

A Integração da Infraestrutura Física Regional na Agenda Multilateral dos Países da América do Sul: a Importância da IIRSA e do COSIPLAN

Elen de Paula Bueno¹

Resumo: A integração da infraestrutura física regional constitui um dos temas mais importantes da agenda multilateral dos países da América do Sul, desde a criação, em 2000, da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA. Concebida como foro de coordenação e intercâmbio sobre infraestrutura entre os Governos dos doze países da região, a IIRSA, em seus doze anos de existência, desenvolveu, como demonstraremos, importantes e efetivos projetos. O objetivo do presente trabalho é oferecer um panorama dos principais projetos em matéria de infraestrutura do continente sul-americano, a agenda e execução das obras realizadas e as principais fontes de financiamento, bem como os planos e os desafios do atual Conselho de Infraestrutura e Planejamento - COSIPLAN.

Palavras-chave: Integração Física, Integração Regional, IIRSA, UNASUL, COSIPLAN

Abstract: The regional integration of physical infrastructure is one the most important issues in the multilateral agenda of South American countries since IIRSA was established in 2000. IIRSA was planned as a venue for coordination and information exchange on infrastructure among the governments of the twelve countries and in twelve years it developed relevant projects. The objective of this paper is to provide an overview of the main projects concerning infrastructure of South American continent, the agenda and execution of works and the main sources of funding, as well as plans and challenges of current South American Infrastructure and Planning Council - COSIPLAN.

Keywords: Physical Infrastructure, Regional Integration, IIRSA, UNASUL, COSIPLAN

¹ Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo - PROLAM/USP. Email: elen.bueno@yahoo.com.br

Introdução

Os processos de integração na América do Sul podem ser compreendidos à luz de duas principais fases delineadas ao longo do século XX: o denominado *Velho Regionalismo* e o *Regionalismo Aberto*. Em ambas as fases, a busca de um espaço sul-americano integrado teve como característica precípua a reunião de particularidades ligadas à geografia, à cultura e aos aspectos econômicos e sociais da região. A distinção das respectivas fases repousa na orientação de políticas econômicas adotadas pelos Estados e na formulação de políticas externas em consonância com os objetivos políticos e econômicos internos, além das influências exógenas, sempre marcadas pela crescente abertura ao comércio multilateral.

Grosso modo, pode-se considerar que o prisma essencialmente liberal e econômico norteou os processos de integração na região durante todo o século XX. Embora seja possível contemplar os traços peculiares do desenvolvimentismo e do neoliberalismo nas duas principais fases desse período, a preocupação econômica, seja com forte ou mitigada presença estatal, foi preponderante tanto na formulação das agendas políticas dos Estados, quanto no âmbito das teorias econômicas e de integração regional.

A experiência europeia no mesmo século e as novas formulações teóricas demonstraram a complexidade do fenômeno de integração, cujos interesses movidos indubitavelmente ultrapassam os aspectos meramente econômicos. Com efeito, a integração pode ser compreendida como um fenômeno multifacetado, complexo quanto à variedade de temas e dinâmico em termos de introdução de novos temas (CELLI, 2006). Neste diapasão, a teoria neofuncionalista das relações internacionais ganhou forças dentro da experiência do processo de integração europeu e contou com a contribuição de HAAS, teórico que pincelou a relevância das instituições na formação de comunidades entre Estados. O efeito *spillover*, formulado pelo teórico, afirma que a integração de determinada função contribui para a integração de outras funções, o que cria a necessidade de instituições e legislações comuns (SARFATI, 2005). Em outras palavras, torna-se fundamental para a própria integração econômica o desenvolvimento de instituições políticas, além de outras formas de cooperação capazes de aprimorar a integração regional.

Diferentemente do regionalismo europeu, o qual seguiu características próprias na segunda metade do século precedente, a integração regional na América Latina contou com um novo cenário na transição dos séculos. O denominado *Regionalismo Aberto*, marcado pela crescente interdependência e sob a ótica da liberalização da economia internacional e das ideias neoliberais mostrou seus primeiros sinais de enfraquecimento diante de economias fragilizadas e altamente dependentes das formulações da política externa norte-americana.

Desde de o Congresso do Panamá, realizado em 1826, as tentativas de aproximação entre os países da América Latina sempre tiveram, além das semelhanças históricas e culturais, a presença de uma característica comum: a busca pela autonomia e a resistência a quaisquer pretensões hegemônicas na região. O fator autonomia *versus* dependência econômica não pode ser olvidado em termos de integração na América Latina, frequentemente vinculada à agenda da política externa dos Estados Unidos. A Primeira Conferência Internacional Americana, realizada em Washington no ano de 1890, pode ser compreendida como uma fase inicial na formação de um sistema interamericano segundo os desígnios da potência hegemônica. Desde então, e de forma aparentemente contraditória, tornou-se comum a vinculação de interesses nacionais aos moldes norte-americanos, com maiores resistências por parte de determinados governos. A posterior resistência à formação da ALCA por parte dos países latino-americanos no século subsequente veio de encontro ao tradicional dilema acima mencionado.

As transformações no cenário geopolítico na passagem do século XX para o século XXI, culminando com os impasses nas negociações multilaterais, na atenção prioritária da política externa norte-americana ao Oriente Médio, o fracasso da ALCA, a ascensão dos governos de esquerda na América Latina e a *Diplomacia Moderada* formulada pelo Brasil, contribuíram para o advento de uma nova fase no âmbito dos processos de integração na América do Sul. Trata-se do *Regionalismo Pós-Liberal*, o qual ampliou a agenda de formulações políticas em termos de integração, incluindo novos temas como infraestrutura, energia, meio ambiente, segurança, educação, entre outros.

A União Sul-Americana de Nações (UNASUL) nasceu no âmbito do *Regionalismo Pós-Liberal* e denota a relevância da perspectiva política como suporte ao próprio desenvolvimento da integração econômica. Um dos principais temas essenciais para propiciar a integração econômica diz respeito à integração física e a premente necessidade de melhorias no setor de infraestrutura para o desenvolvimento regional.

I. A Infraestrutura e a Integração da América do Sul

A Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA, teve sua fase embrionária na Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, realizada em Brasília no ano de 2000. Celebrada no contexto das comemorações dos 500 anos do Descobrimento do Brasil, a Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul reiterou o espírito de busca por um agenda comum na região. Observadas a evolução da estabilidade política e o crescimento econômico regional, os Chefes de Estados reunidos reconheceram a necessidade de ampliação dos temas pertinentes ao aprofundamento das relações de cooperação com foco no fortalecimento da democracia e na infraestrutura de integração.

A Primeira Reunião confirmou a relevância da integração e do desenvolvimento da infraestrutura física como duas linhas de ação que se complementam. A formação do espaço econômico depende, indubitavelmente, da complementação e expansão de novos projetos de integração orientados pelos princípios da sustentabilidade social e ambiental, da capacidade de atração de capitais extrarregionais e da geração de efeitos multiplicadores intrarregionais.

Nesse primeiro momento, ainda sob inspiração do *Regionalismo Aberto*, os Presidentes reunidos discutem acerca da necessidade de financiamento tendo em vista a prevalência de instituições do setor privado e de instituições financeira multilaterais, entre as quais, o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, a Corporação Andina de Fomento - CAF, o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata - FONPLATA e o Banco Mundial. Ademais, enfatizaram o papel motriz da energia, das redes de transporte e das comunicações para integração dos países da América do Sul.

Posteriormente, o Consenso de Guayaquil sobre Integração, Segurança e Infraestrutura para o Desenvolvimento, formulado no âmbito da Segunda Reunião de Presidentes da América do Sul, em 2002, reiterou a importância do fortalecimento da infraestrutura como fator essencial para a integração do espaço econômico da América do Sul, sob o prisma da sustentabilidade econômica, ambiental e desenvolvimento institucional. Nesse segundo encontro, os Presidentes destacaram as primeiras

iniciativas formuladas pelos dozes países, entre as quais, o Plano de Ação, que inicialmente continha a identificação de 162 projetos ligados ao transporte, energia e telecomunicações² essenciais à integração regional.

Observadas as dificuldades iniciais existentes, a *Agenda de Implementação Consensuada*, aprovada para o período de 2005 a 2010, acabou por delinear 31 projetos prioritários concernentes à integração física da região. Além dos projetos em matéria de transporte (rodovias, portos, aeroportos e hidrovias), a *Agenda* contempla ainda temas concernentes à energia (oleodutos, gasodutos, redes de energia elétrica), comunicações e logística (transporte, fretes e seguros). Em matéria de financiamento, o plano inicial de implementação da agenda contou com o apoio do BNDES, do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, da Corporação Andina de Fomento - CAF e do Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata - FONPLATA. Os investimentos predominantemente públicos dos governos nacionais, além de investimentos públicos em parcerias com o setor privado, constituem outras fontes de financiamento dos projetos desenvolvidos.

II. Projetos da IIRSA

Os projetos da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana foram divididos em pontos de concentração, voltados a integrar os diferentes eixos existentes na América do Sul.

Nesse sentido, no *Eixo Mercosul-Chile*, integrado por Argentina, Brasil, Uruguai e Chile, o projeto se concentra na integração energética, com ênfase nos gasodutos e na construção de hidrelétricas. No mesmo trajeto, há a previsão do projeto de aprimoramento da rede de transportes por meio da construção de um túnel que interligará o Chile e a Argentina. A tradicional rota utilizada entre os dois países encontra limites em termos de celeridade no transporte de mercadorias, o que prejudica a integração econômica da região. Os veículos de transporte advindos do sul do Brasil passam pela Argentina e atravessam a precária *Rodovia dos Andes* até chegar ao Chile. As condições físicas e a própria barreira natural marcada pela Cordilheira dos Andes dificultam o transporte de mercadorias entre os países do *Eixo Mercosul-Chile*. Assim, o

² Documentos Unasul. Disponíveis em: <http://www.comunidadandina.org/unasur/documentos.htm>.

projeto, que inclui a construção de um túnel ainda indefinido se rodoviário ou ferroviário, promete agilizar a rede de transportes, mormente durante invernos rigorosos, período de maior dificuldade na locomoção de veículos na *Rodovia dos Andes*. Com efeito, a importância do túnel que liga ambos os países pela cordilheira andina, além de propiciar o incremento do comércio regional, também possibilitará ao Chile maior facilidade e rapidez no acesso a mercados europeus e africanos através do porto de Buenos Aires.

A região do *Eixo Andino*, que congrega, de norte a sul, Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia, tem como foco a integração energética, com ênfase na construção de gasodutos. O *Eixo Andino* incorpora, ademais, os grandes corredores viários norte-sul, que integram as principais cidades desses países, com destaque para a *Rodovia Panamericana*, que serpenteia ao longo da Cordilheira dos Andes trechos da Venezuela, Colômbia, Equador e Peru, bem como a *Rodovia Marginal de la Selva*, a qual interliga os Andes venezuelanos à Floresta Amazônica colombiana, equatoriana e peruana, alcançando também o norte da Bolívia. A área de influência delimitada para o *Eixo Andino* alcança uma superfície de 2.556.393 Km², equivalente a 54,41% da área de superfície total dos países que englobam o referido *Eixo*³.

O *Eixo Interoceânico Central*, que abrange Peru, Chile, Bolívia, Paraguai e Brasil, apresenta como projeto principal o *Corredor Bioceânico*, o qual visa aperfeiçoar a rede de transportes voltada a facilitar e acelerar a exportação de produtos agrícolas brasileiros e minérios bolivianos tanto pelo Oceano Pacífico, como pelo Oceano Atlântico, atingindo assim, facilmente, a totalidade dos principais mercados globais. Assim, o *Corredor* pretende atravessar o continente sul-americano do Porto de Santos, no Brasil, passando pela Bolívia, até chegar aos portos chilenos de Arica e Iquique, possibilitando à Bolívia um maior acesso ao mar. A mesma pretensão interoceânica é visualizada no *Eixo Interoceânico de Capricórnio*, mais ao Sul, abarcada por Chile, Argentina, Paraguai e Brasil, de cunho estratégico igualmente fundamental.

No ano de 2010, o BNDES lançou o relatório sobre pesquisas e estudos técnicos destinados à avaliação técnica, econômico-financeira e jurídico-regulatória de soluções destinadas a viabilizar o sistema logístico ferroviário de carga entre os portos do Sul e Sudeste do Brasil e os portos do Chile. O projeto, inserido nos *Eixos de Capricórnio, Mercosul e Mercosul-Chile*, tem como premissas fundamentais: (i) a

³Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.
<http://www.iirsa.org/ejeandino.asp?CodIdioma=ESP>

existência de uma malha ferroviária minimamente consolidada, com possibilidades de construção de novos trechos e conectada a portos relevantes do Sul e Sudeste do Brasil, bem como aos principais portos chilenos que já tenham interligações operacionais com o modo ferroviário; (ii) a necessidade de implementação não apenas da ferrovia bioceânica, como também da integração e desenvolvimento regional dos países situados nos referidos *Eixos*, englobando obrigatoriamente de três a cinco países - Brasil, Argentina, Paraguai, Bolívia e Chile.⁴

Outras regiões foram igualmente inseridas como prioritárias no âmbito da IIRSA, como o *Eixo Amazonas*, o qual conta com a criação de uma rede eficiente de transportes hidroviários, vitais para o transporte de cargas volumosas através de longas distâncias e o *Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná*, essencial para integração dos transportes fluviais e para o desenvolvimento da produção de energia hidrelétrica, bem como a utilização compartilhada das redes de distribuição de energia elétrica.

III. A Agenda de Implementação Consensuada

O Plano de Ação inicialmente traçado apresentou enfoque nos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) a fim de melhorar a competitividade e promover o crescimento sustentável na região. *Ab Initio*, as atividades desenvolvidas no âmbito da IIRSA buscaram identificar as circunstâncias físicas e os quadros normativos e institucionais para a implementação de uma infraestrutura capaz de promover a integração sul-americana com base em três vertentes principais: (i) a coordenação de planos; (ii) a compatibilização e harmonização de aspectos regulatórios e institucionais; e (iii) a geração de mecanismos inovadores de financiamento público e privado.

A *Agenda de Implementação Consensuada* aprovada para o período de 2005 a 2010 acabou por delinear 31 projetos prioritários concernentes à integração física da região. O projeto foi dividido de acordo com os principais Eixos que interligam o continente sul-americano. No total, foram traçados dez Eixos de forma a aperfeiçoar a integração nas fronteiras e viabilizar os principais pontos de contato em termos de transporte. Inicialmente, os países participantes objetivavam uma via rápida para

⁴ Estudos Técnicos Referentes ao Eixo de Capricórnio. Descrição e Cadastro de Rotas dos Corredores Bioceânicos formulados pelo BNDES.
http://www.bndes.gov.br/arqs/corredor_bioceanico/Produto%203.pdf

implementação dos projetos com o apoio da Corporação Andina de Fomento - CAF, do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID e do Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata - FONPLATA.

Assim, a *Agenda de Implementação Consensuada* concentrou seus esforços no sentido de acelerar os projetos de integração física continental. A prioridade de determinados projetos foi estabelecida de acordo com o interesse de investimentos privados em associação com o setor público. Em termos de investimentos, houve a consolidação de uma evolução financeira de um total de 4 bilhões e 316 milhões de dólares em 2004 para 14 bilhões e 23 milhões de dólares em 2010⁵. Entre os projetos que apresentam um maior aumento nos investimentos, importante destacar o *Projeto Ferroviário Los Andes - Mendoza*, binacional entre a Argentina e Chile e a *Rodovia Lima-Tingo María-Pucallpa*, integrando portos e centros logísticos do Peru, no *Eixo Amazonas*.

Já no que concerne às modalidades de investimentos, 67,7% dos projetos da *Agenda de Implementação Consensuada* contam com financiamento público, 29% com financiamento público-privado e só 3,2% com financiamento privado. Além disso, as três instituições financeiras que fomentam a *Agenda*, BID, CAF e FONPLATA, contribuíram nas fases de preparação e execução de 20 dos 31 projetos prioritários, o que representa aproximadamente 65% dos projetos, num investimento total de 6 bilhões e 472 milhões de dólares.

Apesar da aspiração inicial de culminar a *Agenda* no período de 2005 a 2010, somente dois dos 31 projetos foram integralmente concluídos nesse período (a *Ponte sobre o Rio Acre* e a *Ponte sobre o Rio Takutu*). Hodiernamente, 61% dos projetos da *Agenda* se encontram em fase de execução e a previsão de conclusão total de todos os projetos tem como data o ano de 2020. Os principais projetos podem ser visualizados no quadro seguinte⁶:

⁵ http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/aic_2005_2010_relatorio_de_avaliacao.pdf

⁶ Ibid.

QUADRO 3: PROJETOS DA AIC 2005-2010
(em milhões de US\$)

Nº	Projetos	Eixo/Processos	Milhões de US\$	Países ⁽¹⁾
1	Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualeguaychú	MERCOSUL-Chile	780,0	AR (BR)
2	Adequação do Corredor Rio Branco-Montevideú-Colônia- Nueva Palmira	MERCOSUL-Chile	234,0	UR (AR-BR)
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco	MERCOSUL-Chile	35,0	BR-UR
4	Duplicação do Trecho Palhoça-Osório (<i>Rodovia Mercosul</i>)	MERCOSUL-Chile	700,0	BR (AR-UR)
5	Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza (Estrada de Ferro Transandina Central)	MERCOSUL-Chile	5.100,0	AR-CH
6	Rodovia Internacional 60-CH (setor Valparaíso-Los Andes)	MERCOSUL-Chile	286,0	CH (AR)
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	MERCOSUL-Chile	1.000,0	AR (BO)
8	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba e Centro de Fronteira	Capricórnio	23,0	AR-BO
9	Nova Ponte Presidente Franco-Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai-Brasil	Capricórnio	80,0	PA-BR
10	Construção da Rodovia Pailón-San José-Puerto Suárez	Interoceânico Central	477,0	BO (BR-CH-PE)
11	Anel Ferroviário de São Paulo (Trecho Norte e Sul)	Interoceânico Central	850,0	BR
12	Passo de Fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceânico Central	2,0	BO-PA
13	Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1ª Fase)	Interoceânico Central	49,0	BO (PA)
14	Rodovia Toledo-Pisiga	Interoceânico Central	95,0	BO (CH)
15	Pavimentação e Melhoria da Rodovia Iquique-Colchane	Interoceânico Central	42,0	CH (BO)
16	Recuperação do Trecho El Sillar	Interoceânico Central	120,0	BO (CH-PE)
17	Centro Binacional de Atendimento de Fronteira Desaguadero	Andino	7,5	BO-PE
18	Passo de Fronteira Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2,0	CO-VE
19	Recuperação da Navegabilidade do Rio Meta	Andino	108,0	CO-VE
20	Corredor viário Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís	Amazonas	373,0	CO
21	Rodovia Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	681,2	PE (BR)
22	Rodovia Lima-Tingo María-Pucallpa, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	1.351,3	PE (BR)
23	Porto Francisco de Orellana	Amazonas	105,3	EQ
24	Pavimentação Iñapari-Porto Maldonado-Inambari, Inambari-Julíaca/Inambari-Cusco	Peru-Brasil-Bolívia	1.384,3	PE (BR)
25	Ponte sobre o Rio Acre	Peru-Brasil-Bolívia	12,0	BR-PE
26	Rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown ..(1ª Fase: Estudos) ⁽²⁾	Escudo Guianês	3,3	GU-BR
27	Ponte sobre o Rio Takutu	Escudo Guianês	10,0	GU-BR
28	Rodovia Venezuela (Cidade Guiana)-Guiana (Georgetown)-Suriname (Paramaribo) (1ª Fase)	Escudo Guianês	0,8	VE-GU-SU
29	Melhorias na Via Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina e Cruzamento Internacional sobre o Rio Marowijne	Escudo Guianês	105,0	SU-GU
30	Exportação por Remessas Postais para PMEs	TICs	5,0	Regional
31	Implantação de Acordo de Roaming na América do Sul	TICs	1,3	Regional
TOTAL			14.023,0	

Notas:

Para a realização do presente relatório foram consideradas as fases dos projetos conforme a classificação utilizada para o Portfólio IIRSA no Banco de Dados de Projetos.

■ Perfil ■ Pré-execução ■ Execução ■ Concluído

(1) Identifica-se entre parênteses o país ou países vizinho(s) atingido(s) pelo projeto.

(2) Dado que a 1ª fase de projeto incluída na AIC só abrange os estudos, e estes já foram iniciados, sua fase é de execução.

Fonte: VI Relatório da AIC. Julho de 2010.

IV. O Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da UNASUL

O Conselho de Infraestrutura e Planejamento - COSIPLAN - foi criado em agosto de 2009 durante encontro presidencial da UNASUL em substituição ao Comitê de Direção Executiva da IIRSA. O Conselho, organizado em nível de Ministros da UNASUL, buscou conferir maior institucionalização e suporte político às atividades desenvolvidas em termos de infraestrutura e no âmbito dos projetos prioritários já delineados. Em observância ao artigo 2 do Tratado da UNASUL, os Presidentes sul-americanos, reunidos na Terceira Reunião da UNASUL em Quito, em agosto de 2009, decidiram a criação do Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento. De acordo com seu Estatuto, o COSIPLAN constitui uma instância de discussão política e estratégica para implementar a integração da infraestrutura regional dos países Membros da UNASUL⁷.

Aos moldes dos projetos delineados no âmbito da IIRSA, o COSIPLAN formulou o Plano de Ação Estratégico (PAE) 2012-2022 pautado nas seguintes características: (i) o reconhecimento dos resultados alcançados pela IIRSA em matéria de integração da infraestrutura regional; (ii) a constituição da *Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010*; (iii) o desenvolvimento de projetos em matéria de Processos Setoriais de Integração e (iv) o desenvolvimento e aplicação de novas ferramentas e metodologias de planejamento.

Um dos objetivos do COSIPLAN, estabelecido no PAE 2012-2022, consiste na atualização do "Portfólio de Projetos para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana", elaborado a partir do Portfólio de Projetos IIRSA. Em junho de 2011, realizou-se pela primeira vez este exercício no contexto do COSIPLAN, resultando em um portfólio de 531 projetos com um investimento estimado em 116 bilhões e 120,6 milhões de dólares, conforme explicado na tabela seguinte⁸:

⁷ Estatuto del COSIPLAN. Disponível em:

http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/rp_guyana10_estatuto_del_cosiplan.pdf

⁸http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/noticias/spi/111130_Cosiplan_API_Agenda_de_projetos_prioritarios_de_integracao.pdf

QUADRO 2: QUANTIDADE DE PROJETOS E INVESTIMENTO ESTIMADO
(em milhões de US\$)

EID	Nº Grupos	Nº Projetos	Investimento estimado
AND - ANDINO	10	64	9.343,5
CAP - DE CAPRICÓRNIO	5	76	8.979,1
HPP - DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ	5	93	6.514,8
AMA - DO AMAZONAS	7	64	6.099,9
GUY - DO ESCUDO GUIANÊS	4	18	4.540,3
SUL - DO SUL	2	27	2.738,0
IOC - INTEROCEÂNICO CENTRAL	5	61	4.112,7
MCC - MERCOSUL-CHILE	6	105	44.389,8
PBB - PERU-BRASIL-BOLÍVIA	3	25	29.557,8
TOTAL	47	531	116.120,6

Fonte: Banco de Dados de Projetos IIRSA (até 07/09/11)

Em matéria de instrumentos legais, o Estatuto e Regulamento do órgão foi aprovado de modo a reorientar as atividades até então a cargo da IIRSA. Os países-membros concordaram na necessidade de prosseguir com os projetos desenvolvidos ao longo de doze anos de trabalho da IIRSA. Em termos de investimentos, surge no novo cenário a criação do Banco do Sul como fonte de financiamento dos projetos de modo a propiciar a integração sul-americana.

No Brasil, em especial, a concessão de crédito é fundamentada em arcabouço técnico-jurídico no respectivo âmbito de atuação dos seguintes órgãos: Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), Comitê de Financiamento e Garantia das Exportações (COFIG), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Brasil, por meio do Programa de Financiamento às Exportações (PROEX), Fundo de Garantia à Exportação (FGE) e Seguradora Brasileira de Crédito à Exportação (SBCE)⁹.

⁹<http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010/1.1.6-america-do-sul-infraestrutura>

V. Conclusões

Os doze anos que marcaram a constituição da IIRSA apresentaram um novo cenário institucional no continente sul-americano. Neste diapasão, o advento da UNASUL contribuiu de forma significativa para consolidação dos projetos em andamento e a criação de novos mecanismos necessários ao desenvolvimento da infraestrutura na região.

O Relatório elaborado pelo Comitê de Coordenação Técnica (CCT) da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana¹⁰ demonstra que a integração física é progressiva e requer continuidade. Os avanços perceptíveis encontram, não obstante, numerosos desafios. O primeiro e o principal não poderia ser outro que o próprio relevo da região, marcado por uma difícil e complexa geografia. O cenário geográfico conta com a presença da Cordilheira dos Andes que separa os países da Sul-americanos em duas porções, além da extensa e densa Floresta Amazônica, a maior floresta tropical do mundo e de grandes rios na parte norte do continente.

A vulnerabilidade das economias nacionais constitui outro ponto apresentado no Relatório. Embora a região tenha apresentado um relevante crescimento econômico nos últimos anos, há ainda a presença de outro fator preponderante na América do Sul: quase 40% dos cidadãos sul-americanos vivem em situação de pobreza, muitas vezes olvidados pelo setor público.

Malgrado os desafios existentes, não há como negar que a integração física faz parte da integração regional. Torna-se, inclusive, cada vez mais premente para os avanços da integração *vis-à-vis* o cenário mundial marcado por processos velozes de comunicação e transporte. O advento da UNASUL, conforme expõe o Relatório, só pode ser entendido como a afirmação da vigência destas decisões estratégicas. Contudo, a concretização dessa tarefa requer uma sequência de decisões consistentes ao longo do tempo e a inércia e o eventual desinteresse público constituem os principais entraves ao desenvolvimento da região.

A IIRSA representou ao longo de sua existência uma das iniciativas mais inovadoras em termos de integração regional. A sua importância será reconhecida a

¹⁰http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/lb_iirsa_10_anios_sus_logros_y_desafios_por_t.pdf

longo prazo e seus caminhos contribuirão para uma maior inserção dos países sul-americanos em termos globais, além de propiciar a gradual integração física da região.

O viés ambiental de implementação desses projetos, embora permaneça como preocupação constante observada nos Relatórios, ainda encontra obstáculos práticos na esfera governamental. A própria diversidade étnica na região deve ser levada em conta na implementação de projetos que venham a obstruir a posse de determinados grupos indígenas em regiões específicas.

Outrossim, o próprio desconhecimento do setor privado e da sociedade civil a respeito da importância desses projetos constituem um longo caminho a ser percorrido em termos de integração da América do Sul. As iniciativas essencialmente públicas denotam a falta de perspicácia do setor privado, o qual indubitavelmente auferiria lucros significativos com a consequente ampliação de mercado decorrente da integração física regional. Exemplificando, o setor de turismo dos respectivos países seriam beneficiados, mormente em torno de melhoramentos nas malhas aeroportuárias, tão pouco conectadas na América do Sul.

O COSIPLAN nasce como um dos principais órgãos da UNASUL e representa um processo gradual de institucionalização, o qual exige precipuamente vontade política para uma integração física exitosa no futuro. Os desafios são imensos, mas os resultados podem ser frutíferos a longo prazo. Como ressalta GUIMARAES (2006), a América Latina – em especial a América do Sul – tem desafios que são comuns a todos os países da região e que somente podem ser vencidos em conjunto, pela união de seus esforços, não sendo possível uma solução individual para nenhum país do continente.

Bibliografia

BRAGA, Marcio Bobik. *Raul Prebisch e o Livre Comércio: as origens do pensamento econômico estratagista*. Cadernos PROLAM/USP. Ano 7, Vol. 2. 2008. p. 76-99

CELLI JUNIOR, Umberto. *Teoria Geral da Integração: em busca de um modelo alternativo*, in MERCADANTE, Araminta de Azevedo; CELLI JUNIOR, Umberto; ARAÚJO, Leandro Rocha de, org. *Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia*. Curitiba: Juruá, 2006.

SARFATI, Gilberto. *Teoria das Relações Internacionais*. São Paulo: Saraiva, 2005.

GUIMARAES, Samuel Pinheiro. *Quinhentos anos de periferia*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1999.

SANAHUJA, Jose Antonio. *Post-Liberal Regionalism in South America: The Case of UNASUR*. Florence: European University Institute, Robert Schuman Centre for Advanced Studies. Global Governance Programme, 2012.

Outras fontes

Balanco da Política Externa Brasileira 2003-2010. Página Oficial do Ministério das Relações Exteriores. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010/1.1.6-america-do-sul-infraestrutura>

Comunicado de Brasília. Reunião de Presidentes da América do Sul. Brasília, 2000.
Consenso de Guayaquil sobre Integración, Seguridad e Infraestructura para el Desarrollo II Reunión de Presidentes de América del Sur. Guayaquil, 2002.

COSIPLAN: Agenda de Projetos Prioritários de Integração, 2011. Disponível na Página Oficial do Ministério do Planejamento:
http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/noticias/spi/111130_Cosiplan_API_Agenda_de_projetos_prioritarios_de_integracao.pdf

Estudos Técnicos Referentes ao Eixo de Capricórnio. Descrição e Cadastro de Rotas dos Corredores Bioceânicos formulados pelo BNDES. Disponível em:
http://www.bndes.gov.br/arqs/corredor_bioceanico/Produto%203.pdf

IIRSA, 10 anos Depois. Suas Conquistas e Desafios. Relatório Comitê de Coordenação Técnica da IIRSA. Disponível em:
¹http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/lb_iirsa_10_anos_sus_logros_y_desafios_port.pdf

IIRSA, Agenda de Implementação Consensuada, 2005-2010. Relatório de Avaliação/Julho 2010.

Tratado Constitutivo da UNASUL. Primeira Reunião do Conselho de Chefas e Chefes de Estado da UNASUL. 23 de maio de 2008. Brasília, Brasil.