

## **A IMPORTÂNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL PARA A INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**

Caroline Alice Vendrameto Camargo, Guilherme de Freitas Dias, Jorge Muniz de Souza Morteau, Rafael Antonio do Nascimento, Yara Gómez Del Rosário - Alunos de graduação do curso de Geografia. Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (Brasil).

Rua Pancas, 79 – Vila Guilherme – São Paulo – SP – Brasil – CEP 02067-008  
e-mail: [naetrom@gmail.com](mailto:naetrom@gmail.com)

O trabalho tem como objetivo a análise crítica da importância do desenvolvimento do “Eixo Interoceânico Central” para a integração, sobretudo no que diz respeito à infra-estrutura física sustentável, de toda a América do Sul. Este eixo faz parte de uma proposta de compartimentação da referida região em áreas geopoliticamente estratégicas, delineadas pela IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura Regional Sul-Americana). Valendo-se de conceitos desenvolvidos por Milton Santos, pretende-se analisar geograficamente as potencialidades e, com isso, a problemática do eixo em si e de sua possível articulação com os demais eixos propostos, visando ao final uma integração regional harmoniosa. Por sua localização estratégica no mapa sul-americano (ligando Peru, Chile, Bolívia, Paraguai e Brasil), é possível pensar na união regional como algo palpável, uma vez que já existem esforços supranacionais para o desenvolvimento deste eixo, com a construção e melhoria de hidrovias, ferrovias, rodovias, portos e aeroportos. Mais do que isso, muitos dos outros eixos propostos são sobrepostos a este, mais centralizado, o que de fato pode vir a gerar uma articulação regional. Portanto, a maior contribuição desta análise é compreender e ressaltar as peculiaridades que tornam esse eixo fundamental para os planos de integração da América do Sul e, conseqüentemente, para um crescimento econômico sustentável, grande e de boa qualidade para toda região, assim como para uma inserção eficiente e eqüitativa numa economia global que seja inclusiva, participativa e respeite a diversidade cultural-ambiental, proporcionando bem-estar e justiça para a população.

Palavras-chave: *Estratégia, Eixo, Desenvolvimento, Infra-estrutura, Integração.*

## **1. Introdução e Histórico da Regionalização Sul-americana**

Como bem escreveu Enrique García (2004), a América Latina é uma das regiões mais ricas e diversas do mundo. Possui vastos recursos naturais, ampla biodiversidade, riqueza étnica e humana, relativa homogeneidade religiosa e lingüística e conta com uma localização estratégica com relação aos mercados mundiais. A região tem consolidado sua vocação democrática e seu compromisso com a paz. Tudo isto lhe confere um enorme potencial para levar adiante uma ambiciosa agenda renovada de desenvolvimento que lhe permita alcançar uma transformação econômica, política e social em benefício de todos seus habitantes. A integração regional e sul-americana é um fator de importância fundamental para o êxito de tal agenda de desenvolvimento.

Nas últimas décadas, a região tem realizado um esforço importante para alcançar uma integração física mais efetiva. Especialmente na última década, ressalta-se a criação da Rede de Transportes e o Inventário de Projetos Prioritários para a Integração da América do Sul, aprovados pela Conferência de Ministros de Transportes, Comunicações e Obras Públicas da América do Sul, cuja preparação teve a participação decisiva da Corporação Andina de Fomento (CAF) no apoio da definição e financiamento dos eixos da Comunidade Andina de Nações (CAN) e desta com o Mercosul (Mercado Comum do Cone Sul).

A partir dos anos 90, as estratégias de desenvolvimento têm considerado a integração regional como um complemento fundamental de seus próprios mercados nacionais, assim como uma base necessária e conveniente para uma eficiente inserção nos mercados internacionais. Neste esquema, os avanços do processo de integração estão condicionados a lograr estruturas produtivas eficientes (FONPLATA, 2003). Por sua vez, estes avanços geraram um evidente incremento nos últimos anos, verificado no intercâmbio de bens, serviços e pessoas, seja com fins comerciais ou turísticos. Esta dinâmica tem gerado a necessidade de uma maior integração física, e a conseqüente preocupação pelo

desenvolvimento da infra-estrutura de transporte em seus aspectos múltiplos, que vão desde o traçado, execução e manutenção das obras até a prestação de múltiplos serviços relacionados.

Comparando o comércio do Mercosul com o da CAN, o primeiro é mais diversificado, já que comercializa com vários blocos (EUA, União Européia, ASIAN), enquanto o comércio da CAN é mais concentrado ao comercializar principalmente com EUA e Canadá. Por isso, realizar um acordo comum possibilitaria a especialização conjunta dos produtos manufaturados, melhorando a produtividade e distribuição dos recursos, para logo fazer frente aos compromissos assumidos e a assumir nos diferentes âmbitos de negociação como a OMC, com a ALCA, etc.

Por comercializar pouco entre si e mais com seus sócios comerciais desenvolvidos, a integração comercial tipo Sul-Sul, ou seja, entre países em desenvolvimento, tende a causar menores desvios e a aumentar o comércio. Em outras palavras, estes países poderiam se beneficiar mais dos efeitos dinâmicos da integração física, ou seja, dos efeitos vinculados à exploração de economias de mercado, do incremento da competência e dos desdobramentos tecnológicos.

## ***2. A Iniciativa de Mobilização e Desenvolvimento para Integração da Infra-estrutura Regional da América do Sul (IIRSA)***

Uma das razões pelas quais não existe um harmonioso relacionamento comercial na região é provavelmente a falta de integração física entre os países de ambos os blocos. Neste contexto, os presidentes da América do Sul têm impulsionado a Iniciativa de Mobilização e Desenvolvimento para Integração da Infra-estrutura Regional da América do Sul (IIRSA), que teve sua origem na Cúpula de Presidentes da América do Sul (realizada em Brasília – DF, Brasil, de 30/08 a 1/09/2000). O objetivo da reunião presidencial foi estimular a organização do espaço sul-americano a partir da proximidade geográfica, da identidade cultural

e dos valores compartilhados dos países sul-americanos vizinhos. Com esta iniciativa, pretende-se fazer da América do Sul uma região mais competitiva, além de desenvolver e conquistar por completo o espaço geográfico sul-americano (Arcuri, 2004).

Neste contexto, a IIRSA constitui-se em uma valiosa contribuição ao esforço que os países estão realizando para promover a integração regional, superando os limites impostos por fatores físicos ou por disparidades normativas, sempre apegado a critérios de preservação ambiental e de desenvolvimento social. A atividade da IIRSA se dá em duas frentes: o suporte ao fortalecimento da infra-estrutura física e o apoio à convergência normativa que permita o uso eficiente desta infra-estrutura.

Para tanto, sugestões e propostas para a ampliação e modernização da infra-estrutura foram feitas, projetadas em um horizonte de dez anos (sendo 10 eixos de integração e desenvolvimento e seis processos setoriais necessários para otimizar a competitividade e a sustentabilidade da dinâmica logística). A proposta desta iniciativa regional implica em não só melhorar a infra-estrutura em si (viária, portuária, aeroportuária, fluvial, energética, etc), senão conceber um processo logístico integral que inclua o melhoramento dos sistemas e regulamentos aduaneiros, de telecomunicações, da tecnologia da informação, dos mercados de serviços de logística (frete, seguros, armazenamento, processamento de documentação, entre outros) e do desenvolvimento sustentável da vida social.

É nesse momento que nos valemos do conceito de elementos fixos e fluxos (SANTOS,1996), que permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também se modificam. Ou seja, o ideal de melhoria da

infra-estrutura (fixos) é a base para a troca (fluxo) não só de mercadoria, mas também de informações, que garantirão a sustentabilidade de cada eixo.

Dentro de uma proposta maior da IIRSA, seu plano de ações se fundamenta sobre os seguintes aspectos:

1. Desenhar uma visão mais integrada da infra-estrutura;
2. Enquadrar os projetos dentro de um planejamento estratégico a partir da identificação dos eixos de integração e de desenvolvimento regionais;
3. Modernizar e atualizar os sistemas reguladores e institucionais nacionais que normatizam o uso da infra-estrutura;
4. Valorizar a dimensão ambiental e social dos projetos;
5. Harmonizar as políticas, planos e marcos reguladores e institucionais entre os Estados;
6. Melhorar a qualidade de vida e as oportunidades das populações locais nos eixos de integração regional;
7. Incorporar mecanismos de participação e consulta;
8. Desenvolver novos mecanismos regionais para a programação, execução e gestão de negócios;
9. Estruturar esquemas financeiros adaptados à configuração específica de riscos de cada projeto.

De forma geral, o transporte na região pode ser visualizado através de um sistema de corredores que, com algumas exceções, iniciam-se nos principais portos, penetrando gradualmente no interior e conforma um sistema multimodal de transporte regional que apresenta a peculiaridade de conectar os centros produtores da costa leste do Oceano Atlântico com os portos do Oceano Pacífico.

## **2.1. Os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID)**

Conceitualmente, para dar estrutura a esta visão geoeconômica integrada da região, o espaço sul-americano foi organizado, segundo o planejamento estratégico da IIRSA, em Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), concebidos como as grandes regiões da América do Sul onde as oportunidades de negócios intra-regionais e globais estão gerando ou têm maior potencial de gerar fluxos de investimentos e comércio importantes, à medida que a infraestrutura se adequa aos negócios e às cadeias produtivas ao longo destes eixos, seja para consumo interno ou exportação ao mercado global.

Forma-se então uma rede, que pode ser definida como “toda infra-estrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, e que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação” (Curien, 1988 apud Santos, 1996).

A IIRSA tem obtido resultados significativos em matéria de EID, o que tem permitido conformar uma carteira de projetos de infra-estrutura de integração dada uma visão regional e aprovada em consenso pelos doze países da América do Sul.

De fato, as ações partiram da identificação de dez Eixos de Integração e Desenvolvimento, que se estruturaram no subcontinente sul-americano, como mostra o seguinte mapa.

**Figura 1 - Disposição espacial dos EID na América do Sul**



A identificação e definição da área de influência dos EID foi resultado de dois esforços complementares:

1. A análise do território em torno de critérios técnicos objetivos; e
2. O processo de validação sócio-política através de trabalhos de campo.

A partir disso, a IIRSA desenvolveu para cada EID uma visão de negócios, que a identifica com referências especiais das atividades economicamente dominantes e caracterizam sua infra-estrutura básica, relevando a partir de sua vocação produtiva e potencialidades as pressões sobre a infra-estrutura existente e suas demandas futuras.

Tais elementos, unidos ao Processo de Planejamento Territorial Indicativo desenvolvido pelos países, permitiram identificar uma carteira de projetos de integração física sul-americana.

Desta maneira, os EID representam uma referência territorial para o desenvolvimento sustentado para a América do Sul, pelos quais será facilitado o acesso a zonas de alto potencial produtivo que hoje se encontram relativamente exiladas ou subutilizadas devido a deficiente provisão de serviços básicos de infraestrutura, e proverão mecanismos para a distribuição racional e justa dos benefícios do desenvolvimento entre os territórios da região.

Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, o que interessa aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado. Criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez. Esses objetos transmitem valor às atividades que deles se utilizam (SANTOS, 1996). Nesse caso, podemos dizer que eles 'circulam' por dentro das novas redes que a cada dia se formam.

O desenvolvimento destes eixos poderá permitir aos países da região, caso realmente ocorra conforme o planejado, incrementar seu comércio intra-regional, superando as limitações que foram criadas por uma infra-estrutura inadequada. Ao mesmo tempo, abrirá a possibilidade de um melhor aproveitamento de suas potencialidades, facilitando uma maior especialização e um nível superior de desenvolvimento tecnológico. Tudo isto se traduzirá em importantes incentivos na produtividade dos países e, por consequência, na sua capacidade de competir com sucesso nos mercados internacionais, dadas as vontades por economias de maior mercado e escala que se alcançarão com a maior integração.

Segundo Martin Lu (1984 apud SANTOS, 1996), esse papel de integração é funcional e territorial, sendo responsável pela intensificação das especializações, por novas divisões espaciais do trabalho, maior intensidade do capital, circulação mais ativa de mercadoria, mensagens, valores e pessoas, maior assimetria nas



relações entre os atores. Para ele, “a integração pode ser conceituada como um processo de unificação do espaço da decisão com todas as conseqüências ao nível de mercado de fatores e produtos intermediários e finais” (SANTOS, 1996).

Considerando este objetivo, o presente trabalho se dispõe a analisar o Eixo Interoceânico Central e as peculiaridades de suas dinâmicas locais que contribuem para as propostas de integração regional.

O Eixo Interoceânico Central é um eixo transversal, do qual fazem parte cinco países da região: Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru. Abrange oito dos nove departamentos da Bolívia, com exceção de Pando; cinco Estados do Brasil: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo; a primeira região do Chile; todo o Paraguai e as províncias de Arequipa, Moquegua e Tacna do Peru. Sua superfície ronda os 3,3 milhões de quilômetros quadrados, que correspondem a 28% da superfície dos cinco países do eixo e a 19% da superfície total da América do Sul.

Sua população estimada é de 86.867.980 milhões de habitantes (36% da população total dos cinco países) e seus principais centros urbanos são: São Paulo, Rio de Janeiro, Campo Grande, Corumbá, Cuiabá, Santos, Campinas, Assunção, Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba, La Paz – El Alto, Oruro, Tarija, Potosí, Moquegua, Tacna, Iquique e Arica. A densidade populacional média é da ordem de 28,6 habitantes por quilômetro quadrado.

O produto bruto estimado é de US\$ 291 bilhões, representando aproximadamente 46% do PIB de seus países e 26% do PIB sul-americano, com um perfil produtivo orientado tanto à exploração primária como industrial. Possui uma importante superfície cultivada: soja e oleaginosas, cana de açúcar, mamão e pasto, o que permite uma significativa inserção comercial do eixo no plano internacional.

## **2.2. Os Grupos Técnicos Executivos**

Neste panorama, a IIRSA divide o trabalho de integração dentro de seus eixos em diversas frentes de trabalho. Ao se focar de desenvolvimento da infraestrutura regional através do conceito de eixos de integração e desenvolvimento e de processos setoriais, os Grupos Técnicos Executivos (GTEs) analisam temas específicos para cada eixo ou processo, tais como harmonização e/ou compatibilidade de marcos normativos, métodos para a identificação e avaliação integrada de projetos, análise dos aspectos ambientais e sociais, ações que impulsionem o desenvolvimento de zonas de densidade econômica abarcadas por uma área de influência do respectivo eixo, definição de mecanismos institucionais a nível de cada governo para atender às ações requeridas, entre outros.

Os GTEs são compostos por funcionários e especialistas designados pelos governos da América do Sul, pertencentes àquelas entidades que os respectivos governos consideram pertinentes. Estes Grupos Técnicos Executivos foram constituídos para cada eixo de integração e desenvolvimento e para cada um dos processos setoriais de integração aprovados pelo CDE (Comitê de Direção Executiva – instância diretiva da IIRSA para o delineamento estratégico geral dos trabalhos e aprovação dos planos de ação em todos os Eixos).

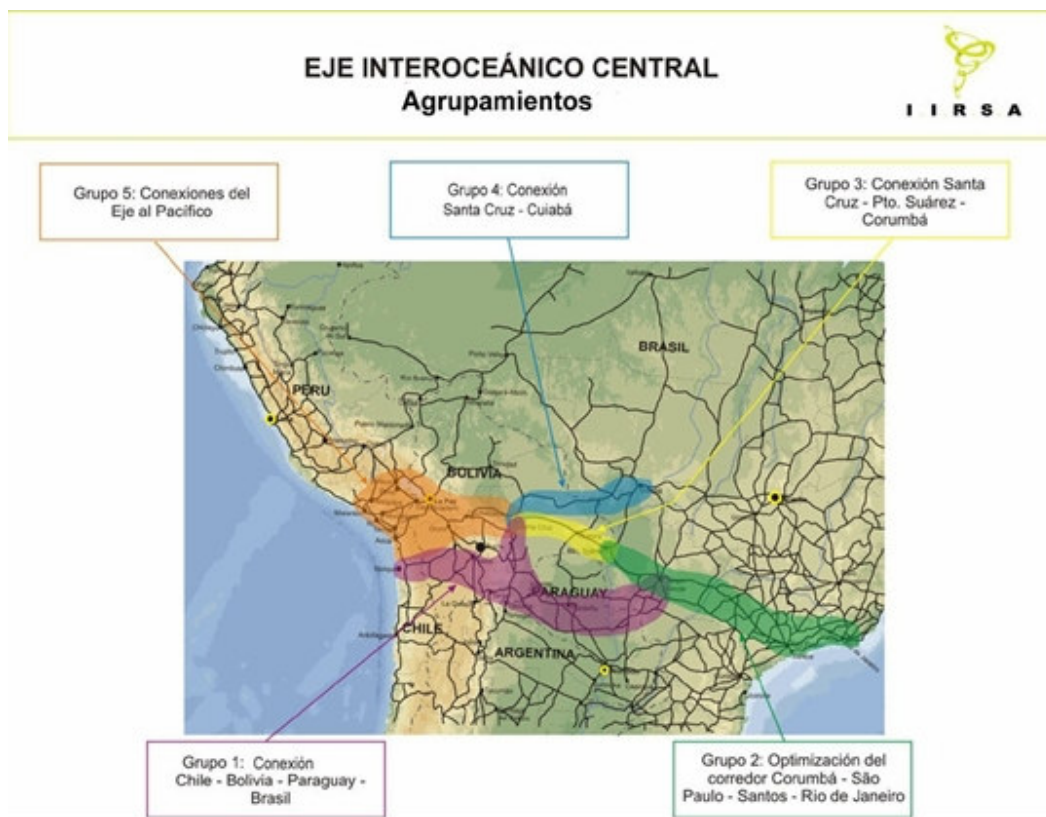
Os GTEs têm um caráter multisetorial e multidisciplinar. Os respectivos GTEs podem solicitar através do CCT (Comitê de Coordenação Técnica) – integrado pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), CAF (Corporação Andina de Fomento) e FONPLATA (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata), apoio técnico e financeiro aos projetos da IIRSA na qualidade de assessoramentos técnicos por parte de organismos regionais, sub-regionais e internacionais que atuam na área de cada grupo. Uma vez que as diferenças vão sendo acertadas dentro de cada grupo, as ações são executadas a nível nacional pelas entidades responsáveis, pertinentes em cada caso.

Por outro lado, os GTEs podem convidar, em determinadas regiões, representantes do setor privado nacional, regional e internacional, a fim de que contribuam à análise das características regulamentares e de financiamento que se encontram consideradas nos grupos, assim como determinar se as mesmas respondem às expectativas dos agentes privados interessados em participar no desenvolvimento, operação e/ou financiamento dos projetos previstos.

### 3. O Eixo Interoceânico Central – Características

Dentro do Eixo Interoceânico Central, existem cinco GTEs, dispostos de acordo com o mapa a seguir.

**Figura 2 – Grupos Técnicos Executivos do Eixo Interoceânico Central**

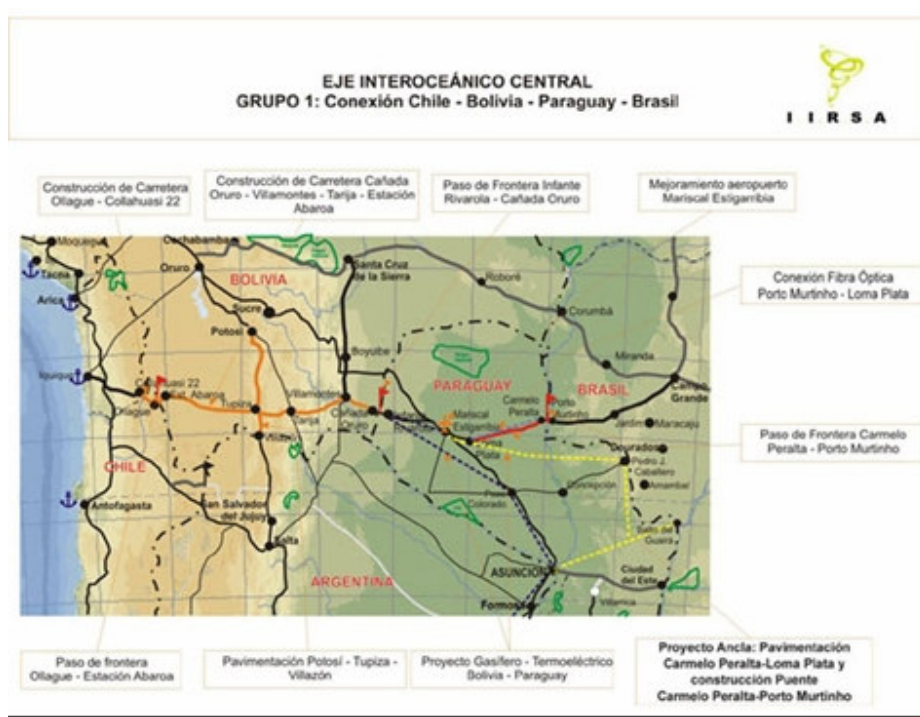


Nesta disposição, o planejamento do Eixo Interoceânico Central delimita GTEs que trabalham em diversas frentes para ampliar e melhorar as infraestruturas já existentes, propondo assim a integração física dentro do Eixo e dele com os demais delineados. Para tanto, os GTEs do eixo se configuram da seguinte forma:

### 3.1. GTE 1 – Conexão Chile – Bolívia – Paraguai – Brasil

Tem como função estratégica a interconexão de zonas produtivas regionais mais centralizadas no subcontinente americano, pois propõe um novo acesso destas terras centrais ao Oceano Pacífico, articulando territórios isolados. Seu projeto-âncora compreende a pavimentação da ligação rodoviária entre Carmelo Peralta e Loma Plata (no Paraguai), assim como a construção da ponte sobre o rio Paraguai interligando Carmelo Peralta à cidade brasileira de Porto Murtinho (no Estado de Mato Grosso do Sul). São também de fundamental importância os outros projetos do grupo, conforme revela o mapa a seguir.

**Figura 3 – Mapa do GTE 1 do Eixo Interoceânico Central**



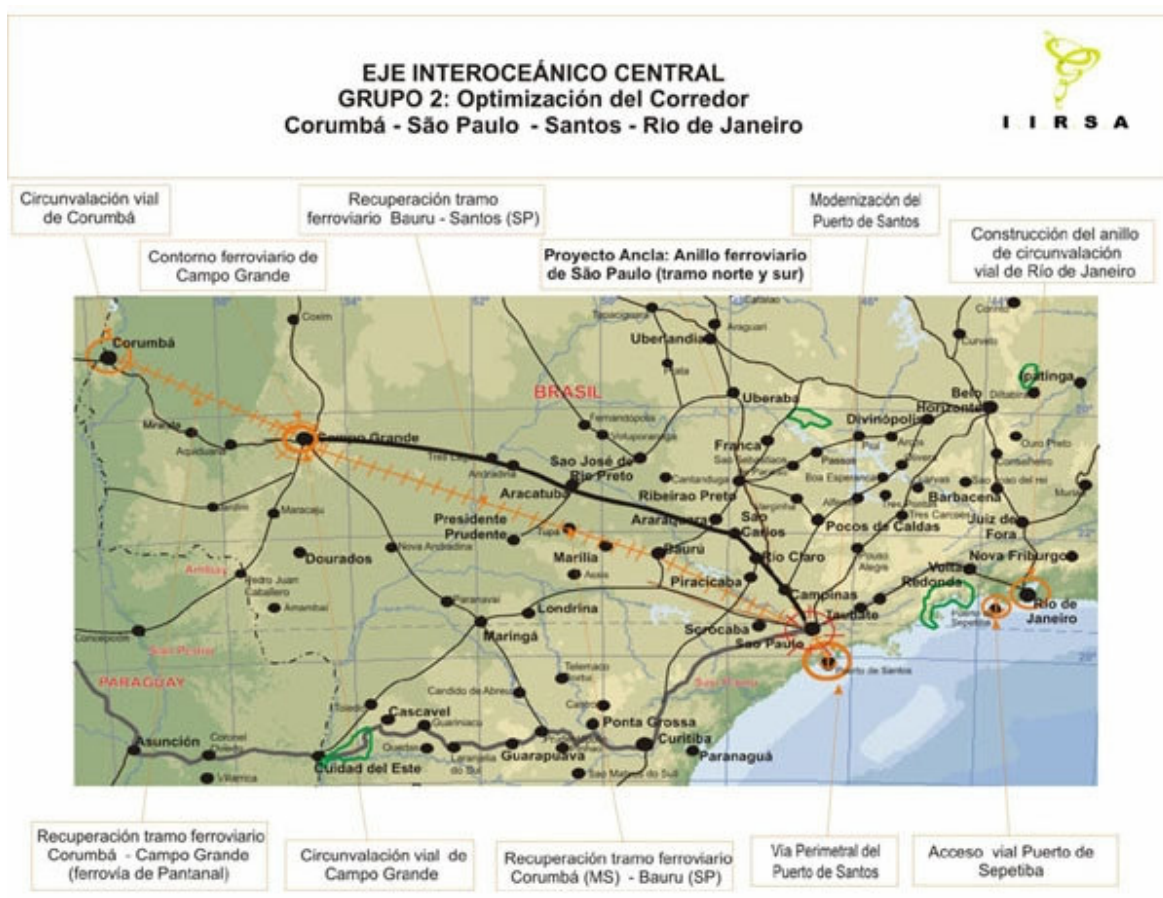
Os demais projetos do GTE 1 são: construção da rodovia Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa (Bolívia), posto alfandegário em Ollague - Estación Abaroa (Chile - Bolívia), pavimentação da rodovia Potosí - Tupiza - Villazón (Bolívia), construção da rodovia Ollague - Collahuasi 22 (Chile), conexão de fibra ótica Porto Murtinho - Loma Plata (Brasil - Paraguai), melhoramento do Aeroporto Mariscal Estigarribia (Paraguai), posto alfandegário em Carmelo Peralta - Porto Murtinho (Paraguai - Brasil), posto alfandegário em Infante Rivarola - Cañada Oruro (Paraguai - Bolívia) e Projeto Gasífero Termoelétrico Bolívia - Paraguai.

### **3.2. GTE 2 – Otimização do Corredor Corumbá – São Paulo – Santos – Rio de Janeiro**

Este grupo está inserido totalmente em território brasileiro e tem como função estratégica a redução significativa dos custos de transporte para as cargas brasileiras, bolivianas e paraguaias até o oceano Atlântico e entre os próprios países, levando ao aumento da complementaridade econômica entre os países, ao aumento da utilização do componente ferroviário na matriz de transporte regional e ao apoio no setor turístico da região (Pantanal e Andino). Seu projeto-âncora é o Anel Ferroviário de São Paulo (trechos Norte e Sul).

São também de fundamental importância os outros projetos do grupo: Acesso Viário ao Porto de Sepetiba, Anel Ferroviário de Campo Grande, Circunção Viária de Campo Grande, Circunção Viária de Corumbá, Anel de Circunção Viária do Rio de Janeiro, recuperação do trecho ferroviário Bauru - Santos (SP), recuperação do trecho ferroviário Corumbá (MS) - Bauru (SP), modernização do Porto de Santos, recuperação do trecho ferroviário Corumbá - Campo Grande (Ferrovia do Pantanal) e Via Perimetral do Porto de Santos. Podem-se visualizar todos os projetos no mapa a seguir.

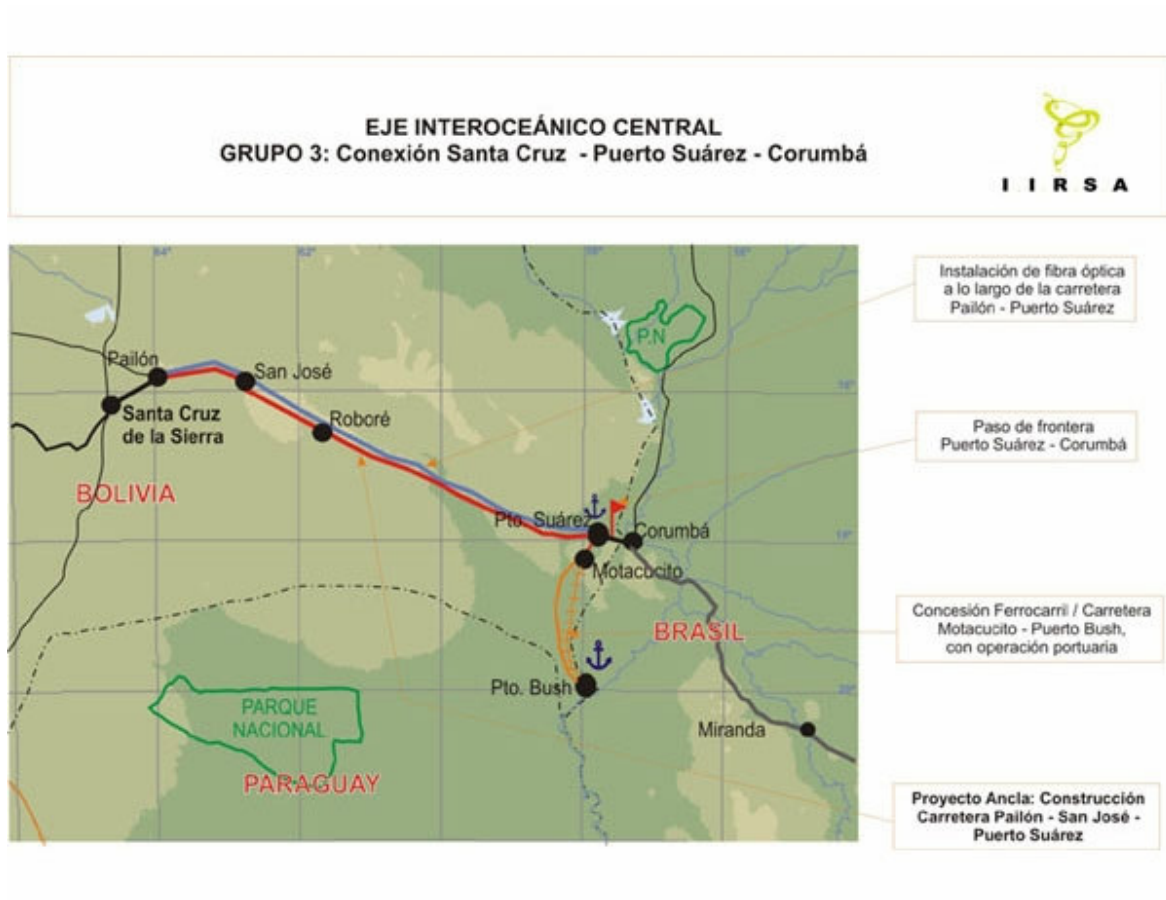
**Figura 4 – Mapa do GTE 2 do Eixo Interoceânico Central**



### 3.3. GTE 3 - Conexão Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá

Este grupo tem como funções estratégicas a complementação rodoviária e ferroviária ao longo do eixo, a redução significativa dos custos de transporte para as cargas brasileiras, bolivianas e paraguaias até o oceano Atlântico e entre os próprios países, o aumento da complementaridade econômica entre os países, o apoio no setor turístico da região (Pantanal e Andino) e a conexão com as hidrovias Ichilo – Mamoré e Paraná – Paraguai. Seu projeto-âncora é a construção da rodovia Pailón – San José – Puerto Suárez, interligando o oeste boliviano com a fronteira brasileira - paraguaia. Este e os demais projetos são verificados no mapa da página seguinte.

**Figura 5 – Mapa do GTE 3 do Eixo Interoceânico Central**



São também de fundamental importância os outros projetos do grupo: concessão Rodoferroviária Motacucito - Puerto Bush (Bolívia), com operação portuária, instalação de fibra ótica ao longo da rodovia Pailón - Puerto Suárez (Bolívia) e posto alfandegário Puerto Suárez – Corumbá (Bolívia – Brasil).

### **3.4. GTE 4 – Conexão Santa Cruz – Cuiabá**

Este grupo tem como funções estratégicas o desenvolvimento do potencial agrícola da região oeste da Bolívia e do Mato Grosso (Brasil), o aumento da integração do Pacífico com a região Centro-Oeste do Brasil (Mato Grosso), e vice-versa, e o aumento de tráfegos comerciais em ambos sentidos. Seu projeto-



âncora é a construção da rodovia Concepción – San Matias (interligando o centro e o oeste bolivianos). Este e os demais projetos são verificados no mapa a seguir.

**Figura 6 – Mapa do GTE 4 do Eixo Interoceânico Central**



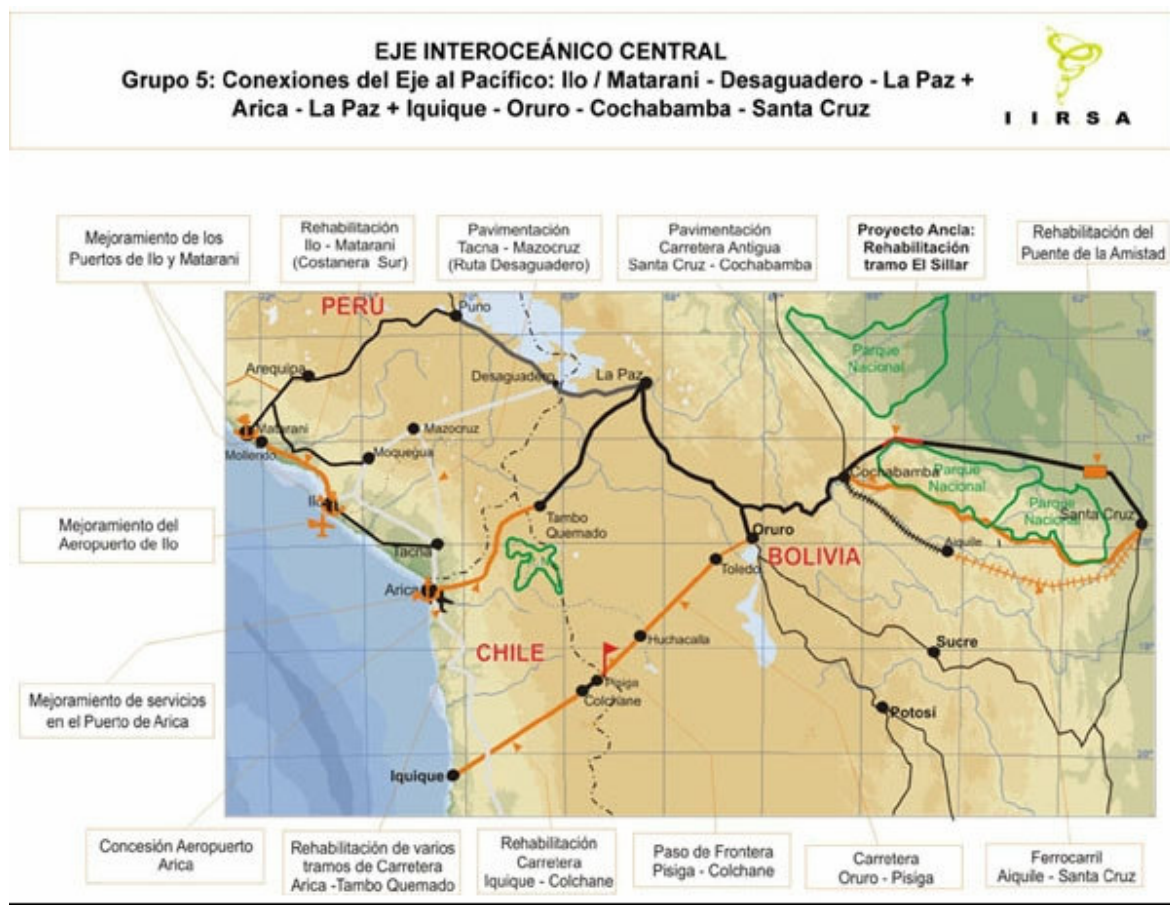
São também de fundamental importância os outros projetos do grupo: construção da ponte sobre o rio Banegas (Bolívia), pavimentação do trecho rodoviário Ponte Banegas – Okinawa (Bolívia), posto alfandegário San Matias - Porto Limão (Bolívia – Brasil), pavimentação do trecho rodoviário Porto Limão - San Matias (Brasil – Bolívia).

**3.5. GTE 5 – Conexões do Eixo ao Pacífico: Ilo / Matarani – Desaguadero – La Paz + Arica – La Paz + Iquique – Oruro – Cochabamba – Santa Cruz**



Este grupo tem como funções estratégicas aumentar o intercâmbio comercial entre os países e deles com mercados internacionais, reduzir os custos de transporte do Eixo até o Pacífico, reduzir custos de importação do Pacífico, aumentar a sinergia entre os GTEs, aumentar a confiabilidade e reduzir riscos, impulsionar o desenvolvimento fronteiriço e consolidação de mercados locais, e integração do trecho rodoviário El Sillar (Bolívia). Este e os demais projetos são verificados no mapa a seguir.

**Figura 7 – Mapa do GTE 5 do Eixo Interoceânico Central**



São também de fundamental importância os outros projetos do grupo: rodovia Oruro – Pisiga (Bolívia – Chile), posto alandegário Pisiga – Colchane (Bolívia – Chile), concessão do aeroporto de Arica (Chile), melhoramento do serviço do porto de Arica (Chile), reabilitação da rodovia Iquique – Colchane

(Chile), ferrovia Aiquile - Santa Cruz (Bolívia), pavimentação da antiga rodovia Santa Cruz – Cochabamba (Bolívia), reabilitação da Ponte da Amizade (Ponte Eisenhower - Bolívia), reabilitação de vários trechos da rodovia Arica - Tambo Quemado (trecho chileno), pavimentação da rodovia Tacna - Mazocruz (Rota Desaguadero - Peru), reabilitação da rodovia Ilo - Matarani (Costeira Sul - Peru), melhoramento dos portos de Ilo e Matarani (Peru), e melhoramento do aeroporto de Ilo (Peru).

#### **4. O Eixo Interoceânico Central - Análise**

No âmbito geográfico, o Eixo Interoceânico Central se mostra externamente importante porque reúne fatores-chave para a proposta da IIRSA de integração regional a partir do desenvolvimento de fluxos localizados. Estes fatores seguem melhor detalhados nos tópicos a seguir.)

##### **4.1. *Desenvolvimento horizontalmente orientado***

A proposta da IIRSA de melhoria da infraestrutura do Eixo Interoceânico Central romperia com um padrão de desenvolvimento vertical que permeou a história latino-americana desde os tempos pré-colombianos. O modo de produção em terraços, originário de épocas incaicas, buscava altitudes médias para aproveitar melhor os efeitos climáticos sobre a agricultura, levando a dependência da fixação nos Andes de um império tão extenso como fora o Inca. A colonização espanhola utilizou-se de todos os fluxos e fixos ali desenvolvidos para constituir uma rede de exploração mineral e garantir sua escoação. Do mesmo modo, os portugueses, que chegavam pelo Atlântico, viram a faixa litorânea brasileira como um terreno fértil para colonização, devido às condições morfoclimáticas, que apresentavam poucos obstáculos que a inviabilizasse. Desde o início da colonização, passando pelo processo de independência das colônias, até o advento da industrialização, as redes de desenvolvimento se ampliaram mantendo o mesmo esquema original, em dois eixos verticais: um beirando o litoral brasileiro e outro tendo os Andes como referência. Desde então, os fluxos intra-regionais

nunca se deram de modo horizontal, e parte devido à transpassagem da cordilheira andina, e outra devido aos imensos vazios demográficos de regiões como o Pantanal, os Chacos paraguaio e boliviano e a própria Amazônia, ao contrário do que, por exemplo, observa-se na Europa, Estados Unidos e Ásia, onde a fluidez geográfica se deu naturalmente no sentido horizontal. Portanto, a melhoria e implantação de novas infra-estruturas para ampliação e efetuação de uma rede dentro do eixo que ultrapassasse barreiras físicas fariam com que os fluxos, agora, ocorressem horizontalmente, gerando uma maior troca entre os países que abriga e também com toda a região sul-americana, sendo uma premissa básica para tal que o futuro do meio ambiente seja valorizado e o recurso natural seja explorado de forma sustentável.

#### **4.2. *Desentrave dos países “sem-saída”***

A integração da infra-estrutura do Eixo Interoceânico Central também cumpre uma missão de relevância geopolítica tanto para os países nele contidos quanto para a região como um todo. Ela não só auxiliaria a formação concreta de uma rede de fluxos comerciais como também aliviaria tensões político-econômicas que remontam a distúrbios do século retrasado. Dada à independência da América Hispânica, iniciaram-se, em fins do século XIX, guerras de disputa territorial entre países que hoje são peças-chave na conclusão do plano do Eixo, no caso, Bolívia, Peru, Chile e Paraguai. Primeiramente, a Bolívia perdeu parte de seu território a sudeste para o Paraguai (Guerra do Chaco) e, posteriormente aliada ao Peru, perdeu completamente seu território costeiro para o Chile. Desde então, estes países (chamados de “Sem-Saída” (OLIC, 1992), ou “Estados-Tampão” (MACKINDER (1945) apud MELLO, 1996)), mantêm entre si uma relação litigiosa no campo político, quando o assunto é a soberania desses territórios. A constituição de uma infra-estrutura efetivamente integrada possibilitaria um apaziguamento na medida em que tanto a Bolívia quanto o Paraguai teriam acesso em igualdade normativa a portos marítimos vizinhos, rompendo com esta embaraçosa situação político-territorial. Seria como se, pela primeira vez desde àquelas disputas territoriais, as fronteiras políticas e barreiras econômicas viessem

a baixo em prol de um bem comum: a livre troca e circulação de fluxos mercadológicos.

#### **4.3. *Centralidade estratégica do eixo: articulação produtiva das porções de toda a América do Sul e o fomento de uma economia regional em prol de uma melhoria de vida da população***

Este eixo, em particular, goza de uma vantagem geoestratégica inerente à sua especialidade. Dada a sua centralidade e a possibilidade de interligação com seis dos outros nove eixos propostos pela IIRSA, é de fundamental importância o bom desenvolvimento deste eixo para articular todos os fluxos de norte a sul, realizando integralmente a articulação de todo o subcontinente sul-americano. Com relação à espacialidade do eixo e ao impulso econômico que a IIRSA proporia com o plano de todos os eixos, nota-se que esta articulação de fluxos comerciais e financeiros através da infra-estrutura centralizada na América do Sul se utilizaria de um corredor de transporte bioceânico de produtos e insumos a mercados com alto potencial de crescimento, como o são os países asiáticos para todo o Atlântico Sul, e facilitaria o traslado de mercadorias e minerais exportáveis a ambos os lados do continente (costa do Pacífico e Atlântico).

#### **4.4 *Dinamicidade Espacial das Atividades Econômicas no Subcontinente***

Dentro deste corredor, no qual se situa o Eixo, é importante salientar as condicionantes que o fazem tão especial não só para o lugar que ocupa mas como para toda a região. O investimento em infra-estrutura se prova necessário uma vez que temos, ao longo de seu espaço, lugares que apresentam importâncias econômicas vitais para o mundo inteiro. A começar pelo leste, onde se encontra o maior e mais importante pólo financeiro-industrial da América Latina (Eixo São Paulo – Rio de Janeiro – Belo Horizonte), de onde se produz 70% do PIB brasileiro, um dos maiores do mundo, e onde se localiza o maior porto do Atlântico Sul, na cidade de Santos, no litoral paulista. Mais para oeste, passa-se por uma região intensamente produtiva, devida a agroindústria, onde *plantations* de soja e

a pecuária extensiva de gado transpassam fronteiras políticas em prol de um fortalecimento econômico agrário. Encontram-se aí as grandes fazendas nos Estados brasileiros de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, no oeste boliviano e no norte paraguaio, fazendo deste espaço o maior produtor de soja e carne em todo o mundo. A capacidade de produção para a exportação demanda infra-estruturas mais eficientes para escoamento de mercadorias em ambos os extremos do eixo, ao passo que países asiáticos, como o caso da China, são os maiores consumidores de soja no mundo, e a Europa, que se consolida como a maior consumidora da nossa carne bovina. Mais do que isso, a região está em vantagem competitiva perante o mundo no que diz respeito a recursos naturais e energéticos. A oeste do Chaco boliviano, numa zona em que se situam o altiplano andino e o litoral árido do Pacífico, o Eixo aporta umas das maiores jazidas de prata, ferro, cobre e estanho do mundo, além de importantes reservas de petróleo e a segunda maior reserva de gás natural do mundo. É ali que se encontram os maiores portos do Pacífico Sul, como os de Iquique, Arica, Antofagasta (Chile) e Ilo (Peru). Uma integração deste tipo pode implicar em importantes melhoras nos níveis de vida dos países, já que permitirá reduzir os custos da energia ao permitir aproveitar as economias de mercado e a otimização do uso da capacidade instalada e das interconexões existentes, articulando ofertas e demandas em toda a região.

É importante assinalar que o processo de integração energética da América do Sul permite compensar as diferenças climáticas e hidrológicas, os padrões de demanda e da distribuição geográfica dos recursos energéticos entre os países. Além disso, promove o investimento de longo prazo em infra-estrutura e favorece o desenvolvimento de mercados regionais de bens e serviços ligados à indústria energética, permitindo reduzir a dependência de fontes extra-hemisféricas de energia e contribuindo à harmonização de políticas e regulamentos entre países.

Outro aspecto importante dos eixos entre os países da CAN e do Mercosul é a complementação ecológica, produtiva e econômica que existe entre eles.

Estes projetos de integração de infra-estrutura permitirão à região proteger zonas com grande diversidade de flora e fauna que, lamentavelmente, têm sofrido importantes impactos ambientais devido a queimadas de bosques e atividades mineradoras e agrícolas informais. Uma maior integração de infra-estrutura permitiria incrementar a vigilância das autoridades para a tomada de medidas corretivas e preventivas, favorecendo a conservação das importantes zonas protegidas declaradas como reservas naturais. Mesmo assim, alcançar-se-ia um maior aproveitamento dos serviços ambientais, recursos genéticos, produtos madeireiros e não-madeireiros certificados.

### ***5. Considerações Finais***

A integração regional é parte fundamental das ferramentas de que dispõe a América Latina para alcançar um crescimento econômico sustentável, grande e de boa qualidade, assim como para uma inserção eficiente e eqüitativa numa economia global que seja inclusiva, participativa e respeite a diversidade cultural. A coordenação dos diferentes atores das dinâmicas de produção regional, enfocada em aumentar a competitividade da região e buscando aumentar a participação da região no comércio mundial, gerará bem-estar econômico ao aumentar o valor agregado da produção regional. A estabilidade macroeconômica é condição necessária para obter tais ganhos, porém se sabe que não é suficiente, o que implica em construir uma agenda renovada de desenvolvimento que esteja baseada no esforço interno dos países, assim como na cooperação internacional complementar, que envolva diversos atores e aplique instrumentos versáteis e criativos.

Aprofundar, portanto, este processo de integração sul-americana é uma contribuição importante para melhorar o bem-estar dos países, já que implica em uma integração mais coesa que aumente os fluxos comerciais, a coordenação das políticas, os movimentos dos fatores produtivos e a adoção de infra-estruturas física sustentável. Todos estes elementos permitirão à região aproveitar suas economias de mercado, melhorar as distintas capacidades instaladas nos

diversos setores do aparato produtivo, assim como diminuir sua dependência com relação à provisão de bens e serviços de fontes extra-regionais e, portanto, sua vulnerabilidade.

## **6. Bibliografia**

ARAÚJO, Heloísa Vilhena de (Organizadora). 2004. *Volume 2 – O Brasil e os países da Comunidade Andina de Nações: Seminário realizado em Brasília, no dia 27 de novembro de 2003; Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais. Seminários IPRI. En: Os países da Comunidade Andina.* Brasília, Brasil: Fundação Alexandre de Gusmão: Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais.

OLIC, Nelson Bacic. 1992. **Geopolítica da América Latina.** São Paulo, Brasil: Moderna.

MAGNOLI, Demétrio. 1995. **Para entender o Mercosul.** São Paulo, Brasil: Moderna.

MELLO, Leonel I. A. 1999. **Quem tem medo da geopolítica?** São Paulo, Brasil: Hucitec/Edusp [1996].

SANTOS, Milton. 1996. **A natureza do espaço.** São Paulo, Brasil: Hucitec.

Sítio eletrônico da IIRSA: <http://www.iirsa.org>

### **6.1. Referências Iconográficas**

Todas as figuras se encontram disponíveis no sítio eletrônico da IIRSA: <http://www.iirsa.org>