

IIRSA: UM NOVO PROJETO PARA A AMÉRICA DO SUL?

Plano de integração expande caminhos para exploração do continente

Manuela Moraes

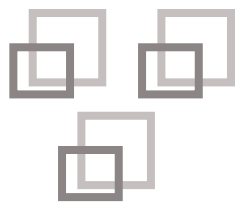
Em setembro de 2000 o governo Fernando Henrique Cardoso e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) apresentavam, em Brasília, o *Plano de Ação para a Integração da Infra-estrutura da América do Sul*, documento que propunha a cooperação dos doze países da região, com o apoio técnico-financeiro de grandes bancos multilaterais e nacionais, para a concretização de eixos de integração e desenvolvimento do continente. Este *Plano de Ação* parte de um estudo estratégico realizado pelo engenheiro Eliezer Batista – da Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE), ex-presidente da então estatal Vale do Rio Doce e pai de Eike Batista, hoje dono da Companhia – a pedido de FHC, na época Ministro da Fazenda do governo Itamar Franco. O estudo, concluído em 1996, apresenta a ideia de eixos de desenvolvimento para o continente a partir de uma análise das relações entre infra-estrutura e comércio internacional, e descreve a localização das principais riquezas naturais da América do Sul e a forma como podem ser utilizadas por meio da melhoria da infra-estrutura, e da conseqüente integração entre países e continentes.

Uma das conclusões do estudo de Eliezer Batista é que, se por um lado, o continente sul-americano possui um enorme potencial de desenvolvimento, por outro, existem barreiras naturais – como a Cor-

dilheira dos Andes, a selva Amazônica, o Istmo Centro-Americano, o rio Amazonas e Pantanal – que atrapalham este desenvolvimento e exigem soluções para serem rompidas. Após a assinatura do *Plano de Ação* pelos membros da Cúpula de Presidentes dos países da América do Sul, esta perspectiva integracionista vai se concretizar com a implementação da **Iniciativa de Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana (IIRSA)**.

Este plano traça uma divisão geoeconômica do território sul-americano em dez *Eixos de Integração e Desenvolvimento*, e propõe ações prioritárias nas áreas estratégicas de transporte (multimodal), energia e telecomunicações. Estes *Eixos* transcendem as fronteiras nacionais, e são o pilar básico de sustentação da IIRSA, resultado de um amplo diagnóstico que apontou o fluxo e o potencial de concentração econômica do continente. Cada um deles define o patamar mínimo de serviços de infra-estrutura a serem construídos dentro das três áreas de ação estratégica – transporte, energia, comunicações – consideradas instrumento fundamental para o sucesso da IIRSA.

Segundo o relatório que propõe a *Iniciativa de Integração*, seus principais objetivos são: “reduzir os custos do transporte; dinamizar o comércio intra e extra-regional aumentando a competi-



vidade dos países sul-americanos; aumentar a participação da iniciativa privada, protegendo legalmente os seus investimentos; promover e modernizar a infra-estrutura; e redefinir o papel do Estado.” Ou seja, nas palavras de Carlos Lessa, ex-presidente do BNDES, em discurso feito durante o Seminário de Prospecção de Projetos em 2003, “é preciso ocupar espaços, explorar as riquezas disponíveis, aumentar a competitividade e exportar o máximo possível, a fim de que os países sul-americanos possam se desenvolver”.

Fazendo uma análise das palavras de Lessa, podemos concluir que a infra-estrutura que se propõe é justamente a que permitirá que a América Latina se transforme em peça chave no mercado internacional de bens primários. Nessa perspectiva, “reduzir os custos do transporte e dinamizar o comércio intra e extra-regional” na realidade quer dizer “agilizar a circulação de mercadorias para diminuir o tempo improdutivo de circulação do capital e maximizar os lucros”; por “aumentar a participação da iniciativa privada” entende-se que “o Estado deve garantir a desregulamentação financeira e as condições de infra-estrutura necessárias para a instalação de empresas transnacionais de exploração de recursos naturais”. Por fim, “redefinir o papel do Estado” na realidade quer dizer “consolidar as reformas estruturais, ampliando o papel da iniciativa privada dentro do Estado mínimo, cuja responsabilidade se limita a regular,

planejar e financiar a infra-estrutura e os seus serviços”, ou ainda “responsabilizar o Estado pelas iniciativas que não oferecem possibilidade de lucros, em um primeiro momento, até que elas se tornem atrativas ao setor privado”

A construção de grandes eixos de integração intra e intercontinental são um dos pilares fundamentais da IIRSA, mas não se constituem na principal estratégia do

Mapa 1



plano. Em si, a construção de uma teia de infra-estrutura interligando continentes já representa um investimento de bilhões de dólares [ver tabela 1 pág. 6] envolvendo algumas dezenas de empresas responsáveis por sua construção, a maioria ligada ao setor de construção civil brasileiro. A estratégia fundamental da IIRSA constitui na abertura dos territórios a serem explo-

rados por grandes multinacionais, garantindo as condições necessárias para que isso ocorra. Como é possível observar no mapa 1, as rotas propostas interligam o subcontinente de ponta a ponta passando pelos principais centros produtores de bens manufaturados, extração de matéria-prima e de concentração da biodiversidade.

Neste aspecto, os planos de integração não se restringem à ponta sul do grande continente Americano. Seguindo a mesma lógica, o Plano Mesoamericano (antigo Plano Puebla Panamá) foi proposto pelo ex-presidente mexicano Vicente Fox na mesma época da criação da IIRSA. Atualmente, estes planos se complementam, interligando o grande continente por meio de grandes redes de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, desde o extremo sul até os Estados Unidos, principal consumidor de matérias primas do mundo.

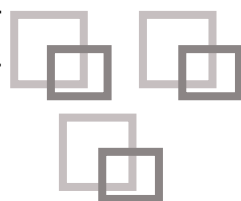
Segundo o relatório da *Agenda de Implementação Consensoada de 2005-2010*, organizada para dinamizar as obras, dos 31 projetos propostos para o período, dois foram concluídos, a Ponte sobre o Rio Acre e a Ponte sobre o Rio Takutu, que liga o Brasil à Guiana, ambas tiveram um orçamento de U\$ 22 milhões. Dezenove projetos estão em execução e dez em fase de preparação, com investimentos totais na ordem de U\$ 10 bilhões. Dados preliminares coletados no site da IIRSA apontam que, dos 54 projetos inicialmente propostos, a maioria já está em andamento com um custo total de mais de U\$ 24 bilhões, entre investimentos públicos e privados [ver tabela1].

Até o momento, uma das principais consequências da construção destes projetos, com a abertura de canais de escoamento de mercadorias, grandes usinas hidrelétricas, campos de prospecção de petróleo e de exploração de minerais, é a alteração das condições de vida das populações que cruzam seu caminho. Desta forma, comunidades inteiras são deslocadas e territórios indígenas são divididos ao meio, prejudicando o exercício de seu sustento.

As redes de interesse da IIRSA

Apesar da sistemática denúncia contra os impactos causados pelos projetos da IIRSA, a tutela dos governos da região aliada aos interesses de grandes empresas nacionais e multinacionais parece ser o sustentáculo para seguir na implementação total do plano de integração. A este respeito, a professora da UNAM e pesquisadora Observatório Latinoamericano de Geopolítica, Ana Maria Esther Ceceña, produziu um longo estudo que aponta os interesses de empresas estrangeiras e brasileiras que são beneficiadas direta ou indiretamente pelas obras da IIRSA.

Segundo seu relatório, a Construtora Norberto Odebrecht parece ser a empresa brasileira de maior interesse na participação de projetos relacionados à Iniciativa de Integração. A empresa tem atuação em mais de 13 países da América Latina, fora o Brasil, como é possível observar no mapa 2, que mostra com os pontos vermelhos as obras por ela operadas no âmbito da IIRSA.





No que diz respeito ao petróleo, que nos últimos anos vem se configurando como um dos principais recursos da região, é possível observar no mapa 3 o posicionamento estratégico das rotas de integração quando comparadas à localização das principais jazidas. Na região, a extração de petróleo e gás ainda é predominantemente exercida por empresas estatais, como é o caso da Venezuela e da Bolívia, mas nos outros países predomina a ação de empresas multinacionais, a exemplo da Exxon, Royal Dutch, British Petroleum, Chevron, CONOCO-Phillips, ENI, Petrobrás (de capital misto), Repsol-YPF, SK, Occidental Petroleum, Lukoil, EnCana e Oil and Natural Gas.

Apenas para citar algumas obras que visam facilitar o escoamento de petróleo e gás da região, estão em andamento o Gasoduto Nordeste Argentino, de U\$1 bilhão

bancado pelo Tesouro Nacional; o Gasoduto Aldea Brasileira (Uruguiana-Porto Alegre), de U\$510 milhões custeados pelo Governo Federal; e os Trechos I e II do gasoduto Urupabol (Bolívia-Paraguai-Uruguai), que juntos custarão mais de U\$2 bilhões.

Quanto às obras que contribuem para o escoamento de minerais, as principais beneficiárias são a transnacional Vale do Rio Doce, Anglo American, BHP Billiton, Rio Tinto, Xstrata e Nippon Mining Holdings [ver mapa 4]. Apenas na Argentina, onde está a maior concentração da atividade mineradora do continente estão previstas obras em mais de 33 ferrovias, a serem construídas, ampliadas ou reformadas, já no Brasil são 15 ferrovias e 20 portos, fluviais e marítimos.



Apenas com uma primeira observação sobre este plano de obras, é possível observar que encontra-se em curso na América do Sul, e também na América Latina, uma grande mudança no projeto de ocupação e definição do território e suas dinâmicas. Tais mudanças permitirão, a

Mapa 4



médio e longo prazo, o aprofundamento de uma realidade que foi colocada pra o sub-continente desde sua colonização, qual seja, a da expropriação sistemática de seus recursos naturais por uma dezena de empresas multinacionais que possuem interesses alheios aos dos povos latino-americanos. A realidade descrita por Eduardo Galeano em *As veias abertas da América Latina* repete-se agora sob o comando de outros agentes do capital, mas também com a ajuda fundamental dos governos da região, liderados pelo Brasil

que, longe de assumir um novo papel na ordem mundial sob o comando de Lula, não fez mais que aprofundar a lógica de subordinação, super-exploração e expropriação a que sempre estivemos sujeitos.

REFERÊNCIAS

- Empresas Transnacionais Brasileiras na América Latina: um debate necessário. 1ª. ed. São Paulo, 2009: Expressão Popular
- IIRSA. “Agenda de Implementação Consensuada de 2005-2010” Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/agenda_implementacion_consensuada/agenda_implementacion_consensuada.asp?CodIdioma=ESP>
- <http://www.iirsa.org>
- <http://www.geopolitica.ws/home.php>
- Organização dos Estados Iberoamericanos. “Plano de Ação para a Integração da Infra-estrutura da América do Sul” Disponível em: <<http://www.oei.es/oeivirt/cimeira2.htm>>



Tabela 1: Relatório de Projetos Concluídos da IIRSA. Fonte: <http://www.iirsa.org>

Nombre Proyecto	Monto (Milhões de Dólares)
Mejoramiento del puente josé antonio páez	\$1.280.000,00
Culminación de la pavimentación tame - arauca	\$7.800.000,00
Tramos faltantes de pavimentación entre villavicencio y puerto lópez	\$26.000.000,00
Nuevo aeropuerto regional de santa rosa	\$47.127.637,00
Mejoramiento y rehabilitación del tramo narupa - guamaniyacu	\$23.540.825,00
Fortalecimiento de las interconexiones cuatricentenario - cuestecitas y el corozo - san mateo	\$125.200.000,00
Proyecto interconexión eléctrica colombia - ecuador. Línea 230 kv (colombia-ecuador)	\$45.400.000,00
Extensión del oleoducto nor-peruano	\$800.000.000,00
Proyectos de interconexión gasífera	\$335.000.000,00
Proyecto interconexión eléctrica colombia - venezuela, puerto nuevo - páez - carreño	\$5.000.000,00
Accesos al paso de jama (ruta nacional n° 52 - empalme ruta nacional n° 9 - límite con chile)	\$54.000.000,00
Paso de jama: centro de frontera argentina	\$4.000.000,00
Ruta nacional n° 81: pavimentación las lomas - empalme ruta nacional n° 34	\$100.000.000,00
Ampliación del complejo portuario mejillones (fase i)	\$120.000.000,00
Obras de adecuación del puerto de antofagasta	\$18.000.000,00
Pavimentación de la ruta nacional n° 95: villa ángela - empalme ruta provincial n° 286 santa fe	\$37.000.000,00
Central termoeléctrica belgrano en campana	\$650.000.000,00
Central termoeléctrica belgrano en campana	\$500.000.000,00
Estación transformadora en mercedes	\$25.000.000,00
Accesos viales a encarnación	\$26.000.000,00
Desvío del arroyo aguapey	\$64.000.000,00
Programa de manejo ambiental y territorial (ruta cuiabá - santarém)	\$12.000.000,00
Puente sobre el río arraya	\$1.500.000,00
Puente sobre el río takutu	\$10.000.000,00
Construcción de interconexión a 500 kv tramo choele choel - puerto madryn	\$70.000.000,00
Pavimentación del tramo hasta la frontera con argentina, acceso a pino hachado ruta ch-181	\$5.000.000,00
Reparación del túnel las raíces	\$10.500.000,00
Reparación del túnel las raíces	\$31.000.000,00
Circunvalación vial de corumbá	\$8.000.000,00
Pavimentación porto limão - frontera con bolivia (san matías)	\$14.255.000,00
Paso de frontera pisiga - colchane	\$10.000.000,00
Rehabilitación del puente de la amistad (puente eisenhower)	\$3.000.000,00
Mejoramiento del puerto de matarani	\$35.000.000,00
Línea de transmisión yacyretá - buenos aires	\$600.000.000,00
Conclusión de la duplicación del tramo vial belo horizonte - san pablo	\$1.300.000.000,00
Construcción del anillo vial san pablo (tramo sur)	\$2.700.000.000,00
Construcción y pavimentación de la ruta br-282 / sc florianópolis - frontera con argentina	\$100.000.000,00
Construcción del tramo santa maría - rosario do sul (br-158 / rs)	\$30.000.000,00
Central térmica de ciclo combinado de puntas del tigre	\$170.000.000,00
Ruta nacional n° 7: construcción de variante vial laguna la pica	\$20.000.000,00
Ruta nacional n° 7: construcción de variante ferroviaria laguna la pica	\$30.000.000,00
Cobertizo zona caracoles	\$18.000.000,00
Mejoras al acceso vial puerto de valparaíso	\$105.000.000,00
Puerto terrestre los sauces (los andes)	\$10.000.000,00
Sistema de itaipú (existente)*	\$16.000.000.000,00
Línea de transmisión itaipú - londrina - araraquara	\$149.144.214,00
Puente sobre el río acre	\$12.000.000,00
TOTAL	\$24.468.747.676,00

*Nota: En este listado se incluyen las inversiones del proyecto “Sistema de Itaipú (existente)” perteneciente al Eje MERCOSUR-Chile, cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.