

PROJETOS PRIORITÁRIOS DO EIXO DE CAPRICÓRNIO E A PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO REGIONAL FEITA PELO COSIPLAN/IIRSA.

Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz
Doutoranda em Geografia
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (FCT/UNESP)
Presidente Prudente, São Paulo – Brasil

1. Breve contextualização sobre a criação do COSIPLAN/IIRSA e o Eixo de Capricórnio.

No contexto do regionalismo aberto, criada no ano de 2000, a Iniciativa para a Integração Regional Sul-Americana (IIRSA), surgiu na América do Sul com o objetivo de contribuir para o fomento da integração física no subcontinente, através do incremento técnico e ampliação das redes de transportes, energia e comunicações. Inserida em um novo cenário geopolítico e econômico do surgimento de novos atores e potências regionais sob a demanda crescente de exportação de *commoties* para a Ásia (Porto-Gonçalves e Quental, 2012). Isso porque até a entrada do século XXI, a geopolítica era marcada pela extensão, pela contigüidade, e afirmação dos estados nacionais, a partir daí, com a expansão das redes globais e a conformação cada vez mais veloz de diferentes tipos de fluxos, a integração passa a ser vista como algo necessário para o fortalecimento da economia (Egler, 2014).

Para Benedetti (2014), a IIRSA surge, portanto, como um imperativo da integração dos mercados nacionais no intuito de buscar a articulação dos espaços pouco conectados, daí a proposição dos dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) para construção de novas infraestruturas ou adequação das já existentes. O critério para formação dos eixos é a existência e o potencial de fluxos nos pontos de maior atratividade do território sul-americano para o estabelecimento de trocas comerciais, dando ênfase nos projetos macrorregionais que abrangem todos os modais para a integração física da rede de circulação subcontinental (Costa, 2009).

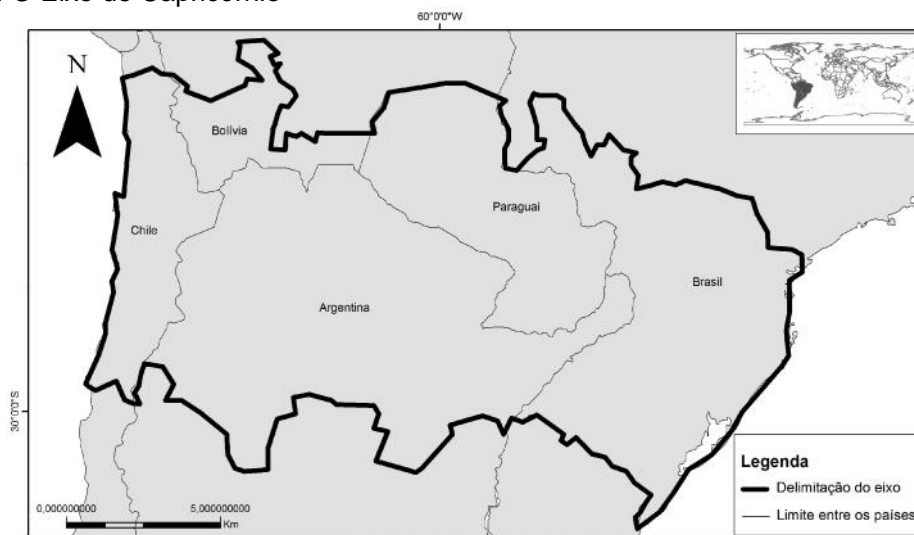
Após o advento dos governos de esquerda na América do Sul, tendo como a principal figura o governo Lula, no Brasil, as discussões acerca da integração regional sul-americana ganharam um novo conteúdo político, dando origem a acordos de cunho pós-liberal, sendo o principal exemplo na América do Sul, a União das Nações Sul-Americanas (Unasul), criada em 2008 (Sanahuja, 2008). Três anos após a criação da Unasul, a IIRSA foi inserida no COSIPLAN, que passou a ser chamada de COSIPLAN/IIRSA. Isso ocorreu justamente porque a criação da Unasul não significou um abandono das iniciativas anteriores, mas a busca pelo fomento da cooperação entre os países em outros campos, além do comercial (Lima, 2008).

Com o COSIPLAN/IIRSA foi inaugurada uma nova fase de desenvolvimento dos projetos, sobretudo pela criação dos fóruns entre os países, a partir dos quais foi criado o fórum como espaço de diálogo para discutir questões específicas dos eixos, projetos e obras de infraestrutura, o que deu maior respaldo às cooperações binacionais. Em função disso, o COSIPLAN/IIRSA faz parte de uma estratégia de regionalização para o incremento técnico infraestrutural no território sul-americano, em que um dos principais objetivos é alcançar maior fluidez territorial a fim de contribuir com o aumento dos fluxos, diminuir os custos com a produção de mercadorias, tornando-as mais competitivas no comércio internacional.

Para otimizar o desenvolvimento dos projetos, o COSIPLAN/IIRSA propôs a regionalização da América do Sul em dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs), cujos critérios de formação, são os seguintes: as características demográficas, econômicas e produtivas de cada área que apresentam necessidades específicas quanto à dinamização

dos fluxos e a implantação de novos fixos. Dentre os EIDs, está o Eixo de Capricórnio, composto por Argentina, Brasil, Bolívia, Chile e Paraguai, como mostra o mapa 1.

Mapa 1: O Eixo de Capricórnio



Fonte: IIRSA, 2015.

Elaboração: Autora, 2015.

Caracterizado por uma área de dispersão territorial, produtora de *commodities* e de limitada rede de transportes (IIRSA, 2015), o objetivo do Eixo de Capricórnio é facilitar a exportação de produtos primários para os mercados internacionais, por isso 88,2% dos projetos são relacionados à infraestruturas de transportes, sendo que a maior parte deles corresponde ao modal ferroviário (COSIPLAN/IIRSA, 2013). Arroyo (2015) usando como referência Gottman, afirma que para explorar um recurso e utilizá-lo economicamente é preciso deslocá-lo, a autora menciona, a partir disso, a importância das infraestruturas que compõe uma rede técnica, atribuindo a localização, maior competitividade em relação aos demais, tornado-se por isso mais atrativa.

Ao contrário, a escassez de infraestruturas de transportes acompanhada da deterioração das infraestruturas existentes dificultam a fluidez territorial. Fluidez que é fundamental, de acordo com Silva Júnior (2009), para a reprodução do capital, a qual requer investimento em novos aparatos infraestruturais e ampliação dos fixos para atender os fluxos. No caso do Eixo de Capricórnio, os fluxos observados para a elaboração dos projetos são aqueles relacionados à exportação de *commodities*, sobretudo grãos, carnes e minerais (COSIPLAN/IIRSA, 2013), que são as principais mercadorias produzidas na área delimitada.

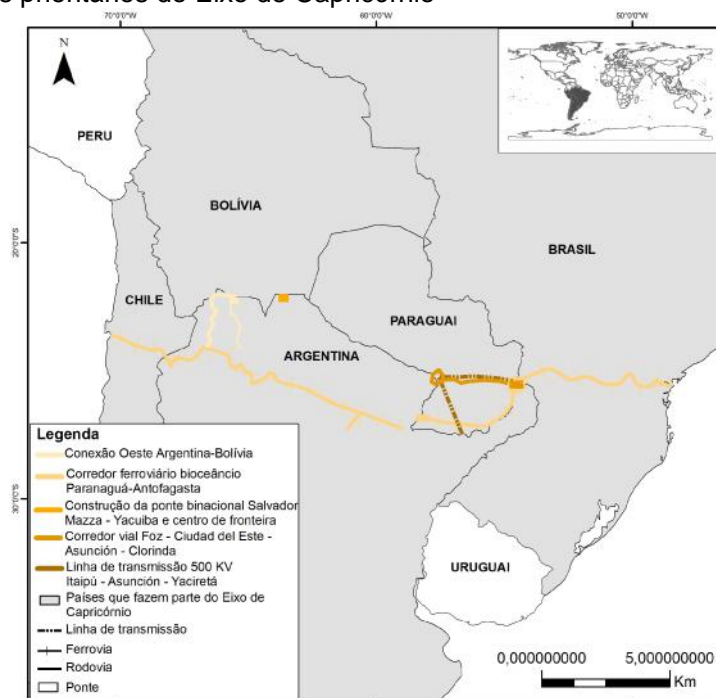
De acordo com os dados da Cepal (2014), dos países que fazem parte do Eixo de Capricórnio, no ano de 2013, todos tiveram maior porcentagem de exportação de produtos primários do que de produtos manufaturados, sendo o Brasil, o país com menor porcentagem de exportação de produtos primários, 63,6%, e a Bolívia, o país com maior porcentagem de exportação de produtos primários, 96,6%. Embora este texto se trate especificamente dos países do Eixo de Capricórnio, é importante ressaltar que os principais produtos de exportação na América do Sul são os produtos primários, herança que vem desde o período colonial, e que perdurou ao longo do tempo, sendo reforçada com a reprimarização da economia devido a demanda crescente de *commodities*, sobretudo da China (Lamoso, 2012).

2. Características dos projetos prioritários do Eixo de Capricórnio

Dentre os projetos que compõem o Eixo de Capricórnio, existem aqueles que estão inseridos na Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API). Para ser incluído na API, os projetos devem atender os seguintes requisitos: prioridade para os governos dos países envolvidos; alcance regional e fronteiriço; perfil coerente com o desenvolvimento sustentável. Embora este último requisito esteja estabelecido nos documentos oficiais do COSIPLAN/IIRSA, os projetos, muitas vezes são alvo de críticas, com a crítica feita por Porto-Gonçalves e Quental (2012), que ao se referirem dos projetos incluídos no portfólio da IIRSA afirmam que “esses processos de construção de infraestrutura para a região têm sido marcados por uma lógica territorial que concebe grandes áreas do espaço geográfico sul-americano como sendo ‘vazios demográficos’” (Porto-Gonçalves e Quental, 2012). Os autores mencionam ainda, que essa visão deixa de considerar a biodiversidade e as comunidades tradicionais, gerando conflitos territoriais (Porto-Gonçalves e Quental, 2012).

Os projetos do Eixo de Capricórnio inclusos na API estão apresentados no mapa 2, são eles: Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza – Yacuiba e Centro de Fronteira entre Bolívia e Argentina; Conexão Oeste Argentina-Bolívia; Corredor Ferroviário Bioceânico Paraguaguá-Antofagasta; Linha de transmissão 500 KV (Itaipu – Asunción – Yacyretá); Conexão Vial Foz - Ciudad del Este – Asunción – Clorinda.

Mapa 2: Projetos prioritários do Eixo de Capricórnio



Fonte: COSIPLA/IIRSA, 2013

Elaboração: Autora, 2015

Dos cinco projetos apresentados no mapa 2, apenas 1 não está relacionado ao setor de transportes, que é o projeto da “Linha de transmissão KV (Itaipu – Asunción – Yacyterá)”, cujo objetivo é construir uma linha de transmissão, visando a segurança energética no Paraguai, além de promover o intercâmbio de energia entre este país e a Argentina e abastecer as cidades dos três países envolvidos no projeto (Argentina, Brasil e Paraguai) (COSIPLAN/IIRSA, 2013).

Os demais projetos são voltados aos transportes, sendo dois deles específicos do modal rodoviário, a saber: “Construção da Ponte binacional Salvador Mazza – Yacuiba e centro de fronteira entre Bolívia e Argentina” e “Conexão Vial Ciudad del Este – Asunción – Clorinda”. O primeiro, em fase de execução, objetiva facilitar a circulação entre Argentina e Bolívia, através da construção de uma nova ponte internacional para diminuir o

congestionamento existente na atual ponte “Yasma”, em que há problemas relacionados ao tráfego intenso. O projeto de construção da nova ponte propõe integrar o principal corredor vial entre Argentina e Bolívia que vinculam a província de Salta, na Argentina, com os departamentos do sudeste da Bolívia, que possui um único corredor de transporte até Cochabamba e La Paz; devido a importância do projeto ele está incluído tanto no Plano Estratégico Territorial da Argentina, como no Plano de Desenvolvimento da Bolívia (IIRSA, 2015). O segundo projeto, “Conexão Vial Foz - Ciudad del Este – Asunción – Clorinda” está em fase de pré-execução, objetiva dinamizar as atividades econômicas que acontecem na região metropolitana de Asunción e da tríplice fronteira até Clorinda, na Argentina, através de uma proposta de integração física que busca dinamizar futuramente os fluxos entre os três países, sobretudo entre o estado do Paraná e o Paraguai.

O projeto “Conexão Oeste Argentina-Bolívia” é composto por subprojetos voltados tanto para o modal rodoviário, como para o modal ferroviário, que estão em etapa de pré-execução, visando: reabilitação de tramo ferroviário, construção de ponte e centro de fronteira, pavimentação de rodovia, e construção de um nó de integração multimodal (que estimule o desenvolvimento de atividades produtivas na região e evite a circulação de caminhões de cargas em vias urbanas das cidades fronteiriças) (IIRSA, 2015). Assim como no caso do projeto de “Construção da Ponte bionacional Salvador Mazza – Yacuiba e centro de fronteira entre Bolívia e Argentina” e de construção da “Nova ponte porto Presidente Franco – Porto Meira, com área de controle integrado Paraguai-Brasil”, para melhor atender o tráfego já existentes nas pontes de “Yasma” e da “Amizade”, a construção da “Ponte e centro de fronteira La Quiaca – Villazón” tem o mesmo objetivo.

Dos cinco projetos do Eixo de Capricórnio que estão inseridos na API, apenas o projeto de construção do “Corredor ferroviário bioceânico Paranaguá-Antofagasta” que está em execução é, exclusivamente, composto por subprojetos do modal ferroviário, no entanto, este é o de maior impacto para a integração regional.

O único país do Eixo de Capricórnio que não compõe diretamente o projeto é a Bolívia, no entanto o objetivo do projeto é que os impactos alcancem não só os países que fazem parte diretamente do projeto, mas toda a rede de transportes sul-americana para melhoria da fluidez do transporte de cargas mercados internacionais pelos oceanos Atlântico ou Pacífico. Um dos principais objetivos é diminuir os custos logísticos, já que propõe a construção de um corredor ferroviário que interliga o litoral paranaense no Brasil, passando pelo Paraguai e o norte argentino, ao litoral chileno. A partir da construção do corredor ferroviário bioceânico, por exemplo, para países como o Brasil ou Chile que contam com a possibilidade de escoamento de suas mercadorias apenas pelos oceanos do litoral de seus territórios, e, principalmente, para os países como a Bolívia e o Paraguai que não tem litoral, esse projeto possui grande importância (Ceceña e Motto, 2005).

Dos nove sub-projetos que compõem o corredor, apenas um está concluído, que é o tramo chileno Antofagasta-Socompa. Quanto aos tramos localizados na Argentina e no Brasil, embora ainda não estejam concluídos, os respectivos subprojetos estão em andamento. A preocupação é com o tramo localizado em território paraguaio pois o país apresenta dificuldades de financiamento para prosseguir com o subprojeto, um agravante é que enquanto em outros países a malha ferroviário em sua maior parte deve ser adaptada, as obras no Paraguai precisam ser construídas devido à falta de infraestrutura pré-existente no país. Como alternativa, o Paraguai busca firmar acordos com os Argentina, Brasil e Chile justificando que a construção de seu tramo terá impactos significativos a nível internacional, maiores do que os custos necessários para construí-lo, por este argumento os demais países teriam maiores benefícios que o próprio Paraguai¹.

3.Considerações finais

¹ Entrevista realizada em 25/06/2015 com o Sr. Patricio Mansilla, membro do Comitê de Coordenação Técnica da IIRSA e funcionário do BID, na cidade de Santiago, Chile.

Os projetos de integração regional propostos no âmbito do COSIPLAN/IIRSA através da ampliação das infraestruturas de transportes, estão relacionados a dialética entre fixos e fluxos, discutida por Santos (2008). Embora haja menção acerca da importância dos projetos também para a mobilidade de pessoas, este fato pouco é mencionado.

A integração regional através dos transportes neste contexto, se reduz, portanto, para fins de circulação de mercadorias, e é sobre este argumento que está pautada a demanda pela diminuição do descompasso entre fixos e fluxos no eixo de Capricórnio. Contraditoriamente, a proposição dos projetos prioritários tem pouca articulação com os projetos locais. Dessa maneira, uma rede de transporte internacional é proposta a fim de se sobrepor a redes locais sem que haja uma correlação direta entre os projetos. O projeto do Corredor ferroviário bioceânico Paranaguá-Antofagasta é um exemplo disso, apesar de sua importância na rede de transportes sul-americana, sua interligação com outros projetos e com infraestruturas locais existentes nos países não possui a mesma importância nos documentos oficiais do COSIPLAN/IIRSA.

4.Referências bibliográficas

- ARROYO, M. Redes e circulação no uso e no controle do território. In: ARROYO, M; CRUZ, R. de C. A. da (orgs.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografias, 2015, p. 37-49.
- BENEDETTI, A. Espacios fronterizos del sur sudamericano. Propuesta de un modelo conceptual para su estudio. In: **Estudios Fronterizos**. vol 15, n. 29, 2014, p. 11-47.
- BLANCO, J. Territorio, circulación y redes: articulaciones y tensiones. In: ARROYO, M; CRUZ, R. de C. A. da (orgs.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografias, 2015, p. 15-36.
- CECEÑA, A. E.; MOTTO, C. E. **Paraguay: Eje de la dominación del Cono Sur**. 1. Ed. Buenos Aires: Observatório Latino-americano de Geopolítica, 2005.
- CEPAL. **Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe**. Santiago: Naciones Unidas, 2014.
- COSIPLAN. **Agenda de proyectos prioritarios de integración**. Santiago: Cosiplan, 2013.
- COSTA, Wanderley Messias da, « **O Brasil e a América do Sul: cenários geopolíticos e os desafios da integração** », *Confins* [Online], 7 | 2009, posto online em 28 Outubro 2009, Consultado em 12 Julho 2014. URL : <http://confins.revues.org/6107> ; DOI : 10.4000/confins.6107
- EGLER, C. A. G. **Mercosul: um território em construção?** Disponível em: < <http://cienciaecultura.bvs.br/pdf/cic/v58n1/a13v58n1.pdf>>. Acesso em 29 de junho de 2014.
- LAMOSO, L. P. “Neodesenvolvimentismo” brasileiro: implicações para a integração regional no âmbito do Mercosul. In: **Sociedade e Natureza**. Uberlândia, ano 24, n. 3, 2012, p. 391-404.
- LIMA, M. R. S. de. Relações interamericanas: a nova agenda sul-americana e o Brasil. In: **Revista Lua Nova**. São Paulo, 2013, p. 167-201.
- PORTO-GONÇALVES, C. W.; QUENTAL, P. A. Colonialidade do poder e os desafios da integração regional na América Latina. In: **Revista Polis**, n.31, 2012, p. 1-28. Disponível em: polis.revues.org/3749. Acesso em 25 de setembro de 2015.
- SANAHUJA, J. A. La construcción de una región: Suramérica y el regionalismo posliberal. In: CIENFUEGOS, M; SANAHUJA, J. A (org.). **Una región en construcción. Unasur y la integración en América del Sur**. Barcelona: Edicions Bellaterra, 2010, p. 87-134.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.
- SILVA JÚNIOR. Roberto França da. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa**. 374 f. Universidade Estadual Paulista: Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2009.

Correio eletrônico: d.dayana@hotmail.com