista dos interesses, o objetivo do Peru é acessar a BR-317 e BR-364 colocando seus produtos em Manaus e Rio Branco de onde podem chegar aos mercados europeus (França, Bélgica, Portugal, Espanha). Conforme Jaime Stiglich, embaixador peruano, seu país tem interesse em prestar serviços “portuários e de logística para o Brasil, possibilitado pela integração da infraestrutura física, [além de] [...] intensificar as exportações para o Brasil na via inversa da remessa de mercadorias brasileiras ao mercado asiático, realizada através dos portos peruanos de San Juan, Ilo, Tacna e Matarani” (NUMAIR, 2009, p. 144).

No lado brasileiro, o objetivo é permitir o acesso mais rápido a produção mineral peruana. Conforme mostra a pauta de importações brasileiras, os principais produtos adquiridos do Peru são os minérios de chumbo, sulfetos ou minérios de zinco, fios de cobre refinados, zinco e prata (SECEX, 2014). Além disso, a melhoria da ligação com o Peru permitirá acessar de maneira mais rápida seus portos dando suporte não apenas a produção que parte do Brasil, mas aos investimentos de empresas brasileiras no país¹⁴.

Ressalte-se, ainda, que no futuro a perspectiva é ligar o sistema de vias fluviais do Rio Madeira, em Porto Velho (BR), com portos peruanos. Além de transformar este rio num corredor de escoamento de exportações, pretende-se, também, transforma-lo em fornecedor de energia para empreendimentos que visam explorar os recursos naturais da região, daí a construção de hidrelétricas.

c.2) Escudo Guayanes

O eixo Escudo Guayanes está formado pelo norte do Brasil, todo o território da Guiana e do Suriname e a região oriental da Venezuela. As obras visam promover a melhor interconexão entre essas áreas. São três os projetos brasileiros: i) melhorar a ligação entre a cidade de Boa Vista (RO) até a cidade litorânea de Georgetown na Guiana “facilitando la exportación de bienes a Norteamérica, Centroamérica y el Caribe a través de los servicios portuarios” (IIRSA, 2011, p. 45);

¹⁴ CVRD e Votorotim citadas anteriormente.

Quadro 1 - Projetos que integram a Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API): Brasil, 2005-2011

N.	Projetos Estruturado	Eixo	Projeto Individual	Valor	Financiamento	Situação do projeto	Países
1	Conexão vial Foz do Iguaçu- Cidade del Leste - Assunção - Clorinda	Capricórnio	Nova ponte Porto Presidente Franco - Porto Meira; área de controle integrado PY-BR	80.000	Tesouro Nacional	Pré-execução	Brasil e Paraguai
2	Ferrovia Bioceânica Paranaguá-Antofagasta	Capricórnio	Tramo Cascavel - Foz do Iguaçu	0	A definir	Pré-execução - PAC	Brasil
3	Ferrovia Bioceânica Paranaguá-Antofagasta	Capricórnio	Ponte e pátio de cargas (Ciudad del leste-Foz do Iguaçu)	0	Tesouro Nacional	Pré-execução	Brasil e Paraguai
4	Ferrovia Bioceânica Paranaguá-Antofagasta	Capricórnio	Tramo Paranaguá-Cascavel e Guarapuava e Engenheiro Bley	0	Público	Em execução - PAC	Brasil
5	Linha de Trasmisção 500 kw Itaipú - Assunção - Yacyreta	Capricórnio	Linha de transmissão 500 kw (Itaipú - Assunção)	125.000	A definir	Pré-execução	Brasil e Paraguai
6	Melhoramento da navegabilidade dos Rios da Bacia do Plata	HPP	Melhoramento do Rio Paraguai entre Apa e Corumbá (*)	35.000	Tesouro Nacional	Pré-execução	Bolívia, Brasil e Paraguai
7	Melhoramento da navegabilidade dos Rios da Bacia do Plata	HPP	Melhoramento da navegabilidade do Rio Tietê	550.000	Gov. Nacional (72,7%) e gov. estadual (27,3%)	Em execução	Brasil
8	Melhoramento da navegabilidade dos Rios da Bacia do Plata	HPP	Sistema de previsão de níveis no Rio Paraguai (Apa - Assunção)	0	Tesouro Nacional	Pré-execução	Bolívia, Brasil e Paraguai
9	Navegabilidade dos Rios da Bacia do Plata	HPP	Melhoramento do Rio Alto Paraná (Saltos do Guairá)	70.000	Tesouro Nacional	Pré-execução	Brasil
10	Acesso neoriental do Rio Amazonas	Amazonas	Melhoramento da navegabilidade do Rio Içá	8.000	Tesouro Nacional	Execução	Brasil
11	Reabilitação da estrada Caracas-Manaus	GUY	Reabilitação da estrada Caracas-Manaus	300.000	Tesouro Nacional	Em execução	Brasil e Venezuela
12	Rota Boa Vista - Bonfim - Lethem - Lindem – Georgetown (GUY)			250.000	A definir	Pré-execução	Brasil e Guiana
13	Rota Boa Vista –Bonfim –Lethem -Lindem- Georgetown	GUY	Ponte sobre o Rio Takutu	10.000	Tesouro Nacional	Concluído	Brasil e Guiana
14	Melhoramento da conectividade vial no eixo IOC	IOC	Anel ferroviário de São Paulo	2.000	Banco Mundial	Pré-execução	Brasil
15	Melhoramento da conectividade vial no eixo IOC	IOC	Circunvalación vial de Campo Grande	10.000	Tesouro Nacional	Em execução - PAC	Brasil
16	Melhoramento da conectividade vial no eixo IOC	IOC	Área de controle integrado Porto Suárez-Corumbá	2.000	Tesouro Nacional	Pré-execução	Bolívia e Brasil
18	Ponte internacional Jaguarão - Rio Branco	MCC	Construção da ponte internacional Jaguarão - Rio Branco	65.000	Brasil e Uruguai - 50,0% cada	Pré-execução	Brasil e Uruguai
19	Transp multimodal Laguna Merín (UR) y Lagoa dos Patos (BR)	(MCC)	Trecho Brasileira Rivera (UR)-Santana do Livramento (RS)- Cacequi (BR)	100.000	Tesouro Nacional	Pré-execução - PAC	Brasil e Uruguai
20	Corredor ferroviário Montevideu - Cacequí	MCC		96.000	Focem (52,0%); províncias (35,5%); Privado (12,5%)	Em execução	Brasil e Uruguai
21	Conexão Porto Velho - Costa Peruana	PBB	Ponte sobre o Rio Acre	12.000	Tesouro Nacional	Concluído	Brasil e Peru
22	Conexão Porto Velho - Costa Peruana	PBB	Ponte sobre o Rio Madeira (BR-364/RO)	119.000	Tesouro nacional	Em execução - PAC	Brasil

Fonte: IIRSA (2011)

*Hidrovia Paraguai – Paraná (HPP); Escudo Guayanés (GUY); Interoceânico Central (IOC); Peru – Brasil – Bolívia (PBB); Mercosul-Chile (MCC)

ii) construção de uma ponte sobre o Rio Takutu, concluída em 2009, ligando o município de Bomfim (RO) a cidade de Lethem na Guiana e iii) melhorar a ligação Caracas-Manaus visto que a estrada se encontra deteriorada. O objetivo da reabilitação da via é - assim como as obras do eixo Amazonas - transformar a capital do estado do Amazonas em centro de convergência de mercadorias dos diversos países que compõem a floresta Amazônica. A perspectiva é fortalecer a Zona Franca de Manaus propiciando uma maior facilidade no abastecimento de matérias-primas para os setores econômicos que incluem

actividades industriales (electrónica, biotecnología, química, farmacéutica, cemento, naval, aluminio, fertilizantes), agrícolas (caña de azúcar, algodón, tabaco, café, algodón, soja, sorgo), agroindustriales, forestales, pesqueras, extractivas (petróleo, gas, carbón, metales, uranio, hierro, oro, esmeraldas) [...] con excelentes condiciones para la generación de hidroelectricidad.(CECEN, 2007, p. 23)

4. IIRSA, política governamental e expansão do capital

A expansão e melhoria dos meios de transporte, ampliando a articulação entre o Brasil e os países da América do Sul, se conectam com a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) lançada, em 2008, pelo governo federal¹⁵. Tal programa - cujo objetivo é elevar a “competitividade de longo prazo da economia brasileira” (MIDC, 2008, p. 9) - apresenta a integração produtiva com a América Latina e o Caribe como fundamental para desenvolver a indústria brasileira e para “consolidar e expandir a liderança [de] setores e empresas que têm projeção internacional e capacidade competitiva e que buscam consolidar e expandir essa liderança” (Idem, p.16).

As intervenções na infraestrutura física, portanto, compõem outros movimentos da política governamental brasileira que incluem: diminuir o desequilíbrio no Balanço de Pagamentos (BP), aumentar o IED, o comércio regional e a integração de cadeias produtivas com a América do Sul, de modo que o país possa obter ganhos de escala e aproveitar as “oportunidades econômicas em mercados regionais e globais” (Ibidem, p. 11). Isto é, a IIRSA complementa as ações e proposições do PDP no sentido de impulsionar um movimento que já se verificava na economia brasileira de ampliação das exportações e das inversões no exterior, especialmente, para os países sul-americanos.

No caso do comércio exterior, Carcanholo (2010a) mostra que a América Latina e o Caribe foram o destino de 22,5% das exportações brasileiras em 2009, quase o dobro do registrado em 1990 (11,6%). Do ponto de vista das importações brasileiras de “produtos primários e baseados em recursos naturais, essa região constitui o principal fornecedor” (CARCANHOLO, 2010a, p. 29).

No que se refere ao IED brasileiro, embora a participação da América do Sul tenha decrescido ao longo da década, passando de 34,8%, em 2001, para 10,9% em 2010, a diversidade

¹⁵ Apesar de somente ter sido lançado no segundo mandato do governo Lula, o PDP representa o amadurecimento de outros programas, em especial, a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE) lançado em 2003.

setorial dos investimentos brasileiros nessa região a tornam mais importante em razão da maior integração produtiva vis-à-vis países que apresentam inversões em apenas um setor de atividade. Acrescente-se, ainda, que a padronização de marcos regulatórios e a celebração de acordos comerciais estimulam os investimentos brasileiros na América do Sul, dentre os quais destacamos as reduções das alíquotas do Imposto de Importação concedidas para Bens de Capital, Informática e Telecomunicações¹⁶ (CERQUEIRA, 2012).

A confluência entre o PDP e a IIRSA se evidencia quando observamos que os principais setores beneficiados pelas obras de infraestrutura são, também, aqueles considerados prioritários na intervenção governamental. Conforme explicitado no PDP, são os ramos de: mineração, celulose e papel, siderurgia, carnes, petróleo, gás natural e petroquímica, complexo aeronáutico e bioetanol.

Isso não é um mero acaso e reflete o processo reestruturação produtiva brasileira dos anos de 1990, através do qual houve a “especialização regressiva na economia brasileira com ampliação do peso dos setores intensivos em recursos naturais e trabalho e redução da importância – com exceções – dos intensivos em tecnologia e capital” (CARNEIRO, 2002, p.320). Setores nos quais o Brasil possui vantagens comparativas como as características do solo, disponibilidade de matéria-prima, utilização de mão-de-obra mais barata e/ou mercado interno consolidado.

Desse modo, as políticas governamentais se destinam (e são delineadas) para os segmentos que sobreviveram ao processo de desnacionalização dos anos de 1990 e que para manter sua competitividade adotam a estratégia de expansão de suas atividades para a América do Sul. Segundo Coutinho et al (2003),

em um conjunto grande de setores, a internacionalização das operações é uma variável importante para expandir as exportações [...] o aumento consistente das operações no exterior, tanto comerciais quanto produtiva, tornou-se um componente essencial da estratégia competitiva de empresas que almejam alcançar e manter posições relevantes no mercado. Nesses setores a competição já extrapolou o âmbito nacional/regional, com a concorrência passando a ocorrer, crescentemente em bases globais (COUTINHO ET AL, 2003, p.27/28).

A importância da América do Sul na lógica de expansão dos capitais sediados no Brasil se deve as maiores facilidades encontradas na região. Estas se referem a: proximidade física, empresas em dificuldades financeiras, mercados menos oligopolizados e empresas com menor poderio tecnológico e financeiro do que as existentes nos países desenvolvidos.

Além de alavancar as estratégias dos capitais sediados no Brasil, a necessidade de recuperar e ampliar parte da infraestrutura física dos países da América do Sul, abrindo o vasto território da região à exploração capitalista, tem elementos explicativos na atual dinâmica da acumulação do

¹⁶ Para maiores detalhes ver a Tarifa Externa Comum (TEC) assinada entre os países que compõem o Mercosul. Para os outros países da América do Sul ver os Acordos de Complementação Econômica (ACE) realizados no âmbito da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) e da Comunidade Andina (CAN).

capital. Nesse sentido, não é um mero acaso que a modificação institucional que visa dar consequência a infraestrutura regional tenha se dado em 2009, após deflagrada a crise de 2008¹⁷. Isto é, a criação do COSIPLAN - um órgão ministerial - visa dotar os gestores da IIRSA de capacidade de mobilizar, inclusive financeiramente, diversos órgãos da administração pública em prol da consecução dos projetos.

Nesse cenário, as intervenções na América do Sul visam organizar sua contribuição a recomposição da lucratividade do capital, visto que a “saída da crise para o capitalismo tem que passar, necessariamente, pela criação/ampliação de espaços para valorização para o capital sobrando, ao mesmo tempo em que são elevadas as taxas de mais-valia” (CARCANHOLO, 2010 b, p. 3).

Uma das formas para aumentar a taxa anual de mais-valia é através da redução do tempo de rotação do capital determinado “pela soma de seu tempo de produção e de seu tempo de circulação” (MARX, p.115, 1985). Assim, meios de transportes mais rápidos, dada a nova organização da produção, afetam diretamente o tempo de produção - haja vista o grande deslocamento de partes e componentes do produto final - e o tempo de circulação do capital, isto é, o tempo no qual a mercadoria demora a ser vendida.

Além disso, menores custos de transportes diminui o montante de capital necessário a confecção da mercadoria, isto é, diminui o valor do capital constante que entra no processo produtivo. Desse modo, mantendo-se o montante de capital variável e dada taxa de mais valia, observa-se o aumento da taxa de lucro¹⁸ (MARX, 1988). Assim, transportes mais rápidos e eficientes na medida em que aceleram o ciclo do capital e implicam em menores custos de produção contribuem para elevar a lucratividade.

Ainda do ponto de vista da lógica do capital, a construção de uma infraestrutura que lhe propicie controlar mais facilmente as fontes de matérias primas pode favorecer sua acumulação nos moldes do capital fictício¹⁹, dado que os minerais e produtos agropecuários são ativos financeiros transacionados na bolsa de valores.

O controle das fontes de matérias-primas usadas na produção - garantindo a continuidade do processo de valorização - sempre foi importante para o capital. Na atualidade, a maior explicitação

¹⁷ Não é possível analisar a crise capitalista no escopo desse artigo, para a explicitação das crises no processo de acumulação do capital ver Marx (1988) livro IV, cap. XV. Para interpretações da crise contemporânea, ver Carcanholo (2010b) e Gill (2009).

¹⁸ Para objetivar dado quantum de trabalho, portanto para apropriar dado quantum de mais-trabalho, se requer menor dispêndio nas condições de trabalho. Caem os custos que são exigidos para apropriar-se desse determinado quantum de trabalho (MARX, livro IV, 1988, p. 61).

¹⁹ O Capital fictício é representado pelos títulos de crédito que dão direito ao proprietário a rendimentos futuros que podem ou não ser derivados de algum capital. Quando os rendimentos não provêm de um capital real seu caráter fictício é dado pela sua inexistência. No caso em que tais títulos representam um capital real seu caráter fictício é dado pela incerteza de realização de seus rendimentos; “além do que o mesmo título pode ser revendido inúmeras vezes, a partir da mesma taxa de juros, formando várias propriedades (direitos de participação) com base em apenas um montante de capital inicial, que pode nem completar o seu processo de circulação” (CARCANHOLO, SD, p. 14).

da necessidade imperialista de controlar os recursos naturais decorre do esgotamento da matriz energética petrolífera sem que, no entanto, outro padrão energético tenha tomado o seu lugar.

O avanço das pesquisas na área da genética e da biotecnologia abre uma gama ampla de materiais que podem ser usados como matriz energética do capitalismo. Daí a corrida para se apropriar da biodiversidade do planeta, uma vez que pode garantir o controle e a organização da extração da nova fonte energética que servirá de base para a produção. Além disso, a emergência da China na economia mundial - em busca de sua segurança energética e alimentar - se coloca como mais um elemento de tensão na disputa pelos recursos naturais do planeta.

À necessidade histórica do capital em dominar os recursos naturais, se acrescenta a importância do capital fictício na atual dinâmica de acumulação do capital. Nessa lógica, a descoberta de novas fontes de matérias-primas, a aquisição de jazidas minerais, de poços de petróleo, de terras e o registro de patentes podem significar uma valorização imediata de títulos e ações, portanto, ganhos financeiros, mesmo que tal exploração demore ou nunca se concretize. A prática especulativa da exploração agropecuária e mineral se expressa de modo contundente nas bolsas de valores, onde, conforme “la Agencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNTACD) [...] el volumen del comercio de commodities en los mercados financieros derivados es, actualmente, de 20 a 30 veces mayor que el que se aplica al comercio de la producción física” (SEAONE, 2012, p. 15).

Como alavanca do processo de valorização baseada no capital fictício está em marcha processos de expropriações que visam transformar bens coletivos em ativos financeiros, a exemplo da água, da biodiversidade, dos hidrocarburetos e dos minerais. Dentre os mecanismos utilizados para a conversão dos bens públicos em bens privados estão: i) as privatizações; ii) as políticas públicas; iii) as novas regulamentações e iv) a expansão da lógica que fundamenta o mercado de carbono a uma gama de recursos naturais e atividades produtivas.

A biopirataria campeia e a pilhagem do estoque mundial de recursos energéticos caminha muito bem em benefício de poucas indústrias farmacêuticas. A escalada da destruição dos recursos ambientais globais (terra, ar, água) e degradações proliferantes de habitats que impedem tudo exceto formas capital-intensivas de produção agrícola, também resultaram na mercadificação por atacado da natureza em todas as suas formas (HARVEY, 2004, p. 123)²⁰.

²⁰ Harvey (2004) propõe uma relação entre as privatizações e expropriações da era neoliberal e a dinâmica atual de acumulação do capital através do conceito de acumulação por espoliação entendida como “alguns dos mecanismos da acumulação primitiva que Marx enfatizou foram aprimorados para desempenhar hoje um papel bem mais forte do que no passado. O sistema de crédito e o capital financeiro se tornaram, como Lenin, Hilferding e Luxemburgo observaram no começo do século XX, grandes trampolins de predação, fraude e roubo” (HARVEY, 2004, p.122). Portanto, para Harvey, a acumulação por espoliação se refere aos processos de expropriação e fraudes comandadas pelo capital financeiro. Consideramos que a categoria capital fictício é mais apropriada para descrever a dinâmica da acumulação capitalista. Para uma discussão acerca do tema ver Carcanholo (2010b).

Assim como realizado com a emissão de CO₂, a orientação é que a problemática ambiental, dada pelos limites físicos do planeta a expansão do capital, se converta em fonte de lucro através dos mercados financeiros. Assim que a ação de diversos estados nacionais, dentre eles o Brasil, e de organizações multilaterais como a Organização Mundial do Comércio (OMC) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) se destina a limitar os níveis de poluição e desmatamento, ao mesmo tempo em que cria a possibilidade de empresas e países poluidores adquirirem esse direito através da compra de títulos emitidos pelos detentores dos recursos ambientais.

No Brasil, o Plano Nacional sobre Mudanças Climática (PNMC) normatiza a utilização dos títulos de carbono nos setores de energia, siderurgia, mineração e agronegócio. Ao tempo em que fornece uma fonte de rentabilidade para os proprietários dos recursos naturais, permite a expansão de atividades econômicas predatórias do ponto de vista social e ambiental. Isto é,

a Política Nacional de Mudanças Climáticas cria a demanda de redução das emissões nacionais e a delega ao mercado através da autorização de emissão de bônus ou créditos de carbono por setores produtivos tidos como mais “limpos”. A instalação de megaprojetos energéticos na Amazônia, como a usina hidrelétrica de Belo Monte ou o Complexo Tapajós, além de impactar os territórios indígenas e de povos tradicionais amazônicos e gerar danos incomensuráveis à biodiversidade local, ainda poderão negociar, na forma de “ativo ambiental”, seu bônus por deixar de emitir carbono, levantando dinheiro no mercado financeiro (PACKER, 2012, p.127/128).

Nesse cenário, a construção da infraestrutura física na região da Amazônia contribui para viabilizar a exploração dos seus recursos naturais, colocando-os a disposição da lógica do capital fictício. O grau de abertura e internacionalização da economia brasileira garante que tal exploração seja realizada pelos capitais locais em associação com capitais estrangeiros.

Considerações Finais

A política governamental para a integração da América do Sul, conforme os pressupostos do regionalismo aberto, consolida as opções e estratégias do mercado. A IIRSA, ao organizar o espaço em função das necessidades de acumulação do capital, reforça os resultados adversos da inserção dos países da América do Sul na globalização, qual seja: consolida sua posição na divisão internacional do trabalho, segundo a qual os países subdesenvolvidos se especializam na produção de bens de menor valor agregado e conteúdo tecnológico, bem como no fornecimento de matérias-primas para indústria. Além disso, tal política reforça um padrão de crescimento com base na exploração de recursos naturais e da força de trabalho.

Ao colocar a diversidade dos recursos naturais da região a serviço do aumento da competitividade do setor extrativo, da produção de petróleo e derivados e da agroindústria, fortalece a posição de tais setores no mercado internacional e, por conseguinte na composição da estrutura

produtiva interna, afastando esses países dos setores que estão na fronteira da acumulação do capital, ou seja, daqueles produtos que conseguem estimular diversos setores de atividade e propiciam maior lucratividade.

Engendra, assim, a dependência tecnológica porque a especialização produtiva não permite aos países sul-americanos – inclusive o Brasil que possui a economia mais diversificada da região – dominarem os requisitos técnicos e científicos das mercadorias que confeccionam. Necessitam, assim, recorrer aos mercados externos e, particularmente, aos países centrais para dar continuidade ao seu processo produtivo.

Acrescente-se, ainda, que o estímulo a tais setores tende a agravar a fragilidade financeira dessas regiões, haja vista os mecanismos de transferência de valor²¹ que operam a través do comércio internacional e do pagamento de royalties pela utilização da tecnologia importada. Desse modo, aumentam-se os desequilíbrios no Balanço de Pagamentos (BP) e a necessidade estrutural de atrair capitais, com consequente aumento do endividamento dessas economias.

Apesar dos prejuízos, o projeto de Integração da infraestrutura continua em andamento porque está a serviço da expansão dos capitais sediados no Brasil, favorecendo as exportações e o IED que parte em direção a América do Sul. Em ambos os casos, a perspectiva é dar suporte a estratégia de crescimento com base no mercado externo, dotando tais capitais de melhores condições de concorrência nos mercados globais e regionais.

Além disso, também, está em consonância com as estratégias empresariais de capitais sediados em outros países do cone sul, a exemplo de Argentina, Chile e Peru. Seja por causa da importância da China como destino das exportações, seja porque é uma oportunidade de acessar o mercado brasileiro, o maior da região. Ademais dos interesses regionais, a IIRSA se constitui em suporte à acumulação do capital em geral, haja vista o intuito de aproveitar os recursos da região em prol da recomposição do seu processo de acumulação.

Bibliografia

ANTUNES, Antônio J. C. *Infra-estrutura na América do Sul: situação atual, necessidades e complementaridades possíveis com o Brasil*. CEPAL: Escritório Brasil, 2007.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). *Corredor Bioceânico Ferroviário – Estudos técnicos referentes ao eixo de capricórnio*. Brasília: Maio, 2011. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/arqs/corredor_bioceanico/Produto%206%20-%20Detalhamento%20do%20Tracado.pdf Acesso: 23/02/2013.

CARACANHOLO, Marcelo. *Dialética do desenvolvimento periférico: dependência, superexploração da força de trabalho e alternativas de desenvolvimento*. Mimeo, s.d.

²¹ Para maiores detalhes sobre os mecanismos de transferência de valor que operam nas economias subdesenvolvidas ver Marini (1977).

-
- _____. *O Banco do Sul – Arquitetura institucional, políticas públicas e o Desafio do Desenvolvimento na América Latina*. Rio de Janeiro: IPEA, 2010a.
-
- _____. Crise Econômica Atual e seus impactos para a organização da classe trabalhadora. *Aurora*, ano IV, n. 06. UNESP: São Paulo, 2010b.
- CARNEIRO, Ricardo. *Desenvolvimento em Crise: a economia brasileira no último quarto do século XX*. Caps. 7 e 10. São Paulo: UNESP, IE-Unicamp, 2002.
- CECEÑA, Ana Esther; AGUILAR, Paula & MOTTO, Carlos. *Territorialidad de la dominación: Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Buenos Aires: Observatório Latinoamericano de Geopolítica, 2007.
- CERQUEIRA, Daniela Franco. Determinantes e perfil do Investimento Externo Direto Brasileiro (IED) nos anos 2000. *XVII Encontro Nacional de Economia Política*. Anais. SEP: Rio de Janeiro, 2012.
- COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA (CEPAL). *Regionalismo aberto em América Latina y Caribe: la integración económica al servicio de la transformación productiva con equidade*. Chile: CEPAL, 1994
-
- _____. *UNASUR: Infraestructura para la Integración Regional*. Nações Unidas: Santiago do Chile: 2011
- FIOL, Rolando Flores *Integración de Infraestructura Regional en Sur America (IIRSA): Eje Perú – Brasil – Bolivia. “Visión de Negocios”*. CAF/ BID /Fonplata: Lima, 2003
- FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA (FONPLATA). *Visión de Negocios del eje de la Hidrovía Paraguay–Paraná*. Buenos Aires: IIRSA, 2007
- GILL, Louis. En el origen de las crisis ¿Sobreproducción o Subconsumo? *Carré Rouge* n. 40, Paris: abril 2009.
- Gomes, Keiti da Rocha. Internacionalização das empresas brasileiras no mercado Argentino. *Texto para Discussão* n. 1597. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA): Rio de Janeiro, março de 2011.
- HARVEY, David. *O novo imperialismo*. Loyola: São Paulo, 2004.
- INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SULAMERICANA (IIRSA). *Comunicado de Brasília*. Brasília: 2000. Disponível em: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/comunicado_brasilia_esp.pdf> Acesso em: 25/02/2014.
-
- _____. *Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)*. COSIPLAN: Buenos Aires, 2011.
-
- _____. *Análise do Potencial de Integração Produtiva e Desenvolvimento de Serviços Logísticos de Valor Agregado de Projetos da IIRSA (IPrLg)*. IIRSA, 2009

- _____. *Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN*. Buenos Aires: IIRSA, 2012. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/proyectos/Principal.aspx>> Acesso: 25/02/2014
- _____. *Planificación Territorial*. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=60>> Acesso em 14/01/2014.
- _____. *Cifras de la Cartera*. IIRSA: 2013. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=72>> Acesso: 26/02/2014.
- MARINI, Ruy Mauro. *Dialéctica de la Dependencia*. Serie Popular Era, 3ª. edição, México, 1977. Disponível em: < <http://www.marini-escritos.unam.mx/index.htm>> Acesso: 02/10/2010
- MARX, Karl. *O Capital*. 3a edição. Os Economistas. São Paulo: Abril Cultural, 1988.
- MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (MIDC). *Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP)*. MIDC: Brasília, 2008. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=3253#PDP>. Acesso em: 08 de janeiro de 2012.
- MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA). *Plano Nacional sobre Mudança do Clima*. MMA: Brasília, 2008. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/smcq_climaticas/arquivos/plano_nacional_mudanca_clima.pdf> Acesso: 01/03/2014.
- MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MP). *Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – 8o. Balanço*. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/ministerio.asp?index=61&ler=s882> Acesso: 27/02/2014.
- NASSER, Bianca. Economia Regional, Desigualdade Regional no Brasil e o Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. *Revista do BNDES*, v. 17, n. 14, p. 145-178. Rio de Janeiro: BNDES, dez 2000.
- NUMAIR, Elaine. Um Portal para o Pacífico: O eixo Interoceânico Central e a inserção da economia brasileira. Dissertação. Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRS). UFRS: Porto Alegre, 2009.
- PACKER, Larissa. *Capitalismo “Verde”: como os novos mecanismos jurídicos e financeiros preparam o mercado para a economia*. Disponível em: <http://br.boell.org/downloads/larissa_packer.pdf> Acesso 01/03/2014.
- SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR. *Estatísticas de Comércio Exterior (DEAEX)*. MIDC: Brasília, 2014. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/index.php?area=5>> Acesso em: 02/03/2014.
- SEOANE, José. Neoliberalismo y ofensiva extractivista: actualidad de la acumulación por despojo, desafios de nuestra América. *Theomai* no. 26. Buenos Aires: 2012. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12426097006>> Acesso: 01/03/2014.
- ZIBECHI, Raúl. *Brasil Potencia: entre la integración regional y un nuevo imperialismo*. España: BALADRE y ZAMBRA, 2012.