

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

ANA CAROLINA MASSUIA SILVA

**A INTEGRAÇÃO INFRAESTRUTURAL DA AMÉRICA DO SUL:
O caso do Eixo Mercosul-Chile**

**SÃO PAULO
2024**

A INTEGRAÇÃO INFRAESTRUTURAL DA AMÉRICA DO SUL:
O caso do Eixo Mercosul-Chile

Trabalho de Graduação Individual em Geografia II (TGI II) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Profa. Dra. Maria Mónica Arroyo

SÃO PAULO

2024

Resumo

Esse trabalho tem como objetivo analisar a integração infraestrutural regional da América do Sul através do estudo de caso do Eixo de Integração e Desenvolvimento Mercosul-Chile, constituído por cinco países: Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai. O trabalho procurou realizar uma breve análise das teorias de regionalismo mais difundidas na América do Sul no século XX para compreender em qual contexto os líderes governamentais se reuniram e criaram organizações para a Integração sul-americana, sobretudo a Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA). A partir disso, procurou-se entender os mecanismos que foram definidos para a concretização dos projetos de integração e, através do Eixo mais dinâmico da Iniciativa, analisar o andamento dos projetos e se, através deles, a integração regional estava, de fato, ocorrendo.

SUMÁRIO

Introdução.....	5
1. As teorias contemporâneas sobre a Integração da América Latina.....	8
1.1. O regionalismo aberto.....	9
1.2. A teoria da dependência.....	15
2. IIRSA e a integração ao Cosiplan/Unasul.....	18
3. O Eixo Mercosul-Chile.....	30
3.1. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de Projetos IIRSA 2004.....	31
3.2. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos IIRSA 2007.....	46
3.3. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos IIRSA 2010.....	52
3.4. O fim da Agenda de Integração Consensuada (AIC) e os projetos do Eixo Mercosul-Chile.....	66
3.5. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos COSIPLAN 2011.....	66
3.5.1. Os resultados dos projetos do Eixo Mercosul-Chile apresentados na Carteira de Projetos do COSIPLAN 2011.....	77
3.6. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos COSIPLAN 2015.....	79
3.7. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos do COSIPLAN 2017.....	93
3.8. Resultados do Eixo Mercosul-Chile até a publicação do último informe do COSIPLAN.....	107
Considerações Finais.....	110
Referências Bibliográficas.....	112

Introdução

No modo capitalista de produção, sobretudo em sua fase atual, a circulação de mercadorias é necessária na mesma medida em que a produção delas, já que ela é essencial para efetivação do consumo. Sendo assim, o setor privado necessita de condições favoráveis para realizar a circulação, principalmente de redes de transporte bem desenvolvidas e redes de comunicação. Sobre isso, Arroyo esclarece:

(...) As vias rápidas lhes garantem uma circulação rápida, isto é, uma transformação do produto em consumo, em mercadoria, em capital realizado. Todo produto se distribui, se armazena, se comercializa e se consome. Depois de concluída a primeira fase desse circuito – seja na fábrica, na mina, na fazenda – o produto precisa ser distribuído para chegar ao mercado e ser vendido. Por isso, é importante, não apenas ter uma fábrica bem estruturada, uma fazenda bem organizada ou uma jazida que possa ser bem explorada, mas também a possibilidade de que a produção circule numa rodovia, ferrovia, hidrovia ou em qualquer outra rede técnica para que a mercadoria consiga se realizar. Isto acontece no final do processo: no momento da troca e do consumo.(ARROYO, p. 135, 2018)

Uma vez que a especialização produtiva de determinados locais e a divisão territorial do trabalho crescem concomitantemente com o modo de produção, as exigências de circulação se avolumam, ou seja, não só a circulação de mercadorias se faz essencial, mas também a de informações e normas. Sendo assim, as infraestruturas necessitam de contínuo investimento na sua modernização e ampliação (ARROYO, 2018).

Para que haja maior fluidez no território da América do Sul e a circulação possa ser efetivada em nível regional e global, é necessária que seja construída uma infraestrutura regional integrada. A discussão acerca da integração regional se dá no continente sul-americano há séculos, embora tenha sido mais proeminente a partir do século XX e a tensão entre o Estado e o setor privado sobre o papel das infraestruturas de energia e transporte no desenvolvimento da região sempre permeou a questão.

As políticas de infraestrutura, via de regra, criam expectativas e entusiasmo nos diversos segmentos sociais, de múltiplos espectros políticos, como empresas multinacionais e sindicatos, que entendem que o investimento em melhorias de infraestrutura são responsáveis por trazer mais prosperidade. Nessa mesma

perspectiva, no Brasil, não se encontram facilmente discursos contra a sua efetivação, entretanto, contrariamente, é comum a ideia de que desprovimento logístico regional é responsável por prejudicar a competitividade da região e gerar prejuízos de ordem econômica. É, portanto, importante pontuar que as novas rodovias, hidrovias, ferrovias, aeroportos e portos trazem, de fato, mudanças positivas como a redução do tempo de espera e do custo das mercadorias, todavia também podem levar a maior entrada de produtos estrangeiros com custo reduzido que retiram mercado das empresas locais (SEBBEN, 2017).

Sobre a relação entre os atores desse processo de circulação, Sebben escreve:

O aprofundamento da reflexão sobre a relação entre Estado, mercado, infraestrutura e capacidade de produção importa não apenas para examinar como esses atores e processos interagem em um determinado país, mas também para analisar os processos de integração regional na América do Sul. É o caso dos projetos de infraestrutura de energia, transporte e comunicações da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA, surgida nos anos 2000, e posteriormente absorvida pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento – COSIPLAN, órgão da União das Nações Sul-Americanas – UNASUL. (SEBBEN, 2017, p. 25)

É nesse contexto que está inserido o objeto desta pesquisa, o Eixo Mercosul-Chile da IIRSA. O Eixo surge a partir da criação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) realizada em Brasília no ano 2000 que tem como objetivo ser um espaço de trabalho de representantes dos governos para a dinamização dos processos de realização dos projetos de infraestrutura de integração dos países (Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai) pertencentes ao Eixo.

Sendo assim, este trabalho busca realizar um ensaio analítico e descritivo, visto que combina o estudo da história e das evidências empíricas com proposições analíticas e teóricas. Dessa forma, realiza-se um breve exame das teorias proeminentes de integração da América do Sul e o histórico que levou à criação das organizações que hoje fomentam a sua concretização, bem como a investigação das suas estruturas e a análise do seu Eixo mais dinâmico com o intuito de entender se a efetivação dos projetos levou à maior integração sul-americana, de fato.

O procedimento metodológico utilizado ao longo da pesquisa foi levantamento bibliográfico e documental, seguido de fichamento e sistematização das questões selecionadas para tratar e desenvolver o objetivo deste trabalho.

Como fonte principal desta pesquisa, utilizamos as Carteiras de projetos de 2004, 2007 e 2010 desenvolvidas pela IIRSA e as Carteiras de projetos de 2011, 2015 e 2017, realizadas pelo COSIPLAN, bem como seus informes. A documentação oficial sobre os projetos infraestruturais somente estende-se até 2017, como as análises do presente trabalho baseiam-se nos registros disponíveis dos projetos, elas são realizadas até essa data.

1. As teorias contemporâneas sobre a Integração da América Latina

Teorias e discussões sobre a integração latino-americana existem no subcontinente há vários séculos. Uma das teorias mais difundidas foi o Bolivarianismo, termo que deriva de Simón Bolívar - general venezuelano que lutou pela independência de muitos países da América do Sul (Bolívia, Colômbia, Equador, Panamá, Peru e Venezuela). O general do século XIX defendia, dentre outras bandeiras, o anti-imperialismo e a união dos países da América Latina para o alcance de uma independência plena e soberana.

Esta teoria orientou diversos setores da esquerda latino-americana, sobretudo a partir da década de 1960, quando grupos de guerrilheiros começaram a se aproximar da teoria e a elaborá-la à medida em que se afastaram da União Soviética. Na contemporaneidade governos como do equatoriano Rafael Correa, do boliviano Evo Morales e, principalmente, dos venezuelanos Hugo Chávez e Nicolás Maduro são considerados governos bolivarianos.

Não nos estenderemos sobre esta teoria porque embora entendamos sua relevância, aqui nosso objetivo é analisar as teorias recentes sobre a Integração da América Latina e as suas aplicações práticas.

No início da década de 1990, período de fundação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), duas teorias divergentes sobre a integração latino-americana obtiveram destaque nas discussões da época. São elas: a teoria do regionalismo aberto, desenvolvida pela Comissão Econômica para América Latina e o Caribe (CEPAL); e a teoria da dependência, do cientista político brasileiro Ruy Mauro Marini. Analisaremos cada uma das teorias nos subcapítulos a seguir.

1.1. O regionalismo aberto

A partir do final da década de 1960 e início da década de 1970, com o declínio da hegemonia dos Estados Unidos da América, como resultado da crise política internacional, da onda de revoluções e da crise do petróleo, iniciou-se um período de maior possibilidade de novas iniciativas de integração latino-americana.

A Declaração de Bogotá foi a primeira destas iniciativas, ocorrida em 1966 entre Chile, Equador, Peru e Venezuela, tinha como objetivo criar um acordo sub-regional, no contexto da Associação Latino-Americana de Livre-Comércio (ALALC). Em 1969, o acordo se materializou na criação do Pacto Andino. Inicialmente o Pacto envolveu a participação de Bolívia, Chile, Colômbia e Peru, em 1973, a Venezuela se juntou à iniciativa e o Chile a deixou em 1977.

A segunda tentativa aconteceu em 1975 quando Brasil e México propuseram a formação do Sistema Econômico Latino-Americano (SELA). O Sistema não pode ser considerado um bloco econômico regional, entretanto contribuiu para que o Tratado de Montevidéu ocorresse em 1980 e transformasse a ALALC em Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). A ALADI abria possibilidades maiores de acordos sub-regionais e incentivava cooperações entre países próximos. (RUCKERT e CARNEIRO, 2018)

Em Montevidéu, Uruguai, ocorreu a I Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transporte dos Países do Cone Sul em 1970. Naquela ocasião, foi adotado o Acordo 1.6, "Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre" com o objetivo de melhorar, regular e acrescentar um anexo de transporte ferroviário. Na V Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos países do Cone Sul, realizada em Santiago do Chile em 1974, foi aprovado o projeto da estrutura principal do Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre. Durante a VIII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes dos Países do Cone Sul realizada em Mar del Plata em 1977, que se aprovou o Projeto do Corpo Principal do Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre, também chamado de "Convênio de Mar del Plata", que foi posteriormente ratificado por todos os países signatários (Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai) (ALADI, 2012).

Estas iniciativas, no entanto, não foram a espinha dorsal da integração da América do Sul, mas sim a aproximação entre Brasil e Argentina causada,

sobretudo, pelo apoio institucional brasileiro dado à Argentina durante a Guerra das Malvinas.

Em 1986, o presidente brasileiro José Sarney e o presidente argentino Raúl Alfonsin, ambos os primeiros presidentes após a democratização de seus respectivos países, assinaram a Ata de Integração Brasil-Argentina que criou o Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE). Assim, analisa Bandeira:

A determinação com que Alfonsin e Sarney trataram de promover a integração econômica entre os dois países foi tanta que em apenas um ano se encontraram três vezes (duas com a participação do presidente do Uruguai, Julio María Sanguinetti). E seus esforços para construir o ‘zollverein’, a partir de um projeto integrado de produção, comércio e desenvolvimento tecnológico do setor de bens de capital, fornecimento de trigo, complementação do abastecimento alimentar e expansão gradual, sustentada e equilibrada do comércio, com apoio à exportação do país deficitário, visou possibilitar que o Brasil e a Argentina alcançassem maior autonomia e independência em relação ao mercado mundial, mediante crescente unificação de seus espaços econômicos. A própria ênfase dada à integração do setor de bens de capital, coração da indústria pesada e matriz do desenvolvimento tecnológico, mostrou o propósito de aumentar, particularmente, a capacidade de auto-sustentação e auto-transformação de suas economias, estabelecendo o ciclo completo da reprodução ampliada do capital, de forma independente, com a unificação dos dois mercados. (BANDEIRA, 2003, p.464-465)

Em 1988, ocorreu a assinatura do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento entre Brasil e Argentina, sob os governantes supracitados. A intenção era criar um espaço econômico comum e em dez anos, gradualmente, retirar os entraves tarifários e não tarifários da circulação de bens e serviços, havia também o propósito de coordenar e coadunar as políticas aduaneiras, monetárias, fiscais, cambiais, industriais e agrícolas (SILVA, 2017, p. 115).

George Bush, então presidente estadunidense, lançou em 1989 a Iniciativa para as Américas, cujo objetivo era a criação de um espaço de tomada de decisões conjuntas que ao longo do tempo se transformasse em uma zona de livre comércio em todo o continente. Os governantes da América do Sul foram favoráveis à ideia, no entanto, decidiram formar um bloco regional primeiramente com o intuito de se fortalecerem nas negociações com os EUA.

Estes processos culminaram na criação do MERCOSUL, através da assinatura do Tratado de Assunção pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Com a finalidade de conceber um mercado comum, decidiram que o processo se daria

por etapas, inicialmente com uma Área de Livre Comércio e posteriormente com uma União Aduaneira (Arroyo, 2010).

Vale aqui evidenciar as diferenças entre estas formas de integração econômica.

A Área de Livre Comércio é identificada pela liberdade de movimentos da totalidade dos produtos, usualmente industriais, oriundos dos países integrados e pela existência de uma política comercial própria de cada país membro relativamente a outros países. A necessidade de certificação da origem dos produtos é também uma característica da área de livre comércio, com o intuito de evitar que um país membro possa obter ganhos com a venda de produtos que importou do exterior, utilizando uma taxa menor do que aquela que os demais parceiros utilizam na importação de tais produtos de mesma origem.

Numa União Aduaneira, além da livre circulação de mercadorias, há uma política comercial comum em relação a países não parceiros, a qual se traduz na aplicação de uma tarifa externa única aos produtos importados do exterior. Outra característica desta forma de integração é a negociação conjunta de acordos com países externos, como acontece entre a União Europeia e o Mercosul.

O Mercado Comum, além das características específicas de uma união aduaneira, identifica-se pela liberdade de circulação de pessoas, serviços e capitais. Como é a União Europeia.

Sendo assim, o Tratado de Assunção previa que a transição para Área de Livre Comércio teria como prazo final 31 de dezembro de 1994, logo, a partir de 1º de janeiro de 1995 se iniciaria a etapa de União Aduaneira.

Em agosto de 1994, houve uma reunião em Buenos Aires onde a Tarifa Externa Comum (TEC) foi determinada para quase totalidade do universo tarifário, seu limite máximo foi fixado em 20%. O prazo estabelecido para adaptação dos países até o limite foi 2001, exceto para produtos de informática. A meta era que em 2006 a TEC fosse implementada em todo o universo tarifário.

Embora o MERCOSUL tenha sido concebido com a intenção de ser um instrumento de desenvolvimento autônomo da região, com parcerias produtivas, na década de 1990, perante os governos de Fernando Collor de Mello, no Brasil, e de Carlos Menem, na Argentina, e sob a influência do Consenso de Washington e do neoliberalismo, transformou-se em um bloco que priorizava o livre comércio (RUCKERT e CARNEIRO, 2018).

Na década de 1990, houve redução de tarifas internas do bloco, redução da TEC, aliás, quando esta foi cunhada em 1995 já estava em uma taxa muito abaixo do padrão, e valorização das moedas sul-americanas, medidas entendidas como motivadas para subsidiar os produtos estrangeiros.

A redução da TEC gerou um vultoso incremento das importações na América Latina, provenientes sobretudo dos EUA. Este aumento das importações gerou déficit nas balanças comerciais e comprometeu o setor produtivo latino-americano, como uma consequência, houve o aumento do desemprego na região.

A redução das tarifas internas do bloco, sobretudo porque foram realizadas sem planejamento, gerou o sucateamento de setores mais frágeis dos países menos desenvolvidos da região, particularmente após a desvalorização do real (SOUZA e SILVA, 2013).

A criação do MERCOSUL fez com que o volume de trocas entre o Brasil e demais membros do bloco passasse de US\$ 3,6 bilhões em 1990 para US\$ 18,5 bilhões em 1997. Entretanto, com a desvalorização da moeda brasileira e a crise econômica argentina, este valor recuou para US\$ 8,9 bilhões em 2002. A mudança de governo brasileira - que alterou a política externa do país, agora passando a entender a integração regional como uma questão central - e a retomada do crescimento econômico argentino, o PIB do país cresceu a uma taxa média anual de 9% entre 2003 e 2006, fez com que o comércio intra-regional voltasse a crescer. Em 2008, o volume de trocas entre o Brasil e os outros países do bloco chegou a US\$ 36,7 bilhões (SOUZA e SILVA, 2013).

No final da década de 1990, o Brasil já era o maior exportador de produtos manufaturados do bloco, sendo que as nações do bloco importavam mais do Brasil do que dos EUA. Entretanto, nesta relação observa-se dois problemas.

O primeiro é o fato de haver uma divisão do trabalho entre os países do MERCOSUL, o Brasil se transformou em exportador de manufaturados e importador de matérias primas. A segunda questão é o seu superávit em relação aos demais países, que quase triplicou em 4 anos, indo de US\$ 2,5 bilhões em 2004 para US\$ 6,8 bilhões em 2008. Neste processo, não só os grandes grupos empresariais brasileiros se beneficiaram, como principalmente, as indústrias transnacionais. (NETO, 2009)

Ao passo que o Mercosul se transformou em um sucesso comercial e alterou diversas dinâmicas da região, o Pacto Andino sofreu um golpe. Nos anos 1970, os

países da região se fortaleceram economicamente através da industrialização que tinha como objetivo a produção industrial nacional em detrimento das importações, foi fundamental a intervenção do Estado e a planificação da economia. Com a crise econômica mundial causada pela crise do petróleo, que teve sua oferta diminuída pelos países membros da Organização de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) em retaliação aos países ocidentais pelo apoio a Israel nos conflitos que ocorreram no Oriente Médio. Na América Latina houve também retração industrial. Assim, sobre pressão e influência da agenda neoliberal implementada na região, como o Consenso de Washington, o bloco deixou suas bases, apoiadas no antigo regionalismo da CEPAL, de proteção externa, e adotou o chamado regionalismo aberto, que mais adiante foi estruturado e defendido pela CEPAL.

O Consenso de Washington, estratégia imperialista estadunidense que foi desenvolvida durante o governo George Bush e implementada durante a década de 1990 e início da década de 2000, visava a profunda interferência do país nos processos de integração e desenvolvimento da América Latina. Ele foi desenhado por:

[...] um grupo de acadêmicos e executivos do governo e das empresas transnacionais estadunidenses, bem como do FMI, do Banco Mundial e de grandes grupos financeiros, com o objetivo de analisar o panorama mundial e propor alternativas para as dificuldades econômicas enfrentadas pela economia mundial (SOUZA e SILVA, 2013 p.151)

Uma importante sugestão foi o fim das barreiras protecionistas dos países da periferia.

O objetivo imediato do governo dos EUA com o Consenso de Washington era, de um lado, encontrar mercados para os produtos e capitais excedentes das transnacionais estadunidenses e, de outro, suprir-se de força de trabalho e de matérias-primas baratas a fim de melhorar sua capacidade de competir no mercado internacional. (SOUZA e SILVA, 2013 p.151)

Com a pressão do Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial (BM) e do governo dos EUA, os países latino-americanos aderiram gradualmente ao projeto do referido Consenso. Houve a diminuição da tarifa média de importação na região de 40% para 15% e após a abertura comercial, os EUA, que exportaram US\$ 35 bilhões por ano para América Latina em 1987, exportaram em 1994 US\$92,6 bilhões.

Logo após a adoção das medidas neoliberais pelos países latino-americanos, a CEPAL realizou um novo diagnóstico da economia da região conjuntamente com

uma nova proposta de estruturação da economia, conhecida como “transformação produtiva com equidade”. Este documento defendia “a transformação das estruturas produtivas da região num contexto de crescente equidade social”. (SOUZA e SILVA, 2013, p.152). Os mecanismos para atingir a referida transformação são elencados no documento como políticas macroeconômicas, reforma tributária, promoção da incorporação tecnológica, formação de recursos humanos, revalorização social da função empresarial, revalorização do espaço rural, manejo cuidadoso dos recursos naturais, adequação dos serviços básicos e redefinição do papel dos bancos.

O discurso neoliberal se evidenciou também na argumentação de que a transformação produtiva, com aumento da produtividade e progresso técnico somente seria possível com a abertura da economia. É defendido também “a seletividade nas ações do Estado, a autolimitação destas, a simplificação e descentralização das intervenções estatais, e melhorias na capacidade de previsão de médio prazo através de novas modalidades de planejamento” (SOUZA e SILVA, 2013, p.153).

Foi nesta conjuntura que a defesa de blocos de Mercado Comum se transformou na defesa de Áreas de Livre Comércio e que o termo “regionalismo aberto” foi criado. Houve na CEPAL, o desenvolvimento de uma crítica ao regionalismo aberto realizada por Gert Rosenthal, chamada “O regionalismo aberto na América Latina e no Caribe”. Rosenthal defende ideias anteriores da Cepal, como a de cooperação interestatal para a realização conjunta de empreendimentos, no entanto, adota o neoliberalismo quando critica medidas protecionistas e propõe que a integração regional aconteça através de “políticas de liberalização comercial em relação a terceiros”. É importante entender que sob esta perspectiva, a integração regional passa a ser uma ferramenta para a inclusão mais dinâmica do subcontinente na economia internacional. Para o IBID,

“denomina-se ‘regionalismo aberto’ o processo que surge ao serem conciliados os dois fenômenos descritos nos parágrafos anteriores: a interdependência nascida de acordos especiais de caráter preferencial e a que é basicamente impulsionada pelos sinais do mercado, resultantes da liberalização comercial em geral. O que se busca com o regionalismo aberto é que as políticas explícitas de integração sejam compatíveis com as políticas tendentes a elevar a competitividade internacional, além de complementares a elas.” (SOUZA e SILVA, 2013, p.153)

Neste ponto, vale ressaltar que a CEPAL, ao adotar a defesa do neoliberalismo, realizando estudos para fundamentá-lo, abdicando de desenvolver críticas a ele e sucumbindo às pressões internacionais, sobretudo dos EUA, rompeu com a sua tradição de elaboração e implementação de políticas de integração na América Latina, que possuíam como finalidade promover a autonomia latino-americana. Abandona sua postura crítica e de defesa de ideias como a industrialização como estratégia de substituição às importações, como mencionado anteriormente, a discussão sobre desenvolvimento pela homogeneização social e diversidade exportadora em prol do imperialismo e do neoliberalismo que, a bem da verdade, não deseja a autonomia da região.

1.2. A teoria da dependência

Na década de 1990, uma nova teoria sobre a integração da América Latina despontou. A teoria da dependência foi proposta por Ruy Mauro Marini, cientista político brasileiro. Marini é um dos expoentes da teoria marxista da dependência e, em 1973, já havia lançado um artigo chamado “Dialética da dependência” no qual estruturou as principais diferenças entre o desenvolvimento do capitalismo na América Latina e nos países centrais, entretanto examinou especificamente a questão da integração regional à luz da teoria da dependência em seu livro “América Latina: dependência e integração”, publicado em 1992.

Marini (1973), ao elaborar a teoria da dependência latino-americana, parte do pressuposto de que as análises marxistas da questão até então tenham cometidos desvios, seja porque dão

“lugar a descrições empíricas que correm paralelamente ao discurso teórico, sem fundir-se com ele; isso tem ocorrido, sobretudo, no campo da história Econômica. O segundo tipo de desvio tem sido mais frequente no campo da sociologia, no qual, frente à dificuldade de adequar a uma realidade categorias que não foram desenhadas especificamente para ela, os estudiosos de formação marxista recorrem simultaneamente a outros enfoques metodológicos e teóricos; a consequência necessária desse procedimento é o ecletismo, a falta de rigor conceitual e metodológico e um pretenso enriquecimento do marxismo, que é na realidade sua negação.” (MARINI, 2017, p.325)

A raiz da teoria da dependência é a de que o que ocorre na América Latina não é o pré-capitalismo, mas sim o capitalismo *sui generis*, ou seja um capitalismo de forma singular, que não ocorre em outra parte do todo capitalista, e que só

possui sentido ao ser analisado dentro da perspectiva do sistema como um todo, principalmente em nível internacional.

Ao analisar a integração latino-americana ao mercado mundial, Marini inicialmente descreve que a partir da expansão comercial acontecida no século 16, no início do capitalismo, a América Latina, que também foi concebida neste momento, passa a se desenvolver conforme a dinâmica do capitalismo internacional. O período da Revolução industrial foi o momento da independência política dos países do subcontinente, que passaram a se relacionar diretamente com a Inglaterra. Segundo Marini,

Os fluxos de mercadorias e, posteriormente, de capitais têm nesta seu ponto de entroncamento: ignorando uns aos outros, os novos países se articularão diretamente com a metrópole inglesa e, em função dos requerimentos desta, começarão a produzir e a exportar bens primários, em troca de manufaturas de consumo e — quando a exportação supera as importações — de dívidas (MARINI, 2017, p.327).

Sobre o endividamento da América Latina, o trecho a seguir é elucidador.

"Até a metade do século 19, as exportações latino-americanas se encontram estagnadas e a balança comercial latino-americana é deficitária; os empréstimos estrangeiros se destinam à sustentação da capacidade de importação. Ao aumentar as exportações, e, sobretudo a partir do momento em que o comércio exterior começa a gerar saldos positivos, o papel da dívida externa passa a ser o de transferir para a metrópole parte do excedente obtido na América Latina. O caso do Brasil é revelador: a partir da década de 1860, quando os saldos da balança comercial se tornam cada vez mais importantes, o serviço da dívida externa aumenta: dos 50% que representava sobre esse saldo nos anos de 1960, se eleva para 99% na década seguinte". (Nelson Werneck Sodré, Formação Histórica do Brasil. Ed. Brasiliense, São Paulo, 1964 apud MARINI, 2017, p.353).

A dependência se reconfigura, ganhando novos contornos, quando a relação entre os países latino-americanos e os países centrais se estrutura, reforçando a Divisão Internacional do Trabalho (DIT). Aqui, vale evidenciar que o resultado da dependência somente pode ser mais dependência e este processo somente pode ser interrompido com a abolição das relações de produção empreendidas.

Embora a DIT tenha se estabelecido anteriormente, ela somente se solidifica após o surgimento da grande indústria, que, por sua vez, somente logrou se desenvolver e se especializar devido aos meios de subsistência agropecuários, necessários pelo aumento da classe operária, exportados em grande parte pela América Latina. Não foi, entretanto, o fornecimento de alimentos que inseriu

definitivamente a América Latina na DIT, mas sim a capacidade de fornecer matérias-primas em larga escala.

A participação latino-americana no mercado mundial colaborará para que o eixo da acumulação na economia industrial mude da produção de mais-valia absoluta para mais-valia relativa. Contanto, o desenvolvimento produtivo do subcontinente acontecerá com base na maior exploração do trabalhador. Sobre a mais-valia relativa é interessante pontuar algumas questões. O aumento da maior produtividade do trabalho, por ele mesmo, não configura o aumento da mais-valia relativa, uma vez que ao aumentar a produtividade, o trabalhador apenas cria mais produtos no mesmo tempo de trabalho e não mais valor; o aumento da produtividade, portanto, reduz o valor da mercadoria individual. Assim, o capitalista individual que aumentar a produtividade, em relação aos seus competidores, obterá uma mais-valia extraordinária. É importante o entendimento de que a mais-valia extraordinária não altera o grau de exploração do trabalho, logo não altera a taxa de mais-valia. Sendo que:

Só a alteração dessa proporção, em um sentido favorável ao capitalista, ou seja, mediante o aumento do trabalho excedente sobre o necessário, pode modificar a taxa de mais-valia. Para isso, a redução do valor social das mercadorias deve incidir nos bens necessários à reprodução da força de trabalho, os bens-salário. A mais-valia relativa está ligada indissolvelmente, portanto, à desvalorização dos bens-salário, para o que contribui, em geral, mas não necessariamente, a produtividade do trabalho (MARINI, 2017, p.329).

Ao passo que a entrada da América Latina no mercado mundial de bens-salário cooperou para o aumento da mais-valia relativa nos países de capitalismo avançado, no subcontinente o processo ocorreu de outra forma.

Embora teoricamente a troca de mercadorias seja uma troca de equivalentes em que o valor é definido pela quantidade de trabalho humano empregado nas mercadorias, na prática há outros mecanismos que permitem a realização da troca de valor, que se sobrepõem às leis da troca.

2. IIRSA e a integração ao Cosiplan/Unasul

Em 2000, Fernando Henrique Cardoso, então presidente do Brasil, organizou o primeiro encontro de presidentes sul-americanos. Acontecido em Brasília, o encontro teve a participação dos doze presidentes dos países do subcontinente e discutiu múltiplas pautas, entre elas: a democracia, o comércio, a questão com as drogas ilícitas e as infraestruturas de integração (IIRSA, 2010).

A partir do encontro foi criada a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), uma importante ferramenta para impulsionar o desenvolvimento da integração infraestrutural da América Latina (RUCKERT e CARNEIRO, 2018).

Essa objetivava ser um programa de obras multissetorial, multinacional e multidisciplinar, cuja intenção era a de melhorar e ampliar as infraestruturas físicas e, por conseguinte, elevar a competitividade da região no comércio mundial, possibilitando saldos positivos para a balança comercial dos países-membros. (SOUZA e SILVEIRA, 2014, p.138)

De acordo com Souza e Silveira (2014), os Ministros de Transportes, Energia e Comunicações dos países-membros reuniram-se em Montevidéu em dezembro de 2000 para elaboração dos princípios orientadores da IIRSA. Conforme disposto em documentos da Iniciativa:

1. Regionalismo Aberto: conforme descrito no subcapítulo 1.1.;
2. Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID): conjunto de obras na América do Sul que visam utilizar o território para desenvolver a infraestrutura do subcontinente;
3. Sustentabilidade Econômica, Social, Ambiental e Político-Institucional: política de geração de mecanismos que incluem a sociedade nos espaços de decisão de ações para que os impactos socioambientais sejam minimizados;
4. Aumento do valor agregado da produção: intente a geração e fortalecimento de cadeias produtivas que fortaleçam a integração sul americana e incentivo

- de setores com competitividade no mercado internacional e a tradução dos ganhos em melhorias amplas para todos;
5. Tecnologias da informação: intenciona aumentar a utilização das tecnologias modernas dos setores de informática e comunicação para que se transformem os conceitos de distância e espaço afim de transformar as barreiras geográficas e operativas intra e extra regionalmente;
 6. Convergência normativa: visa estimular o diálogo entre as autoridades reguladoras e de planejamento dos países, o estabelecimento de consenso em relação às questões referentes ao financiamento de obras feitas por conjuntos de países e alinhamento de regras que regulam a atuação da iniciativa privada na região;
 7. Coordenação público-privada: busca coordenar e regulamentar a relação entre os governos e setores privados no que tange à promoção de parcerias público-privadas.

A partir dos princípios expostos acima, podemos observar que a Iniciativa possuía como objetivo utilizar-se de instituições pré-existentes e em exercício, tanto em âmbito nacional como regional, assim otimizando o tempo necessário para formação de novas equipes e diminuindo o custo. Assim, a estrutura institucional da IIRSA, desenvolvida para a implementação e acompanhamento de seu Plano de Ação 2000-2010, contava com as seguintes instâncias, segundo documento da mesma:

- I. Comitê de Coordenação Técnica (CCT): tem como integrantes o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Corporação Andina de Fomento (CAF) e o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia da Prata (FONPLATA). Objetiva o oferecimento de apoio técnico e financeiro à iniciativa, através de fundos que custeiam estudos e projetos, além de ser o responsável pela divulgação de informações institucionais. A partir de 2003, conta também com o Banco Nacional para o Desenvolvimento (BNDES).
- II. Grupos Técnicos Executivos (GTEs): equipes técnicas, designadas por especialistas indicados pelos países membros, de cada EID e Processo Setorial de Integração (PSI). Após a realização de estudos, foram responsáveis pela definição do portfólio de projetos da iniciativa;

- III. Coordenação Nacional (CN): possuem como função a coordenação das trocas e articulações entre as CNs em todas as instâncias da IIRSA e a participação nas organizações governamentais de cada país. É responsável por criar mecanismo que possibilitem a participação dos setores da sociedade civil e privado para isso, realiza, usualmente, reuniões semestrais;
- IV. Comitê de Direção Executiva (CDE): foro direutivo da instituição, conta com presidência e vice-presidência temporárias. É constituído geralmente por ministros do planejamento ou da infraestrutura de cada país e se reúne anualmente para discutir e avaliar as ações realizadas anteriormente e definir o plano de trabalho a ser realizado no ano seguinte.

Ainda no ano 2000, durante a Reunião de Ministros de Transporte, Telecomunicações e Energia da América do Sul realizada em Montevidéu, foi lançado o Plano de Ação para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul. Nele foi definido que as estratégias de integração do bloco seriam divididas em eixos. Embora, essa definição tenha sido apresentada como uma novidade conceitual, já havia diversas teorias que apresentavam o tema como, por exemplo, o economista francês François Perroux (1975). O autor possui diversos estudos sobre os Polos e os Eixos de Crescimento e/ou Desenvolvimento que, inclusive, influenciaram diversos países no desenvolvimento de suas políticas regionais. O Brasil utilizou a concepção na elaboração em 1996 do Plano Brasil em Ação, inclusive

Ablas (2003) caracterizou o entendimento do planejamento brasileiro da concepção de eixo como um:

[...] espaço de influência de uma via de transporte em que a acessibilidade é privilegiada pela sua presença (base de polarização geográfica) e a estruturação produtiva existente nesse mesmo espaço pela presença de um conjunto de setores interligados (que define a polarização técnica) [...] tendo sua área de abrangência variável conforme a funcionalidade das cidades que se localizam próximas às vias [...] de modo que, este se torna uma região de planejamento [...] onde se cria uma unidade territorial favorável para se propor possibilidades de integração e desenvolvimento de amplas porções territoriais. (ABLAS, 2003, apud SOUZA, 2019, p.189).

A pedido do governo brasileiro, foi realizado pelo BID um estudo, publicado sob o título “Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur”, que define eixo como:

La interacción espacial da lugar a flujos, que en general no circulan en forma libre en el espacio, sino que lo hacen a través de las redes de infraestructura. Por ello, los flujos que serán objeto de análisis son los de bienes, de personas, de información, de energía eléctrica, de gas y de petróleo. Estos flujos, al circular por las redes de infraestructura, suelen consolidar sus movimientos en algunos tramos, conformando corredores. En una escala regional, en la medida en que estos corredores favorecen el desarrollo económico y social de las áreas que recorren, pueden convertirse en verdaderos ejes de integración y desarrollo, constituyendo una herramienta de primer orden para vertebrar la organización del territorio. (SOUZA, 2019, p.189-190).

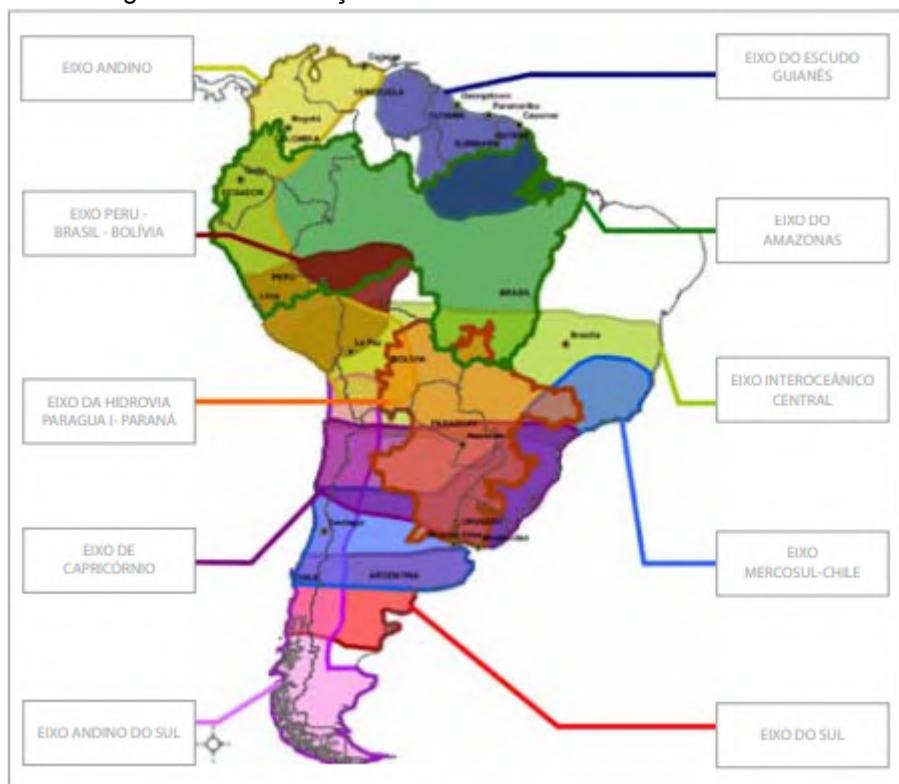
Nas últimas décadas, o entendimento sobre a proposição de eixo transformou-se. Analisa-se que essa mudança ocorreu em consequência da reestruturação produtiva regional, que passa a ambicionar a ampliação da produtividade, ainda que signifique a concentração de investimentos em regiões já privilegiadas, e não mais a redução de desigualdades e integração nacionais (TAVARES, 2016).

A primeira proposição de eixos da IIRSA ocorreu no Plano de Ação de 2000 e definiu quais fluxos de mercadorias seriam priorizados, além de revelar a intenção de privilegiar o investimento nas fronteiras com interações espaciais mais dinâmicas e com maior potencial de crescimento. No entanto, é inegável que há proposição para dinamizar áreas não privilegiadas e assim diminuir as desigualdades regionais. Conforme se consta no documento, os doze eixos são:

1. Eixo Mercosul (São Paulo- Montevidéu -Buenos Aires – Valparaíso);
2. Eixo Andino (Caracas – Bogotá – Quito - Lima – La Paz);
3. Eixo Interoceânico Brasil – Bolivia- Peru – Chile (São Paulo – Campo Grande – Santa Cruz – La Paz – Ilo- Matarani – Arica – Iquique);
4. Eixo Venezuela – Brasil – Guyana – Suriname;
5. Eixo Multimodal Orinoco – Amazonas – Plata;
6. Eixo Multimodal do Amazonas (Brasil – Colômbia – Equador – Peru);

7. Eixo Marítimo Atlântico;
8. Eixo Marítimo Pacífico;
9. Eixo Neuquén – Concepción;
10. Eixo Peru-Brasil (Acre- Rondônia);
11. Eixo Porto Alegre- Jujuy – Antofagasta;
12. Eixo.Bolivia- Paraguay- Brasil.

Figura 01 - Localização dos EIDs na América do Sul



Fonte: IIRSA, 2010

Após a identificação dos eixos, foram formuladas as Visões de Negócios de cada um deles, com exceção dos Eixos Andino do Sul e da Hidrovia Paraguai-Paraná, também foi indicado o portfólio básico dos projetos de integração física regional. Entre 2003 e 2004, utilizando-se da Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo, efetuou-se o ordenamento da Carteira de Projetos da IIRSA, com uma visão regional e consensuada pelos 12 países da América do Sul.

O processo, liderado pelos países, nos trabalhos ocorridos nos respectivos GTEs permitiu a formação de consensos de natureza técnica com relação à composição de cada um dos Eixos, em termos de projetos incluídos, que foram

agrupados em função de suas vinculações e sinergias, formando vários Grupos de Projetos em cada Eixo, com a função de contribuir para o desenvolvimento sustentável. A importância da definição dos Grupos está em visualizar de maneira mais precisa as sinergias entre os projetos de infraestrutura dentro de cada Eixo. O Grupo representa um conjunto de projetos interdependentes e sua consolidação está baseada na possibilidade de explorar os benefícios de um conjunto de investimentos. Portanto, a noção de Grupo de Projetos é essencial para passar da visão global dos Eixos ao ordenamento da Carteira de Projetos. Cada Grupo possui também uma “Função Estratégica”, que pode ser entendida como uma expressão do impacto que um grupo de investimentos tem na integração regional e no desenvolvimento sustentável no território de um eixo. (IIRSA, 2010)

Em 2004, os países haviam conseguido chegar ao consenso de um primeiro ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA com uma visão regional compartilhada com base na análise das sinergias e impactos esperados desse portfólio de projetos sobre o desenvolvimento dos espaços econômicos envolvidos. Assim, se constituiu a base técnica necessária para iniciar a próxima etapa da IIRSA evidenciada pela implementação de projetos de integração física de alto impacto. Com o objetivo de avançar na avaliação comparativa dos Grupos de Projetos, definiu-se uma estrutura de fatores para identificar os impactos de cada um deles na integração e no desenvolvimento regional, assim como as condições de viabilidade em sua implementação (IIRSA, 2010).

O trabalho feito para organizar e consensuar a Carteira de Projetos e avaliar comparativamente o impacto dos Grupos em cada eixo ocorreu nos GTEs de Quito, Santa Cruz e Buenos Aires e de Bogotá e Buenos Aires e foi publicado em dezembro de 2004, sob o título “Planejamento Territorial Indicativo: Carteira de Projetos IIRSA 2004”. Portanto, nessa oportunidade havia se estabelecido a visão estratégica geoeconômica da América do Sul através dos Eixos criados, a criação de quarenta Grupos de Projetos em oito dos dez eixos, uma carteira de 336 projetos com investimento estimado à época em US\$ 32.759,43 milhões, e uma avaliação de impacto dos Grupos de Projetos em oito dos dez eixos, o que possibilitava a visualização comparativa entre os Grupos com maior e menor impacto no desenvolvimento sustentável, do mesmo modo que os com maiores e menores condições de viabilidade para sua implantação (IIRSA, 2010).

Observa-se a partir da análise da Carteira e demais documentos da IIRSA que a iniciativa fez avanços importantes na sua fundação, organização e planejamento, no entanto, era necessário o início da execução dos projetos. Assim destaca o documento sobre a Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010, aprovado no 6º CDE realizado em Lima, Peru, em 23 e 24 de novembro de 2004:

“Em seus quatro anos de existência, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) realizou avanços significativos em termos de sua capacidade de diagnóstico, na consolidação de conceitos e informações, na identificação de uma Carteira de projetos de integração, e na acumulação de capital institucional, o que permitiu desenvolver um importante espaço de diálogo e consenso regional. No entanto, embora tenham existido avanços importantes na execução e na preparação de projetos IIRSA, estes não foram coordenados e geridos por meio de uma estratégia comum”. (IIRSA, 2010, p.13)

Não era possível impulsionar simultaneamente a execução dos 336 projetos da Carteira. A existência desses elementos prévios encorajou a priorização baseada em critérios técnicos, definidos em conjunto pelos 12 países, para a seleção dos projetos de maior impacto. Assim, inicia-se a fase de transição para a implementação dos projetos (IIRSA, 2010).

A autonomia dos países em coletividade de definir as prioridades dos projetos e impulsionar conjuntamente a realização dos mesmos, no lugar de singularmente cada um decidir a sua agenda, é, a bem da verdade, o objetivo principal da Agenda de Implementação Consensuada (AIC), constituída por um total de 31 projetos, definidos pelos países a partir dos resultados conquistados durante a fase de planejamento territorial e de ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA e que têm um alto impacto na integração física sul-americana, uma vez que eles são projetos de integração. Dessa maneira, cabe destacar, que o papel da IIRSA não está somente em planejar e determinar o ritmo de implementação de projetos, mas também em implementar a visão coletiva.

Assim, a partir da adoção da AIC, a grande maioria das reuniões de GTEs, Coordenadores Nacionais e CDEs examinaram o avanço da implementação sob a metodologia a seguir: os projetos AIC e “o restante”, destacando-se a importância da Agenda dentro do desenvolvimento da implementação da Carteira de Projetos. Além disso, o Sige foi implementado como instrumento da gestão intensiva. (IIRSA, 2010, p. 13)

É importante destacar aqui que embora nesse momento a Iniciativa teve êxito nesse quesito, ao longo da implementação dos projetos houve diversos percalços que serão pontuados no decorrer do trabalho.

Uma parte essencial para que todos os estudos e esforços técnicos feitos pela Iniciativa até 2004 lograssem sucesso na efetiva realização dos projetos era um acordo político que demonstrasse a real intenção em suceder a integração física da América do Sul. Afinal, essa era a motivação da concepção da AIC. E como o documento “AIC 2005-2010 Relatório de Avaliação” assinala “(...) a realização da 3^a Cúpula de Presidentes da América do Sul proporcionava a oportunidade histórica necessária para esse impulso político.” (IIRSA, 2010, p.14).

Assim, a partir de 2005 a Iniciativa começou a focar em conseguir financiamento e soluções para cada projeto.

No início da IIRSA, os países participantes tinham a aspiração de dispor de uma “via rápida” para os projetos IIRSA nas instituições do CCT (Corporação Andina de Fomento-CAF, Banco Interamericano de Desenvolvimento-BID e Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata-Fonplata) com procedimentos mais expeditos que os aplicados nas operações de financiamento de projetos de outros setores. Em vários momentos os países se manifestaram a favor de ter uma “marca IIRSA” para os projetos que ajudasse na procura de financiamento. Isso não foi concretizado como prática geral para o conjunto da Carteira, mas a AIC propiciou que os bancos, individualmente ou em cooperação, buscassem soluções para superar as dificuldades e contribuir para a viabilização desses 31 projetos prioritários. (IIRSA, 2010, p.14-15)

Além de verificar a AIC somente pelo indicador financeiro, temos que avaliar também se ela propiciou ou não a acentuação do compromisso dos países sul-americanos com a integração física do subcontinente. Assim, é preciso verificar se os obstáculos, que dificultam o comércio da região e a expansão para mercados globais, da infraestrutura da América do Sul foram superados ou se houve um avanço em direção a esse objetivo. Para que haja a superação desses entraves, é necessário que a curadoria de projetos que formam a AIC trabalhe nesse sentido.

“A AIC teve impactos em diferentes aspectos da IIRSA, não só na implementação. Sua importância também foi contribuir para melhorar a percepção da sociedade a respeito da capacidade da integração regional de produzir resultados concretos; além disso, contribuiu para motivar os países a continuar avançando no processo de integração, o que permitiu

abrir novos espaços para aprofundar os temas do Planejamento Territorial; e, por último, ampliou a rede de pessoas vinculadas à IIRSA com novos atores, fortalecendo o capital institucional da Iniciativa. (...) Então, outro elemento importante a respeito da AIC é a visibilidade ou efeito demonstração que se esperava conseguir no tocante ao avanço do processo de integração física." (IIRSA, 2010, p.15)

Cabe ressaltar que durante a fase de planejamento da Iniciativa houve intenso treinamento no trabalho, assim foram realizadas diversas reuniões nos GTEs e workshops. Um desses esforços de treinamento é conhecido como "Workshops VESA (Visão Estratégica Sul-Americana) que teve como foco a difusão e o desenvolvimento de concepções da integração sul-americana (IIRSA, 2011).

Os Workshops VESA, realizados em 2005, evidenciaram o percepimento da sociedade da América do Sul de que os esforços de integração não são efetivados. A análise das opiniões recebidas mostrou que a concretude da evolução da infraestrutura logística era o tema entendido como o alicerce para a diferença entre o que são os projetos de integração no geral e os de integração, de fato. A partir disso podemos entender que a Agenda possui mais credibilidade já que a ênfase na implementação tem a capacidade de levar a resultados materiais. Para corroborar esse processo de credibilidade com a população sul-americana, desenvolve-se uma estratégia de comunicação, com a produção de oito vídeo-documentário, com o intuito de compartilhar os avanços nos projetos e os benefícios sociais e econômicos que eles trouxeram.

A AIC, portanto, foi criada com o objetivo de construir as bases necessárias para a execução dos projetos de infraestrutura prioritária já selecionados. A singularidade da Agenda se dá pela sua concretude e compromisso em materializar a integração sul-americana, sempre sendo assertiva quanto à definição dos projetos estratégicos, com trabalhos técnicos importantes e com a realização dos esforços necessários para levá-los a cabo. Uma vez que a Carteira de Projetos da IIRSA estava organizada, os países puderam passar de uma visão nacional de planejamento territorial para uma visão mais ampla e conjunta, além de apoiar a evolução dos EIDs.

É necessário pontuar que a AIC também foi fundamental na realização de projetos nacionais, promovendo a visibilidade e importância destes, assim, garantindo mais apoio político interno para que possuíssem orçamentos e planos

nacionais para a efetivação de sua realização. A implementação de projetos nacionais é essencial para o compromisso com o planejamento regional e demonstra que os projetos são respaldados pela cúpula de governo.

Contudo, há de se salientar que o processo ocorreu de maneira disforme nos países sul-americanos, afinal cada um possui suas particularidades e perspectiva própria sobre a importância estratégica da Agenda. Soma-se a isso as mudanças de prioridade política que aconteceram com alguns projetos ao decorrer dos anos. (IIRSA, 2010)

Finalmente, a oportunidade histórica que a IIRSA teve de chegar às portas de uma cúpula presidencial com resultados importantes no ordenamento da Carteira de Projetos acelerou o ritmo dos trabalhos da Iniciativa para a formação de uma agenda de implementação. Apesar de ela ter sido o resultado do consenso e a negociação, algumas opiniões colhidas consideram que devia ter sido dedicado mais tempo a esse processo de formação da AIC, para torná-la mais consistente, principalmente porque, depois, não pode mais ser alterada. Somada a esta avaliação aparece a aspiração por uma Agenda “dinâmica”, da qual os projetos paralisados saiam e nela entrem novos projetos prioritários, o que poderia permitir renovar permanentemente o compromisso político dos países com uma agenda estratégica de integração com caráter concreto. (IIRSA, 2010, p.18)

Por fim, a AIC contribuiu para fomentar os avanços que a IIRSA já havia dado em sua agenda e é inegável seu papel como instrumento importante na transição do planejamento para implementação dos projetos.

Quanto aos resultados concretos da AIC, em 2010, ano final do mandato da IIRSA e ano de expectativa de conclusão dos projetos, apenas dois dos trinta e um projetos foram concluídos. O montante de investimentos previstos também teve aumento de 226% em cinco anos (IIRSA, 2010).

A tabela a seguir elaborada pelo Relatório de Avaliação AIC 2005-2010, evidencia a expectativa de conclusão de projetos nos anos a seguir:

Tabela 01 - Previsão de conclusão dos projetos da AIC

Projetos concluídos 2005-2010	2
Projetos com conclusão prevista: 2011	12
Projetos com conclusão prevista: 2012	7
Projetos com conclusão prevista: 2013	2
Projetos com conclusão prevista: 2014	3
Projetos com conclusão prevista: 2016	1
Projetos com conclusão prevista: 2020	1
Projetos com data de conclusão a definir	3
TOTAL	31

Fonte: IIRSA, 2010

Em 2008, acontece em Brasília uma reunião entre os presidentes da América do Sul que culmina no Tratado Constitutivo da União dos Estados Sul-Americanos (UNASUL). Essa nova instituição multilateral possuía um entendimento amplo sobre integração (física, econômica e política) e trazia um empenho em elaborar e construir um “novo regionalismo”. Embora a União tenha nascido com a finalidade de conciliar os interesses de natureza econômica, política e infraestrutural dos países sul-americanos, havia desacordo nas visões político-ideológicas de cada país, como exemplo podemos apontar dois países com posições opostas: A Venezuela, com um governo de esquerda que defendia um ideal anti-imperialista e anti-estadunidense, e o Peru com um governo de direita alinhado fortemente aos Estados Unidos da América (EUA) (ROSSI, VASCONCELOS, 2023).

Nesse momento, o Brasil assumiu a função de mediar os interesses opostos, além de ser “fiador de encontros e instrumentos de diálogo e cooperação” (ROSSI, VASCONCELOS, 2023, p. 433). Muitos autores entendem que o protagonismo brasileiro nesse contexto pode ser considerado como um mecanismo de imperialismo regional, sobretudo pelo país desempenhar um poder econômico e político no financiamento de projetos infraestruturais para a integração regional e contar com o apoio do setor privado na sua realização (QUINONES, 2019; FONTES; 2010; ABI-RAMIA, 2020).

O funcionamento da UNASUL começa a ser dirigido por conselhos temáticos, criados nos anos seguintes à sua concepção, como o Conselho de Economia e Finanças, o Conselho Energético Sul-Americanano e o Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN). A criação do COSIPLAN em 2009 fez com que a IIRSA

passasse a ser um órgão submetido a ele em 2010. Sobre esse movimento, Sebben escreve:

O objetivo era não só impulsionar a realização dos projetos de infraestrutura, mas também alterar o enfoque: de eixos de exportação para eixos de desenvolvimento regional. Nesse processo, alterou-se o modelo de governança, visto que a IIRSA foi incorporada ao COSIPLAN como foro técnico.(SEBBEN,, 2017 p.242)

Podemos analisar que as atividades da IIRSA são expandidas nessa nova fase e isso acontece através da expansão do aparato técnico-político que decorre do aperfeiçoamento dos mecanismos de diálogo e da realização de acordos em relação às infraestruturas comuns aos países da União. O crescimento do número de projetos da Iniciativa após a sua adesão ao COSIPLAN demonstra isso, a Carteira de Projetos de 2004 sistematiza 335 projetos, enquanto a Carteira de 2017 conta com 562 projetos (IIRSA, 2004, 2017).

O “Plano de ação estratégico 2012-2022” evidencia que as mudanças ocorridas na IIRSA trouxeram novas visões sobre o regionalismo sul-americano e novas visões sobre a motivação dos projetos de integração, assim podemos destacar o trecho abaixo do COSIPLAN sobre as mudanças nos EIDs.

O conceito dos EIDs foi ampliado, de forma a privilegiar o desenvolvimento sustentável e a atuar na redução das assimetrias existentes na região. Assim sendo, a concepção dos projetos do COSIPLAN deverá levar em conta a contribuição para o desenvolvimento endógeno regional e para a melhoria das condições de vida das populações existentes nas áreas de influência dos empreendimentos (COSIPLAN, 2011, p. 3).

O surgimento de uma crise política na América do Sul começa a partir de 2010 e leva à dificuldade da manutenção do regionalismo em voga no momento e em consequência a desafios para a integração regional devido a isso, percebe-se um desaceleramento no andamento dos projetos da IIRSA, além do esvaziamento dos seus setores de diálogo e cooperação (SEBBEN, 2017)

Ao analisar os avanços e retrocessos desse “novo regionalismo” da América do Sul nas primeiras duas décadas do século XXI, podemos afirmar que a IIRSA se constituiu como um dispositivo de grande importância na construção de acordos e consensos no âmbito sul-americano. Assim sendo, o ciclo de crescimento e enfraquecimento da IIRSA é uma questão prevista dentro do modelo de regionalismo proposto. Sobre isso, é importante notar que o desenvolvimento da

nova concepção estava vinculado ao entendimento e visão de desenvolvimento e infraestrutura integrada regional que cada país possuía e no interesse na inserção nos mercados globais, sobretudo os mercados do Pacífico e que essas visões mudaram ao longo do tempo com as trocas de governo, planos de governo e os impactos e conflitos com setores da sociedade (SEBBEN, 2017)

A partir do entendimento do surgimento e da intencionalidade das organizações para a integração da América do Sul nas duas primeiras décadas do século XXI, vamos analisar a seguir os desdobramentos concretos da Iniciativa. Tendo em vista que os megaprojetos de infraestrutura acontecendo em todo o subcontinente têm como objetivo maximizar a mobilidade de matérias primas e a exportação de *commodities* para o mercado asiático, sobretudo para a China, e o papel geopolítico do Brasil na América do Sul, analisaremos o projeto mais dinâmico economicamente, o Eixo Mercosul-Chile, integrado por Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile.

3. O Eixo Mercosul-Chile

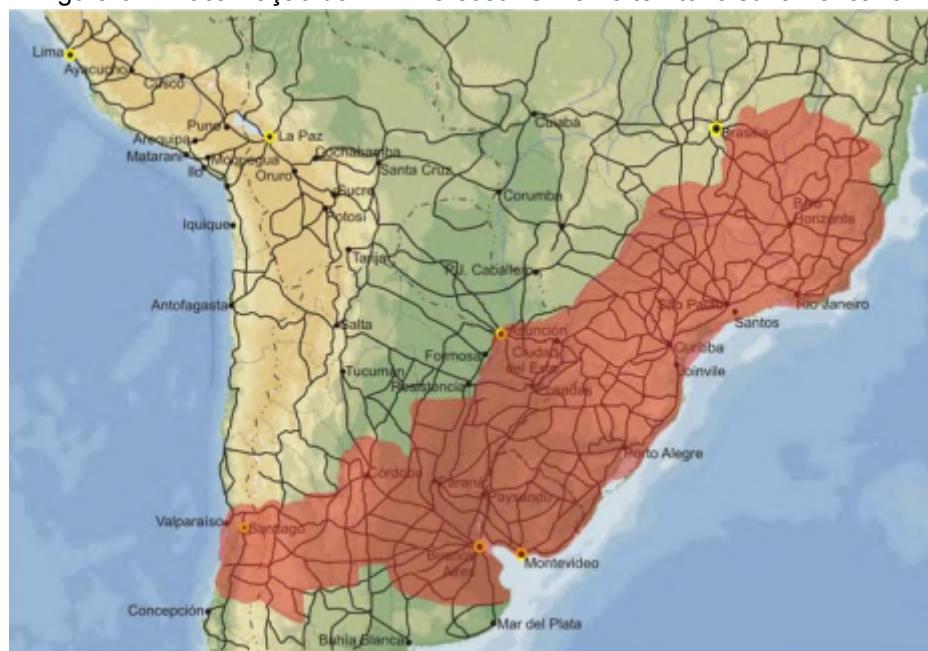
O Eixo Mercosul-Chile abrange 18% da área de superfície da América do Sul, com 3,2 milhões de km², compreendendo as Regiões Metropolitanas, de Coquimbo, Valparaíso, Libertador e Maule no Chile; as províncias de Mendoza, San Juan, La Rioja, San Luis, Córdoba, La Pampa, Santa Fe, Salta, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes e Misiones na Argentina; os estados brasileiros de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Minas Gerais; além da região oriental do Paraguai e o Uruguai. Ele incorpora os principais centros econômicos e principais portos dos países relacionados acima e é considerado uma área dinâmica economicamente (IIRSA, 2015).

A análise do Eixo se deu através da documentação disponibilizada pela IIRSA e pelo COSIPLAN em seu site oficial e cabe salientar que a elaboração e divulgação dos projetos se deu somente até 2017, portanto a análise do Eixo é realizada através dos anos em que mudanças substanciais nas carteiras de projeto ocorrem ou na ocorrência de mudanças importantes institucionais, como a integração da IIRSA ao COSIPLAN.

3.1. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de Projetos IIRSA 2004

Na apresentação da Carteira de Projetos IIRSA 2004 temos a distinção da área geográfica do EID Mercosul-Chile representada pelo mapa abaixo:

Figura 02 - Localização do EID Mercosul-Chile no território sul-americano



Fonte: IIRSA, 2004

Na Carteira de Projetos da IIRSA 2004, demonstra-se que a população do referido eixo era estimada em 126 milhões de pessoas, o que representava aproximadamente 48% da população sul-americana. O quadro extraído da publicação detalha a distribuição dessa população.

Tabela 02 - Distribuição da população do EID Mercosul-Chile

PAÍS	PROVINCIA / ESTADO / REGIÓN	SUPERFICIE (km ²)	POBLACIÓN	
			Nº Habitantes	Densidad Hab. / Km ²
ARGENTINA	Misiones	29.801	963.869	32,3
	Corrientes	88.199	929.236	10,5
	Entre Ríos	78.781	1.156.799	14,7
	Buenos Aires	307.571	16.587.449	53,9
	Santa Fe	133.007	2.997.376	22,5
	Córdoba	165.321	3.061.611	18,5
	La Pampa	143.440	298.460	2,1
	San Luis	78.748	366.900	4,7
	Mendoza	150.839	1.576.585	10,5
	San Juan	89.651	622.094	6,9
Subtotal		1.265.358	28.560.379	176,6
BRASIL	Rio Grande do Sul	282.062	10.187.798	36
	Minas Gerais	588.384	17.891.494	30
	São Paulo	248.809	37.032.403	149
	Paraná	199.709	9.563.458	48
	Santa Catarina	95.443	5.356.360	56
Subtotal		1.414.407	80.031.513	319
CHILE	Región IV "Coquimbo"	40.656	569.825	14
	Región V "Valparaíso"	16.396	1.543.566	94
	Región Metropolitana	15.349	6.013.185	392
	Región VI "Lib. B. O'H"	16.365	778.801	48
Subtotal		88.766	8.905.377	548
PARAGUAY	Región Oriental	159.827	5.360.138	33,54
Subtotal		159.827	5.360.138	33,54
URUGUAY	Total país	175.016	3.341.521	19,09
Subtotal		175.016	3.341.521	19,09
TOTAL		3.103.374	126.198.928	1.096,23

Fonte: IIRSA, 2004

Economicamente, no preído período, o Eixo Mercosul-Chile possuía um PIB estimado em US\$469,7 bilhões, sendo que as atividades econômicas dominantes eram: o extrativismo, a agroindústria, a indústria de bens de consumo e produção, e os serviços (IIRSA, 2004)

Na Carteira de Projetos, entendia-se que a importância do Eixo no desenvolvimento da América do Sul era indiscutível, levantava-se não só a importância da quantidade populacional, como também a concentração de geração de riquezas ocorrida na região uma vez que o Eixo possui o maior centro industrial da América do Sul, com diversas indústrias de alto valor agregado e também com

exponencial produção agrícola. Avaliava-se que futuramente esses dois setores continuariam crescendo conjuntamente com o setor de serviços e que a realização das obras de integração [impulsionaria](#) não só a vinculação com os mercados mundiais, como também colaborariam com o crescente comércio interno e concomitantemente a esses processos entendia-se que haveria um relevante crescimento de cidades secundárias como pontos de apoio para a formação de cadeias produtivas e comercialização regional. Destaca-se também a importância do MERCOSUL para a convergência de normas, regulamentações, sistemas operativos e institucionais entre os países do Eixo para que se alcance a sinergia e harmonia necessárias para a realização dos projetos.

Em contraponto aos potenciais de desenvolvimento do Eixo, o documento supracitado também evidencia as limitações no desenvolvimento de infraestruturas. O primeiro citado é a existência de biomas extensos e homogêneos, em especial a Mata Atlântica, um dos ecossistemas que abriga a maior biodiversidade do mundo e que já sofria com degradação e fragmentação, portanto, as obras que atravessariam esse bioma deveriam ter regulamentações específicas e indubitavelmente seguidas. Outra questão ambiental levantada é a existência da Cordilheira dos Andes entre os pampas, na divisa entre Argentina e Chile, que gera obstáculos durante a passagem pela fronteira, uma vez que causa um estrangulamento no fluxo rodoviário de transporte, sobretudo devido a deficiências nos sistemas operacionais e falhas na infraestrutura.

Uma grande preocupação está relacionada à geração e fornecimento de energia nos países do Eixo, já que embora haja provisões naturais para geração, a demanda da época com frequência alcançava a capacidade de produção. O citado atingimento levava a racionamentos de energia elétrica e consequentemente impactava não só a população, como também os setores de indústria e serviços. No entanto, há de se ressaltar que havia uma grande diversidade de fontes energéticas, combustíveis e padrões de demanda entre os países, o que proporciona possibilidades de interconexões. Assinala-se também que há diversas assimetrias importantes da regulamentação do funcionamento e organização das indústrias de energia que representam barreiras à criação de um mercado integrado intra Eixo.

Sinaliza-se a importância de se consolidar os avanços já alcançados no âmbito das comunicações e a importância de promover o desenvolvimento da

chamada Sociedade da Informação com um marco de desregulamentação, concorrência no mercado e integração internacional.

O Eixo Mercosul-Chile é, de fato, o mais dinâmico projeto apresentado pela IIRSA e embora o planejamento abarque Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai, cada um desses países desempenha um papel distinto no discurso de desenvolvimento ligado à existência do Eixo. Considerando que o papel deste eixo está conectado ao fornecimento de *commodities* da América do Sul para o mercado do Pacífico e asiático, aponta-se o Brasil como potência e motor de desenvolvimento da América do Sul, a Argentina como produtora de *commodities* e o Chile como fundamental para a logística de envio das mercadorias. Assim, o papel dos demais países se percebe secundário. (QUINONES, PANEZ PINTO et PONCE-HILLE, 2019)

As equipes dos países conjuntamente dividiram os projetos em grupos do Eixo Mercosul-Chile, conforme demonstra tabela abaixo:

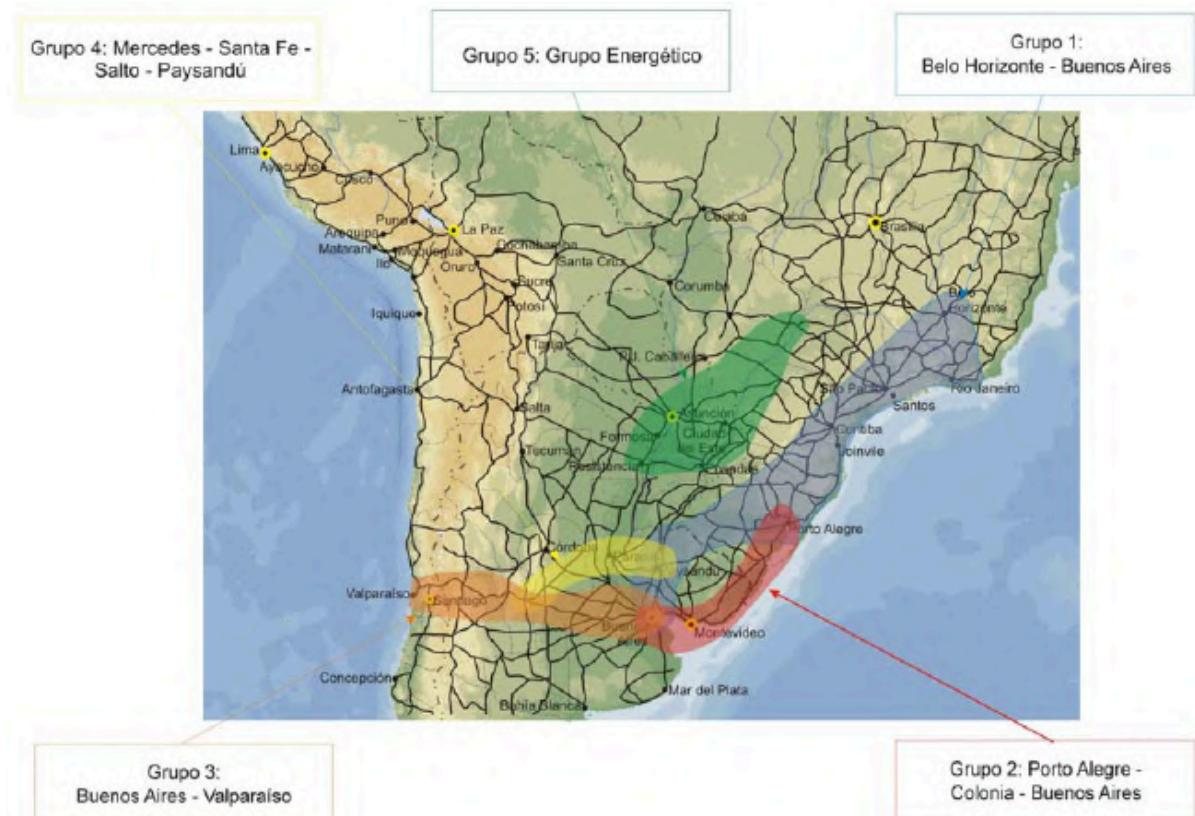
Tabela 03 - Grupos do Eixo Mercosul-Chile na Carteira de Projetos de 2004

GRUPOS	PAÍSES ENVOLVIDOS
GRUPO 01: Belo Horizonte - Fronteira Argentina/ Brasil - Buenos Aires	Brasil e Argentina
GRUPO 02: Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires	Brasil, Uruguai e Argentina
GRUPO 03: Valparaíso - Buenos Aires	Argentina e Chile
GRUPO 04: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú	Argentina e Uruguai
GRUPO 05: Energético	Todos

Fonte: IIRSA, 2004

No mapa abaixo, realizado pela IIRSA na Carteira de Projetos de 2004, evidencia-se a localização geográfica de cada projeto e suas respectivas áreas de influência.

Figura 03 - Localização dos Grupos na área do Eixo Mercosul-Chile



Fonte: IIRSA, 2004

O Grupo 1 (Belo Horizonte - Fronteira Argentina/Brasil - Buenos Aires)

Possui os projetos delimitados geograficamente na área representada abaixo no mapa realizado pela IIRSA.

Figura 04 - Os projetos do Grupo 1 em 2004



Fonte: IIRSA, 2004

A concepção estratégica do Grupo 01² foi pensada em cinco pontos principais, são eles:

- Conquistar, consolidar e melhorar os padrões de infraestrutura e logística fundamentais para que a região atinja um desempenho compatível com os dos mercados globais;
- Impulsionar o processo de integração na região promovido pelo Tratado de Assunção;
- Intensificar os fluxos comerciais e de serviços entre Brasil e Argentina;
- Aproveitar as condições de demanda e escala da região para atrair investimentos privados e público-privados, assim compartilhar a experiência com os demais Eixos;

- Fortalecer os mercados locais para que estes alcancem competitividade em nível mundial.

Os projetos do Grupo 01 e a estimativa de investimento em cada um deles pode ser observada na tabela 04:

Tabela 04 - Os projetos do Grupo 01 e a estimativa de investimentos em 2004

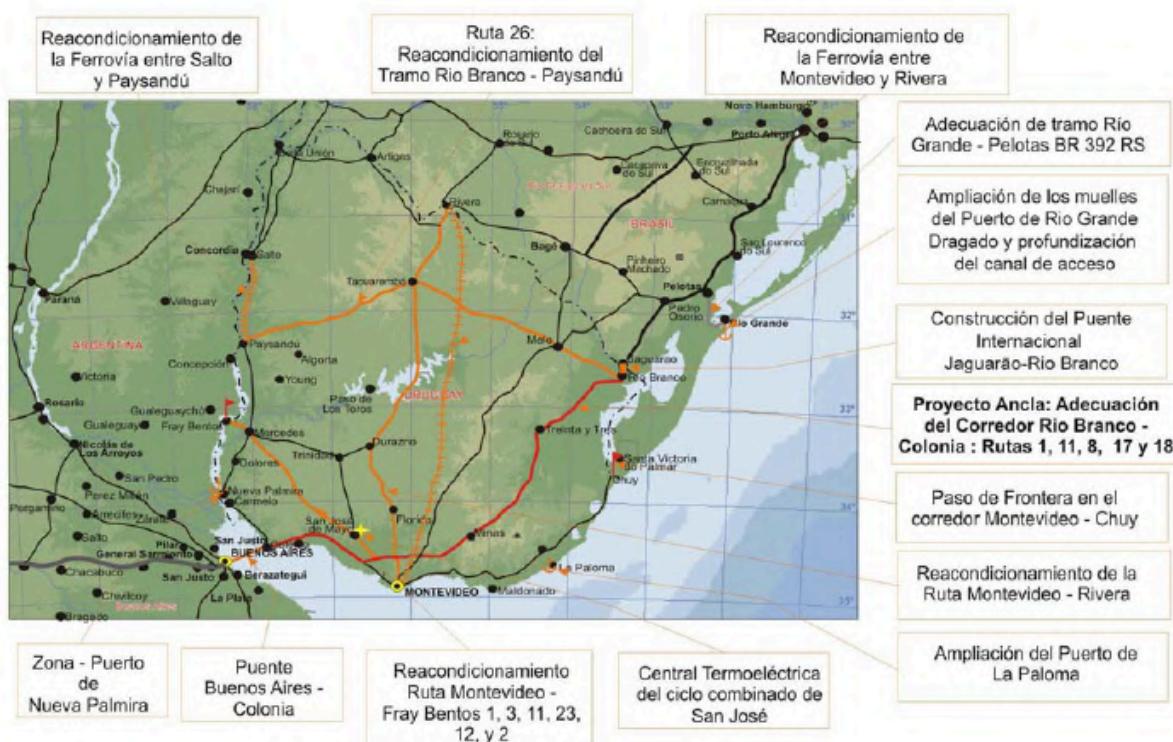
Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 01	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Duplicação da Ruta 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú	270
Construção e implantação do controle integrado de carga en Paso de Los Libres	4,3
Conclusão da duplicação da rodovia Belo Horizonte - São Paulo	Sem Informação
Adequação da rodovia Navegantes-Rio do Sul	41,38
Ampliação do Aeroporto de Campinas	71,55
Ampliação do Aeroporto Guarulhos	460,41
Melhoramentos e ampliação da infraestrutura do Porto de São Francisco do Sul (SC)	4,03
Melhoramentos da infraestrutura do Porto de Itajaí (SC)	4,41
Anel Viário em Belo Horizonte (BR-381/MG adequação)	69
Conclusão da duplicação da rodovia São Paulo-Curitiba	1700
Construção do Anel Viário de São Paulo (trecho sul)	127,24
Pavimentação da rodovia BR-282/SC Florianópolis - Fronteira com Argentina	25
Construção da rodovia Santa Maria - Rosário do Sul (BR-158/RS)	6
Duplicação da rodovia Palhoça-Osório (BR-101/SC)	283
Novas Pontes Argentina-Brasil (Rio Uruguai)	7
Recuperação das instalações e molas do Porto de Laguna (SC)	3,59
Recuperação da rodovia Porto Alegre-Uruguaiana (BR-290/RS)	11
TOTAL	3087,91

Fonte: IIRSA, 2004. Traduzido pelo autor

O Grupo 02: Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires

Possui os projetos delimitados geograficamente na área representada abaixo no mapa realizado pela IIRSA.

Figura 05 - Os projetos do Grupo 2 em 2004



Fonte: IIRSA, 2004

A concepção estratégica do Grupo 02 foi elaborada em cinco pontos principais, são eles:

- Conquistar, consolidar e melhorar os padrões de infraestrutura e logística fundamentais para que a região atinja um desempenho compatível com os dos mercados globais;
- Impulsionar o processo de integração na região promovido pelo Tratado de Assunção;
- Intensificar os fluxos comerciais e de serviços entre Brasil, Argentina e Uruguai;

- Aproveitar as condições de demanda e escala da região para atrair investimentos privados e público-privados, assim compartilhar a experiência com os demais Eixos;
- Fortalecer os mercados locais para que estes alcancem competitividade em nível mundial.

Os projetos do Grupo 02 e a estimativa de investimento em cada um deles pode ser observada na tabela 05:

Tabela 05 - Os projetos do Grupo 02 e a estimativa de investimentos em 2004

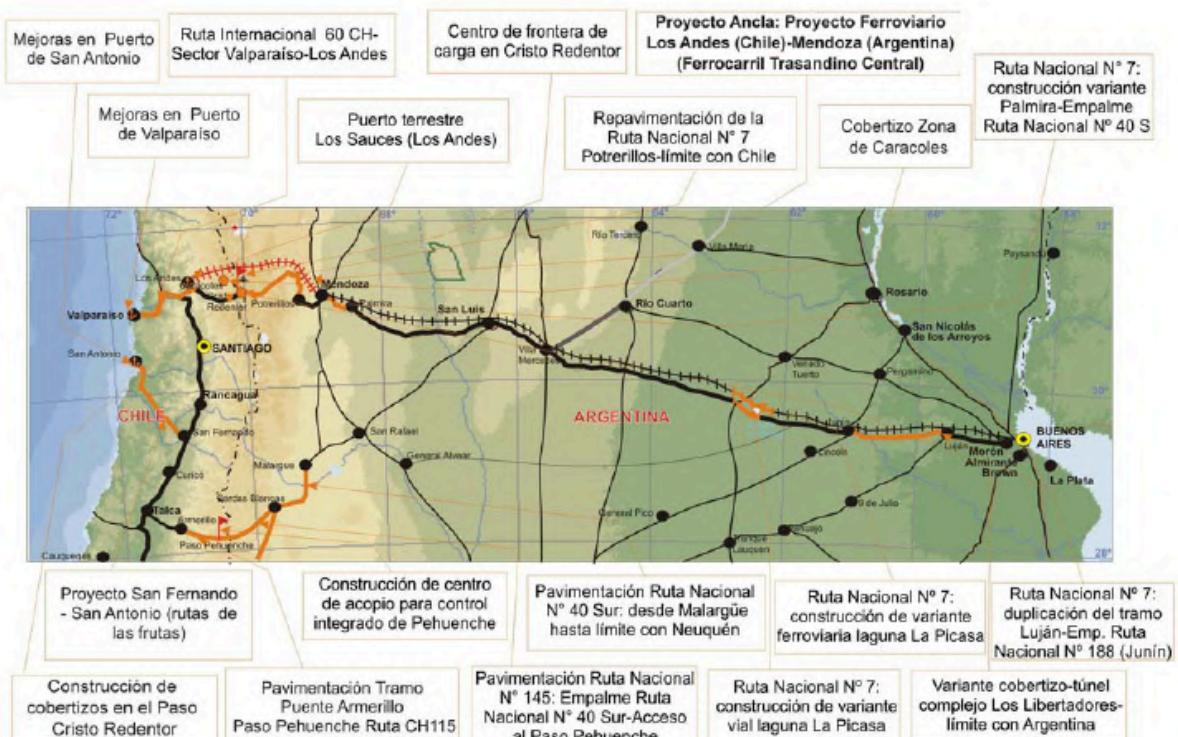
Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 02	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Adequação do Corredor Rio Branco Colonia: Rotas 1, 11, 8, 17 e 18	90,37
Adequação da rodovia Rio Grande Pelotas (BR 392/RS)	99
Ampliação das molas do Porto de Rio Grande/Dragado e aprofundação do canal de acesso	129,31
Construção da Ponte Internacional Jaguariño-Rio Branco	12
Travessia da Fronteira no Corredor Montevideo-Chuy	Sem Informação
Ampliação do Porto de La Paloma	30
Zona Porto de Nueva Palmira	10
Central térmica de ciclo combinado San José	170
Recondicionamento da Ruta Montevideo-Rivera	21,84
Ruta 26: recondicionamento da rodovia Rio Branco Paysandú	8,12
Recondicionamento da Rodovia Montevideo-Fray Bentos 1, 2, 3, 11, 12 e 23	15,54
Recondicionamento de ferrovia entre Montevideo e Rivera	54,5
Recondicionamento da Ferrovia entre Salto e Paysandú	9,3
Construção da Ponte Buenos Aires Colonia (*)	800
TOTAL	1449,98

Fonte: IIRSA, 2004. Traduzido pelo autor

O Grupo 03: Valparaiso - Buenos Aires

Possui os projetos delimitados geograficamente na área representada abaixo no mapa realizado pela IIRSA:

Figura 06 - Os projetos do Grupo 3 em 2004



Fonte: IIRSA, 2004

A concepção estratégica do Grupo 03 foi elaborada em cinco pontos principais, são eles:

- Conquistar, consolidar e melhorar os padrões de infraestrutura e logística fundamentais para que a região atinja um desempenho compatível com os dos mercados globais;
- Intensificar os fluxos comerciais e de serviços entre Brasil, Argentina e Chile;

- Aproveitar as condições de demanda e escala da região para atrair investimentos privados e público-privados, assim compartilhar a experiência com os demais Eixos;
- Fortalecer a logística para que as indústrias destes países alcancem competitividade em nível mundial;
- Facilitar o papel logístico do Chile para que ele seja uma importante plataforma de exportação, permitindo assim que os demais países do Eixo possam desenvolver e/ou seus mercados do Pacífico.

Na tabela 06, podemos observar quais são os projetos do Grupo 03 e suas respectivas projeções de investimento:

Tabela 06 - Os projetos do Grupo 03 e a estimativa de investimentos em 2004

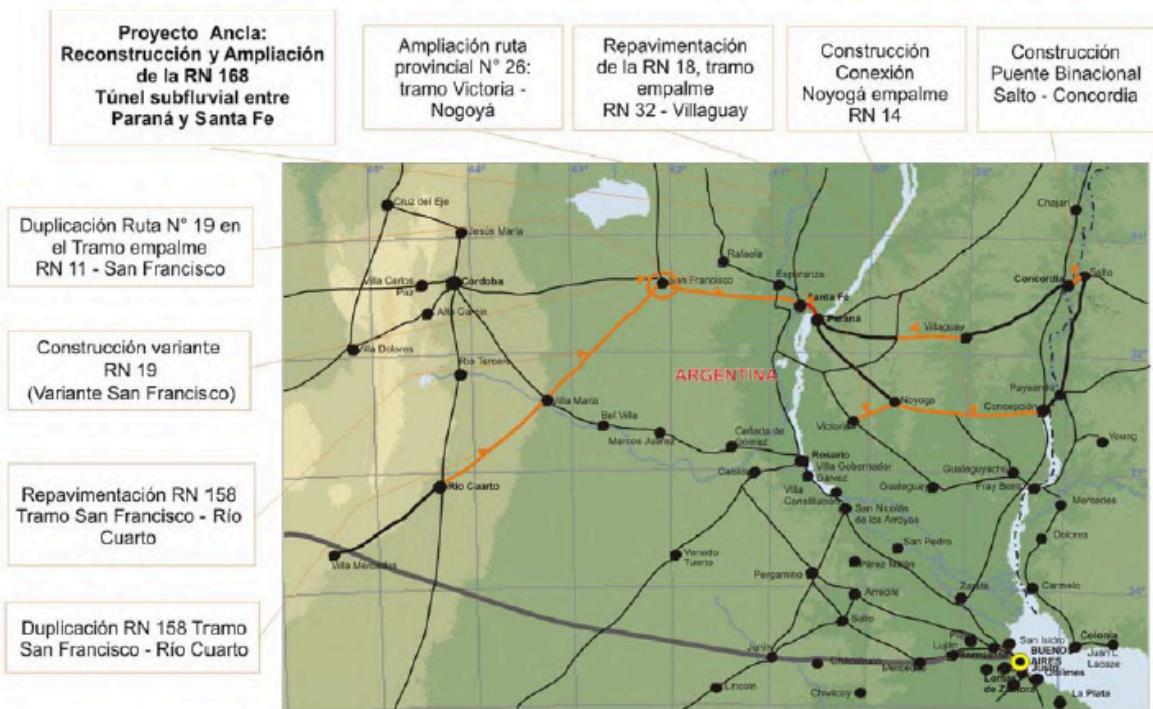
Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 03	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Projeto Ferroviário Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	224
Centro de Fronteira de Carga em Cristo Redentor	7
Construção de centro de armazenamento para controle integrado de Pehuenche	2
Construção de galpões no Paso Cristo Redentor	42
Pavimentação da Ruta Nacional N° 145: Empalme Ruta Nacional N° 40 Sur-Acesso ao Paso Pehuenche	23
Pavimentação da Ruta Nacional N° 40 Sul: desde Malargüe até o Limite com Neuquén	16
Repavimentação da Ruta Nacional N° 7 Potrerillos-Limite com Chile	14
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa rodoviária Laguna La Picasa	10
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa ferroviária Laguna La Picasa	30
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa no trecho Palmira-Empalme	13
Ruta Nacional N° 40 S	
Ruta Nacional N° 7: duplicação do trecho Luján-Empalme	90
Ruta Nacional N° 188 (Junín)	
Cobertizo zona Caracoles	Sem Informação
Ruta Internacional 60-CH (Sector Valparaíso-Los Andes)	165
Melhorias no Porto de Valparaíso	155
Pavimentação do trecho Puente Armerillo-Paso Pehuenche. Ruta CH115	5,4
Porto terrestre Los Sauces (Los Andes)	12,5
Projeto San Antonio-San Fernando (rota das frutas)	64
Variante cobertizo-túnel complejo Los Libertadores-Limite com Argentina	8
Melhorias no Porto de San Antonio	34,5
TOTAL	915,4

Fonte: IIRSA, 2004. Traduzido pelo autor

O Grupo 04: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú

Possui os projetos delimitados geograficamente na área representada abaixo no mapa realizado pela IIRSA:

Figura 07 - Os projetos do Grupo 4 em 2004



Fonte: IIRSA, 2004

A concepção estratégica do Grupo 04 foi elaborada em dois pontos principais, são eles:

- Intensificar os fluxos comerciais e de serviços entre Brasil, Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai;
- Articular os fluxos comerciais e de serviços com a hidrovia.

Na tabela 07, podemos observar quais são os projetos do Grupo 04 e suas respectivas projeções de investimento:

Tabela 07 - Os projetos do Grupo 04 e a estimativa de investimentos em 2004

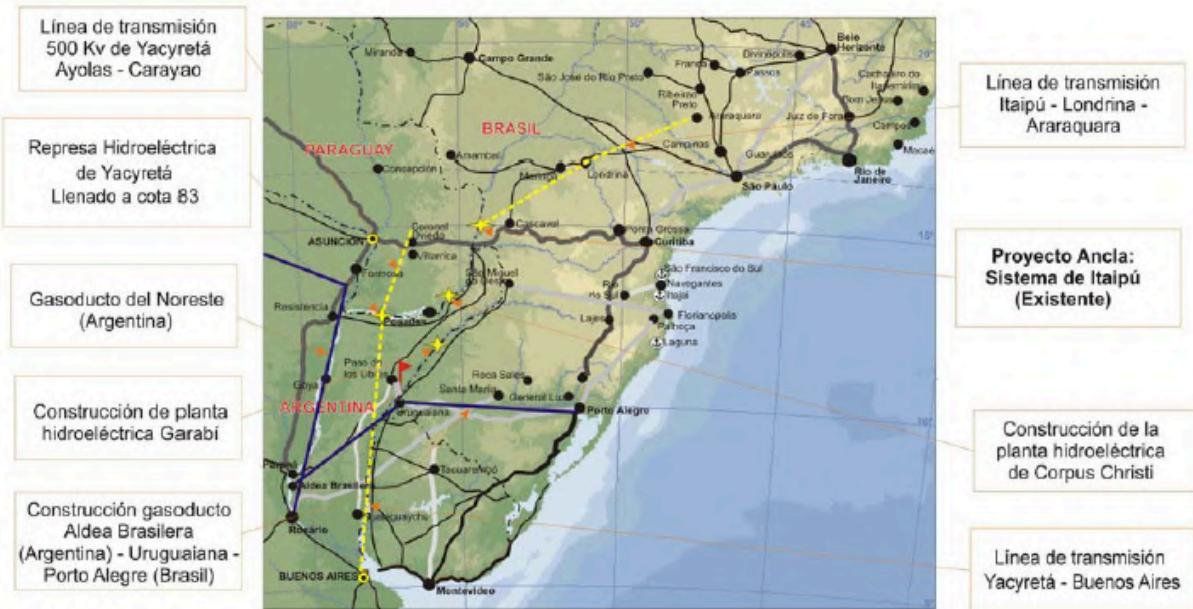
Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 04	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Reconstrução e ampliação da Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná e Santa Fe	16
Ampliação da Ruta Provincial N° 26: rodovia Victoria-Nogoyá	6
Construção e conexão Nogoyá-Empalme Ruta Nacional N° 14	Sem Informação
Construção da Ponte Binacional Salto-Concordia	12
Construção de variantes en Ruta Nacional N° 19 (variante San Francisco)	6,6
Repavimentação da Ruta Nacional N° 158: rodovia San Francisco-Río Cuarto	39,5
Duplicação da Ruta Nacional N° 19: rodovia Empalme Ruta Nacional N° 11-San Francisco	60
Repavimentação da Ruta Nacional N° 18: trecho Empalme Ruta Nacional N° 32- Villaguay	10
Duplicação da Ruta Nacional N° 158: trecho San Francisco-Río Cuarto	60
TOTAL	210,1

Fonte: IIRSA, 2004. Traduzido pelo autor

O Grupo 05: Energético

Possui os projetos delimitados geograficamente na área representada abaixo no mapa realizado pela IIRSA:

Figura 08 - Os projetos do Grupo 5 em 2004



Fonte: IIRSA, 2004

O Grupo 05 teve sua estratégia concebida com três pontos majoritários, são eles:

- Aumento da confiabilidade e segurança dos sistemas elétricos e de gás da região;
- Consolidação e aumento da capacidade de geração, transmissão e distribuição de energia no Eixo, que é uma área demográfica e industrial densa;
- Promover a diversificação das matrizes energéticas dos países do MERCOSUL.

A tabela 08 mostra os projetos do Grupo 05 e suas respectivas projeções de investimento.

Tabela 08 - Os projetos do Grupo 05 e a estimativa de investimentos em 2004

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 05	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Sistema de Itaipú (existente)	Sem Informação
Linha de transmissão Yacyretá-Buenos Aires	150
Construção da Planta da Hidroelétrica de Corpus Christi	2100
Construção da Planta da Hidroelétrica de Garabí	1300
Represa Hidroelétrica de Yacyretá. Nível de preenchimento a cota 83	1074
Gasoduto Aldea Brasilera (Argentina)-Uruguaiana-Porto Alegre (Brasil)	510
Linha de transmissão Itaipú-Londrina-Araraquara	149,14
Linha de transmissão de 500 Kv Yacyretá-Ayolas-Carayao	130
Gasoduto do Noreste Argentino	1000
TOTAL	6413,14

Fonte: IIRSA, 2004. Traduzido pelo autor

A partir do destrinchamento dos cinco grupos que compõem o Eixo Mercosul-Chile, dos projetos e das previsões de investimento de cada um, podemos concluir que a Carteira de projetos da IIRSA de 2004 previa 68 projetos no eixo com investimento total estimado em US\$12.076,53 milhões. Sendo a projeção investimento no Grupo 05 a maior e a do Grupo 04 a menor, ainda que ambos tenham a mesma quantidade de projetos, nove. É notável também que somando as expectativas de investimentos rodoviários, marítimos, ferroviários, aéreos e de travessia de fronteiras soma-se um valor de US\$5.493,39 milhões ao passo que os investimentos em geração, transmissão e distribuição de energia soma-se US\$6.583,14 milhões refletindo, portanto, um investimento aproximadamente 19% maior em projetos de energia (IIRSA, 2004).

As equipes dos países conjuntamente elegeram, dentre todos os 68 projetos, cinco projetos âncora que totalizam juntos um investimento estimado em US\$ 600,37 milhões. Mais informações sobre os projetos âncoras estão na tabela 09.

Tabela 09 - Os projetos âncora na Carteira de projetos 2004

GRUPO	PROJETO ÂNCORA	INVESTIMENTO ESTIMADO (milhões de US\$)	ORIGEM DO INVESTIMENTO	CARÁTER	ESTÁGIO
1	Duplicação da Ruta 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú	270	Pública	Nacional	Pré-planejamento concluído
2	Adequação do Corredor Rio Branco-Colonia: Rotas 1, 11, 8, 17 e 18	90,37	Mista	Nacional	Obras em execução
3	Projeto Ferroviário Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	224	Privada	Transnacional	Planejamento em execução
4	Reconstrução e ampliação da Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná e Santa Fe	16	Pública	Nacional	Aperfeiçoamento em execução
5	Sistema de Itaipú (existente)	Sem Informação	Pública	Nacional	Existente

Fonte: IIRSA, 2004. Elaboração própria

Além dos cinco projetos âncora, outros dois projetos são considerados associados ao projeto âncora, isto é, são os projetos diretamente complementares aos nomeados âncora e de importância fundamental, portanto. No Eixo Mercosul-Chile, são eles:

Tabela 10 - Os projetos associados na Carteira de projetos 2004

GRUPO	PROJETO ASSOCIADO	INVESTIMENTO ESTIMADO (milhões de US\$)	ORIGEM DO INVESTIMENTO	CARÁTER	ESTÁGIO
2	Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Río Branco (BR - UI)	12	Pública	Transnacional	Pré-execução
3	Rodovia Internacional CH-60 (Setor Valparaíso-Los Andes)	286	Mista	Transnacional	Execução

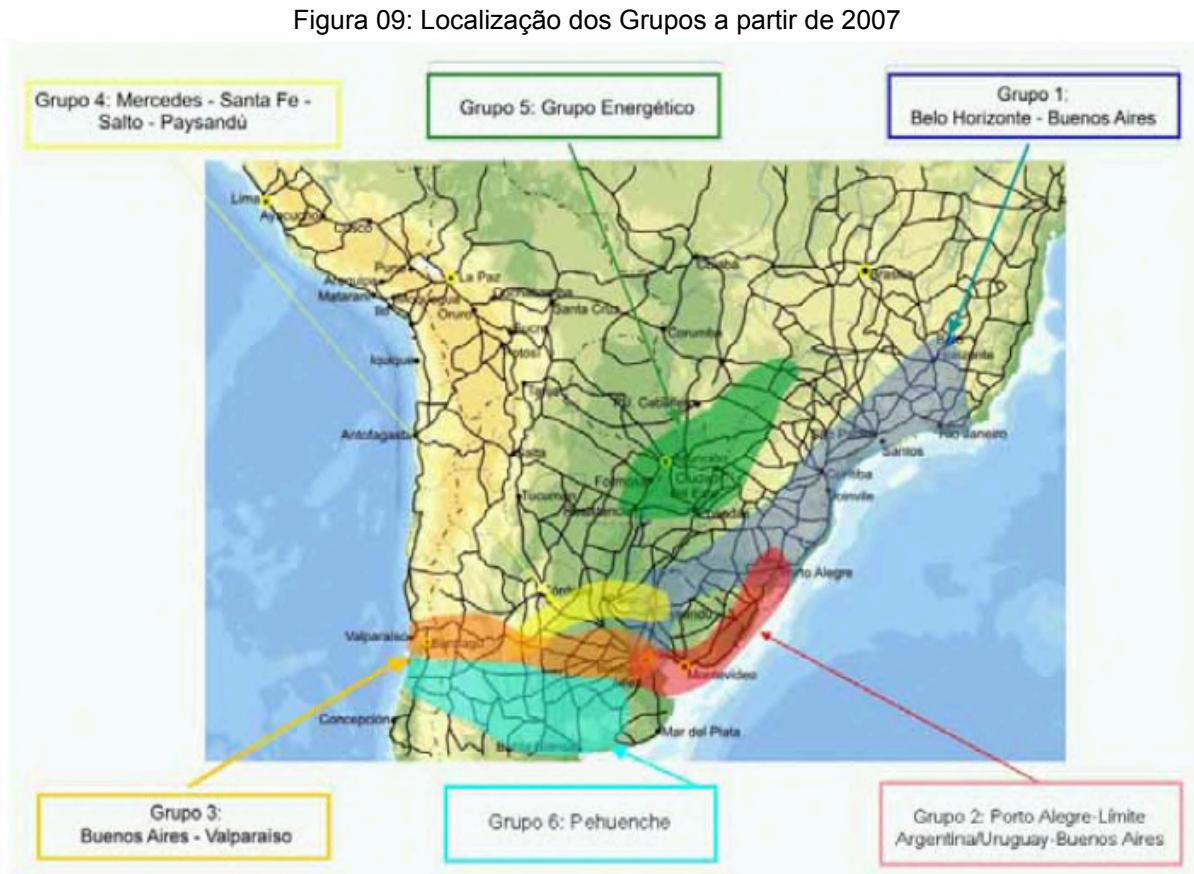
Fonte: IIRSA, 2004. Elaboração própria

A Carteira de Projetos IIRSA 2007 traz atualizações sobre os projetos do EID Mercosul-Chile, vamos apresentá-las a seguir.

3.2. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos IIRSA 2007

Durante a realização da Carteira de Projetos IIRSA 2007 houve um importante trabalho de revisão dos projetos dos EIDs. Na reunião sobre o Eixo Mercosul-Chile, a delegação argentina apresentou uma proposta de criação de um novo Grupo de Projetos e ela foi aceita pelos demais representantes dos países, culminando na criação do Grupo 06: Pehuenche. Além desta modificação, houve outras alterações nos grupos de projetos que serão abordadas abaixo.

Na Análise Integral da Carteira de Projetos da IIRSA 2008 podemos observar como ficou o mapa do Eixo após a inclusão do novo Grupo:



Fonte: IIRSA, 2007

Grupo 01: Belo Horizonte - Fronteira Argentina/ Brasil - Buenos Aires

Podemos observar a incorporação de novos projetos, a ampliação do aeroporto de Pedro Juan Caballero e o Aeroporto Guaraní - Hub de carga regional e a admissão de outros dois projetos que integravam os Eixos de Capricórnio e da Hidrovia Paraguai-Paraná, aeroporto de Assunção e aeroporto de Encarnación, respectivamente. A decisão foi tomada para que houvesse a criação de um *cluster* de aeroportos no Paraguai com a finalidade de atender a demanda regional (IIRSA, Carteira de Projetos 2007). Segue abaixo a tabela 11 de novos projetos e a estimativa de investimento em cada um deles:

Tabela 11 - Os novos projetos do Grupo 01

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 01 INCLUSÕES EM 2007	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Modernização do Aeroporto Internacional de Asuncão	60
Ampliação do aeroporto de Pedro Juan Caballero	Sem Informação
Aeroporto Guaraní - Hub de carga regional	Sem Informação
Aeroporto de Encarnación	Sem Informação

Fonte: IIRSA, 2007. Elaboração própria

Grupo 02: Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires

Foram incorporados nove novos projetos, o projeto “Zona-Porto de Nueva Palmira” migrou para o Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná e o projeto “Ponte Colonia - Buenos” foi eliminado do Grupo. Além disso, o projeto “Central térmica de ciclo combinado San José” foi substituído pelo projeto “Central térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre” e já está concluído. Segue abaixo a tabela 12 de novos projetos e a estimativa de investimento em cada um deles:

Tabela 12 - Os novos projetos do Grupo 02

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 02 INCLUSÕES EM 2007	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Central térmica de ciclo combinado de Punta del Tigre	170
Transporte multimodal no sistema Laguna Merín e Laguna de los Patos	Sem Informação
Expansión del Puerto de Colonia (muelles, dragado e incorporación de áreas)	46
Porto Sauce de Juan Lacaze	10
Porto de Montevideo (obras complementares)	44
Traslado terminal pesqueiro de Montevideo	35
Construção do porto seco nas proximidades do Porto de Montevideo	40
Recondicionamento da ferrovia Sudries - La Paloma	12
Estação internacional Rivera - Santana do Livramento	Sem Informação
Ferrovias para Integração	247
TOTAL	604

Fonte: IIRSA, 2007. Elaboração própria

Grupo 03: Valparaíso - Buenos Aires

Não houve inclusões, no entanto, houve a moção de quatro projetos para o recém criado Grupo 06 do mesmo EID, são eles: Construção de centro de armazenamento para controle integrado de Pehuenche, Pavimentação da Ruta Nacional N° 40 Sul: desde Malargüe até o Límite con Neuquén, Pavimentação da Ruta Nacional N° 145: Empalme Ruta Nacional N°40 Sur-Acceso ao Paso Pehuenche, Pavimentação do trecho Puente Armerillo-Paso Pehuenche. Ruta CH 115. Além da eliminação do projeto “Variante cobertizo-túnel complejo Los Libertadores-Límite com Argentina”

Grupo 04: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú

Houve a inserção de sete novos projetos. Segue abaixo a tabela 13 de novos projetos e a estimativa de investimento em cada um deles:

Tabela 13 - Os novos projetos do Grupo 04

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 04 INCLUSÕES EM 2007	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Melhoramento da Ruta Nacional 38 trecho Córdoba - Patquia	100
Pavimentação da Ruta Nacional 150. Província de San Juan	100
Pavimentação da Ruta Nacional 76, Vinchina (Limite com o Chile). Província de la Rioja	100
Renovação e reabilitação dos ramais A2, A10, A7 do Ferrocarril Belgrano para carga	225
Ampliação e adequação do Aeroporto de Salto	Sem Informação
Melhora da Passagem de Fronteira de Paysandú	0,8
Duplicação da Ruta Nacional 19: trecho Ruta Nacional 11 - Córdoba	Sem Informação
TOTAL	525,8

Fonte: IIRSA, 2007. Elaboração própria

Grupo 05: Energético

Foram inseridos quatro novos projetos e foram movidos dois projetos para o Eixo de Capricórnio (Linha de transmissão de 500 Kv Yacyretá-Ayolas-Carayao e Construção da Central Hidroelétrica de Yguazú). Segue abaixo a tabela de novos projetos e a estimativa de investimento em cada um deles:

Tabela 14 - Os novos projetos do Grupo 04

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 04 INCLUSÕES EM 2007	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Central Nuclear de Atucha 2 (Argentina)	500
Instalação de planta de regassificação GNL no Uruguai	600
Central térmica de base para o Uruguai 400 MW Pequenas centrais hidroelétricas de Centurión e Talavera 65 MW sobre Rio Jaguão	Sem Informação
TOTAL	1160

Fonte: IIRSA, 2007. Elaboração própria

Grupo 06: Pehuenche

A elaboração do Grupo 06: Pehuenche foi a principal mudança no Eixo Mercosul-Chile. A partir da sua criação, foram definidas a função estratégica e qual seria o projeto âncora.

Função Estratégica:

- Fornecer alternativas de conectividade e serviços aos fluxos comerciais entre os países do Eixo Mercosul-Chile

Projeto âncora:

- Pavimentação dos acessos ao Passo Pehuenche (Pavimentação da Ruta Nacional 145: Ruta Nacional 40 Sur - acesso ao Paso Pehuenche e Pavimentação do trecho Ponte Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115)

Segue abaixo a tabela dos projetos do novo Grupo e a estimativa de investimento em cada um deles:

Tabela 15 - Os novos projetos do Grupo 04

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 06	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Implementação de controle integrado no Paso Pehuenche	Sem Informação
Pavimentação da Ruta Nacional 40 Sur trecho Malargüe - Limite com Neuquén	110
Pavimentação da Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acesso ao Paso Pehuenche	80
Pavimentação do trecho Puente Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115	60
Corredor rodoviário San Nicolás/Zárate - Paso Pehuenche	Sem Informação
Corredores ferroviários de acesso aos Portos de Mar del Plata e Quequén	Sem Informação
Ampliação do Porto de Mar del Plata	Sem Informação
Melhoramento do Porto de Quequén	Sem Informação
TOTAL	250

Fonte: IIRSA, 2007. Elaboração própria

A partir da Carteira de Projetos IIRSA 2007 podemos analisar que somente um projeto foi concluído até o momento, a “Central térmica San José” - projeto pertencente ao Grupo 02.

3.3. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos IIRSA 2010

O Eixo Mercosul-Chile continua contando com os mesmos cinco países e com os centros econômicos dos mesmos, no entanto com a alteração de projetos, a sua delimitação geográfica se transformou, sendo agora apresentada na Carteira de Projetos IIRSA 2010 com o mapa abaixo:

Figura 10 - Localização atualizada do Eixo Mercosul-Chile no território sul-americano



Fonte: IIRSA, 2010

Em 2010, a Carteira de Projetos da IIRSA caracteriza o Eixo demograficamente assim:

Foi calculada, para o ano de 2008, uma população total de aproximadamente 137.300.163 habitantes para a área de influência definida para o Eixo MERCOSUL-Chile, o que representa 53,70% da soma da população total dos cinco países que compõem o EID, da mesma forma, na área de influência do EID uma densidade habitacional média de 42,69 habitantes/km². Este indicador varia de um máximo de 437,94 habitantes/km² para a Região Metropolitana do Chile, para um mínimo de 2,33 habitantes/km² correspondente ao território da Província de La Pampa da República Argentina (CARTEIRA DE PROJETOS IIRSA 2010, p.205)

Economicamente, destaca-se que a área de influência do Eixo Mercosul-Chile arrecadou 61,3% da soma do PIB de todos os países que integram o EID, é importante também que o PIB dos países, entre 2000 e 2008 cresceu a uma média anual de 3,8% sendo que os setores de mineração, agricultura, caça, pesca e construção são os que mais cresceram no período.

Comparando o montante de exportações dos anos 2000 (US\$62974,9 milhões) com o arrecadado em 2008 (US\$220670,1 milhões) na área de influência do Eixo, temos uma taxa positiva de crescimento de 224,63%, sendo que o valor dessa área representa 64,51% do total de exportações dos países. Em 2008, 83,57% das exportações ocorreram extra zona do Eixo e 16,43% são intrarregionais (IIRSA, 2010).

O transporte de cargas internacionais, exportações e importações, aconteceu percentualmente nos seguintes modais nos anos 2000:

Tabela 16 - O transporte de carga em 2000

MODAL DE TRANSPORTE	ANOS 2000	TOTAL TRANSPORTADO (%)
Aerooviário	0,26	
Ferroviário	0,27	
Dutoviário	1,98	
Hidroviário	2,57	
Marítimo	85,96	
Rodoviário	4,92	
Outros Meios	4,57	

Fonte: IIRSA, 2010. Elaboração própria

Nos próximos sete anos houve mudanças sutis no transporte de cargas internacionais, como o aumento do transporte marítimo e a diminuição do transporte rodoviário, como demonstra a tabela abaixo:

Tabela 17 - O transporte de carga em 2007

MODAL DE TRANSPORTE	ANO 2007	TOTAL TRANSPORTADO (%)
Aerooviário	0,26	
Ferroviário	0,24	
Dutoviário	1,45	
Hidroviário	2,56	
Marítimo	88,73	
Rodoviário	3,87	
Outros Meios	2,88	

Fonte: IIRSA, 2010. Elaboração própria

Um dado interessante de se destacar é que em 2000 as exportações por modal ferroviário do Brasil para a Argentina por Uruguaiana foram de 122695,3 toneladas, representando 78,57% do total que o Brasil exportou por ferrovia, já em 2008, as exportações alcançaram 207066,6 toneladas, representando 56,76% do total de exportações via ferrovia que o Brasil realizou no ano. Esse dado indica o aumento da utilização do modal ferroviário feito pelo Brasil desde o início da IIRSA.

Tendo em vista a concentração de habitantes e o PIB que a zona do Eixo arrecada, previu-se a continuação do desenvolvimento baseado nos setores da economia já expoentes, ou seja, a alta produção agropecuária, a agroindústria, a indústria de transformação, a mineração e prestação de serviços. Avaliou-se também que a produção agropecuária seria responsável por pressionar a infraestrutura já existente.

O prognóstico em relação à espacialidade do Eixo era de crescimento das cidades intermediárias, uma vez que estava ocorrendo a geração e/ou incrementação de novos fluxos de transporte e a necessidade de mais integração. Esse seria outro ponto de pressão à infraestrutura já existente.

Em relação ao transporte de cargas, a Carteira examinou que a rede primária rodoviária estava bem consolidada, ainda que com projetos importantes em execução, mas que com o aumento previsto de fluxo de mercadorias a necessidade de melhorias era evidente. Os portos dos oceanos Atlântico e Pacífico e as ferrovias também enfrentariam desafios operacionais e por isso deveriam ter obras para melhorar sua eficiência.

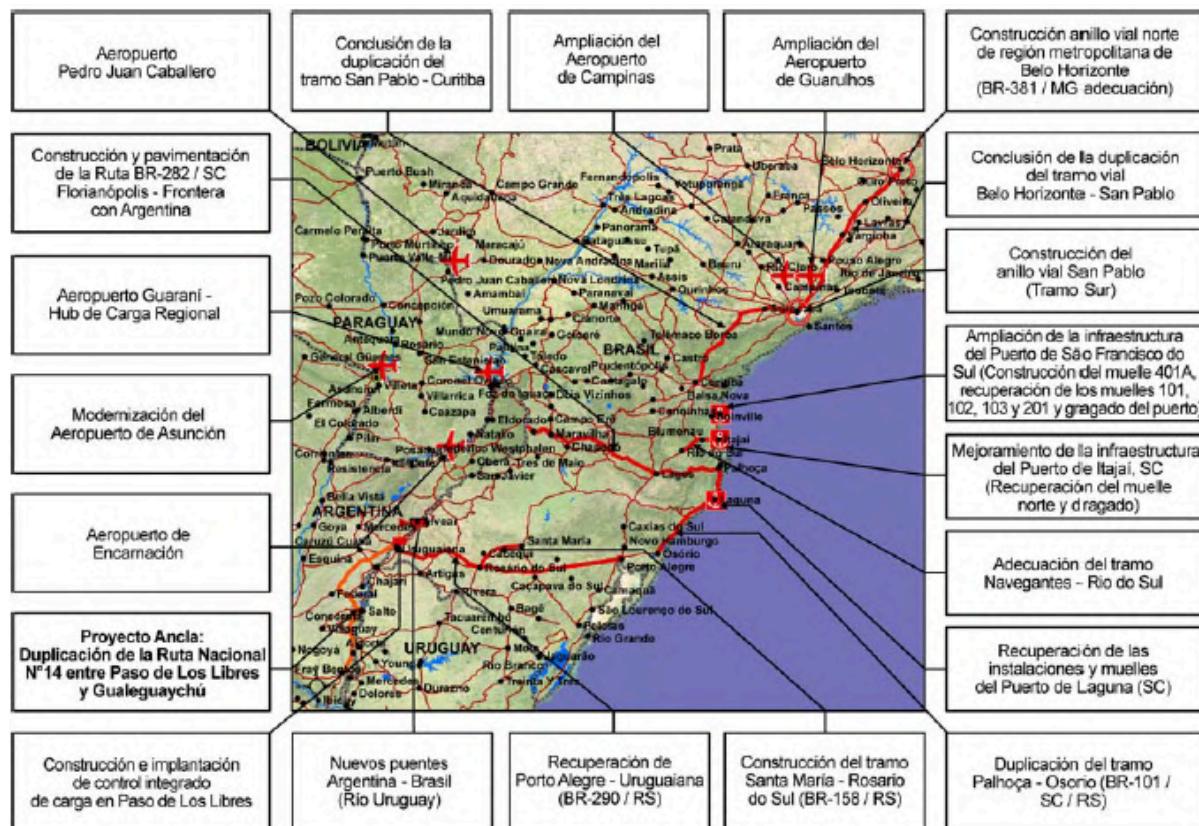
Esperava-se que o comércio do EID com o mercado latino-americano, global e intrarregional continuasse crescente, assim as vias que o realizavam deveriam receber aportes infraestruturais.

Assim, foram apresentados os seis Grupos de projetos com alterações e estimativa de investimento para cada um deles.

Grupo 01: Belo Horizonte - Fronteira Argentina / Brasil - Buenos Aires

Não apresentou inclusão de mais projetos, além dos desenvolvidos pelas Carteiras de Projetos da IIRSA anteriores. O mapa da sua área com a localização de cada projeto, bem como a tabela de cada um com a atualização da estimativa de investimento em cada um deles está abaixo.

Figura 11 - Localização dos projetos do Grupo 01 em 2010



Fonte: IIRSA, 2010

Tabela 18 - Os projetos do Grupo 01 e suas respectivas estimativas de investimento em 2010

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 01	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Duplicação da Ruta 14 entre Paso de Los Libres e Gualeguaychú	780
Construção e implantação do controle integrado de carga en Paso de Los Libres	100
Conclusão da duplicação da rodovia Belo Horizonte - São Paulo	1300
Adequação da rodovia Navegantes-Rio do Sul	4
Ampliação do Aeroporto de Campinas	1190
Ampliação do Aeroporto Guarulhos	956,9
Melhoramentos e ampliação da infraestrutura do Porto de São Francisco do Sul (SC)	133
Melhoramentos da infraestrutura do Porto de Itajaí (SC)	11
Anel Viário em Belo Horizonte (BR-381/MG adequação)	140
Conclusão da duplicação da rodovia São Paulo-Curitiba	165
Construção do Anel Viário de São Paulo (trecho sul)	2700
Pavimentação da rodovia BR-282/SC Florianópolis - Fronteira com Argentina	100
Construção da rodovia Santa Maria - Rosário do Sul (BR-158/RS)	30
Duplicação da rodovia Palhoça-Osorio (BR-101/SC)	700
Novas Pontes Argentina-Brasil (Río Uruguay)	0,5
Recuperação das instalações e molas do Porto de Laguna (SC)	25
Recuperação da rodovia Porto Alegre-Uruguaiana (BR-290/RS)	45
Modernização do Aeroporto Internacional de Asuncão	Sem Informação
Ampliação do aeroporto de Pedro Juan Caballero	2,5
Aeroporto Guaraní - Hub de carga regional	50
Aeroporto de Encarnación	25
TOTAL	8367,9

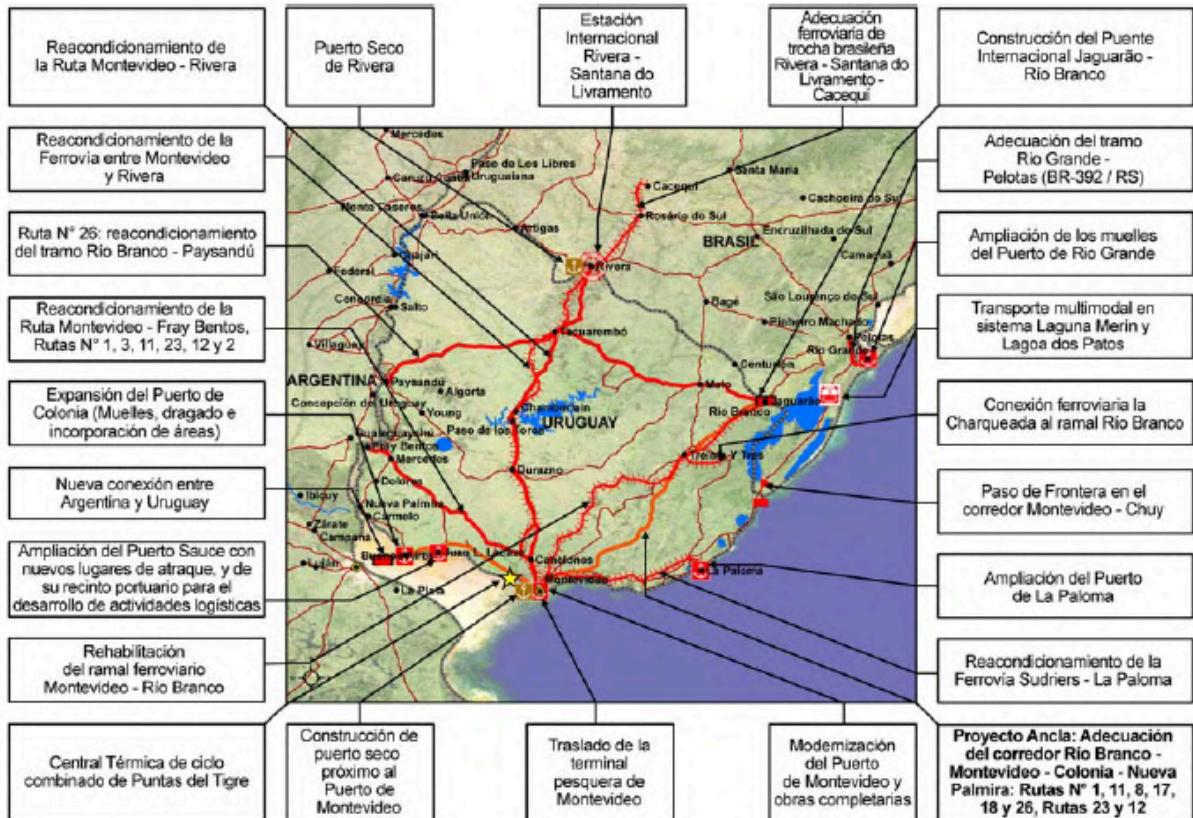
Fonte: IIRSA, 2010. Traduzido pelo autor

Grupo 02: Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires

O Grupo apresentou a exclusão de dois projetos, denominados: “Recondicionamento da Ferrovia entre Salto e Paysandú” e “Ferrovias para a integração”. Ao passo que quatro novos projetos foram incluídos, são eles: “Reabilitação do ramal ferroviário Montevideo - Río Branco”, “Porto Seco de Rivera”, “Adequação ferroviária de bitola brasileira Rivera - Santana do Livramento - Cacequi” e “Conexão ferroviária de La Charqueada ao ramal Río Branco”.

O mapa da sua área com a localização de cada projeto, bem como a tabela de cada um com a atualização da estimativa de investimento em cada um deles está abaixo.

Figura 12 - Localização dos projetos do Grupo 02 em 2010



Fonte: IIRSA, 2010

Tabela 19 - Os projetos do Grupo 02 e suas respectivas estimativas de investimento em 2010

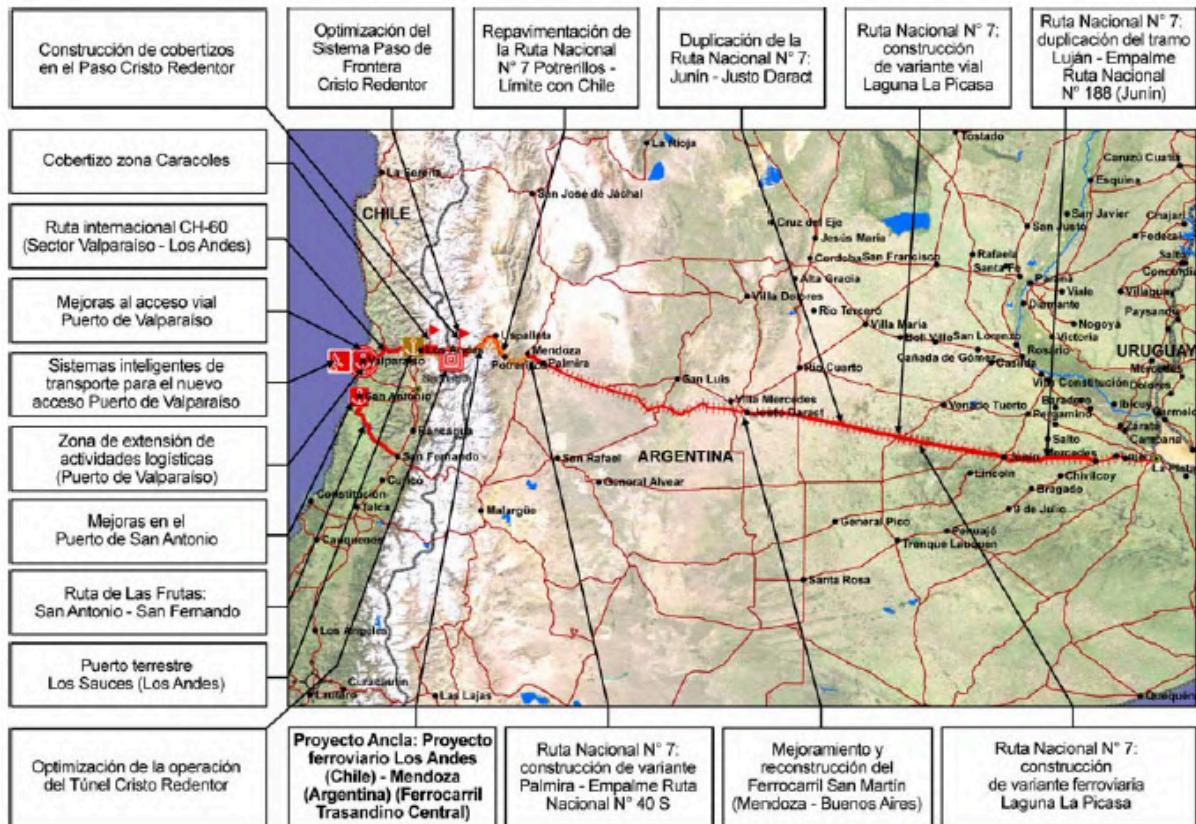
Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 02	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Adequação do Corredor Rio Branco-Colonia: Rotas 1, 11, 8, 17 e 18	234
Adequação da rodovia Rio Grande-Pelotas (BR-392/RS)	170
Ampliação das molas do Porto de Rio Grande/Dragado e aprofundação do canal de acesso	375
Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco	35
Travessia da Fronteira no Corredor Montevideo-Chuy	3
Ampliação do Porto de La Paloma	600
Central térmica de ciclo combinado Puntas del Tigre	170
Recondicionamento da Ruta Montevideo-Rivera	85,6
Ruta 26: recondicionamento da rodovia Rio Branco-Paysandú	39,8
Recondicionamento da Rodovia Montevideo-Fray Bentos 1, 2, 3, 11, 12 e 23	38
Recondicionamento de ferrovia entre Montevideo e Rivera	100
Nova conexão entre Argentina e Uruguai (AR - UY)	121
Transporte multimodal no sistema Laguna Merín e Lagoa dos Patos	100
Expansão do Porto de Colonia (molas, dragas e incorporação de áreas)	46
Ampliação do Porto Sauce de Juan Lacaze	10
Modernização do Porto de Montevideo (obras complementares)	169
Traslado terminal pesqueiro de Montevideo	35
Construção do porto seco nas proximidades do Porto de Montevideo	25
Recondicionamento da ferrovia Sudriers - La Paloma	66
Estação internacional Rivera - Santana do Livramento	Sem Informação
Reabilitação do ramal ferroviário Montevideo - Río Branco	100
Porto Seco de Rivera	0,3
Adequação ferroviária de bitola brasileira Rivera - Santana do Livramento - Cacequi	6,3
Conexão ferroviária de La Charqueada ao ramal Río Branco	32
TOTAL	2561

Fonte: IIRSA, 2010. Traduzido pelo autor

Grupo 03: Valparaiso - Buenos Aires

Apresentou a inclusão de mais quatro projetos após a transferência de outros quatro para o Grupo 06. O mapa da sua área com a localização de cada projeto, bem como a tabela de cada um com a atualização da estimativa de investimento em cada um deles está abaixo.

Figura 13 - Localização dos projetos do Grupo 03 em 2010



Fonte: IIRSA, 2010

Tabela 20 - Os projetos do Grupo 03 e suas respectivas estimativas de investimento em 2010

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 03	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Projeto Ferroviário Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	5100
Centro de Fronteira de Carga em Cristo Redentor	7
Construção de centro de armazenamento para controle integrado de Pehuenche	2
Construção de galpões no Paso Cristo Redentor	42
Zona de extensão de atividades logísticas (Porto de Valparaíso)	45
Sistemas inteligentes de transporte para o novo acesso ao Porto de Valparaíso	5
Repavimentação da Ruta Nacional N° 7 Potrerillos-Limite com Chile	52
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa rodoviária Laguna La Picasa	20
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa ferroviária Laguna La Picasa	30
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa no trecho Palmira-Empalme	25
Ruta Nacional N° 40 S	
Ruta Nacional N° 7: duplicação do trecho Luján-Empalme	90
Ruta Nacional N° 188 (Junín)	
Galpões da zona Caracoles	18
Ruta Internacional 60-CH (Setor Valparaíso-Los Andes)	286
Melhorias no acesso ao Porto de Valparaíso	105
Melhoramento e reconstrução do Ferrocarril San Martín	90
Porto terrestre Los Sauces (Los Andes)	10
Projeto San Antonio-San Fernando (rota das frutas)	360
Duplicação da Ruta Nacional N° 7: Junín - Justo Daract	Sem Informação
Melhorias no Porto de San Antonio	34,5
TOTAL	6321,5

Fonte: IIRSA, 2010. Traduzido pelo autor

Grupo 04: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú

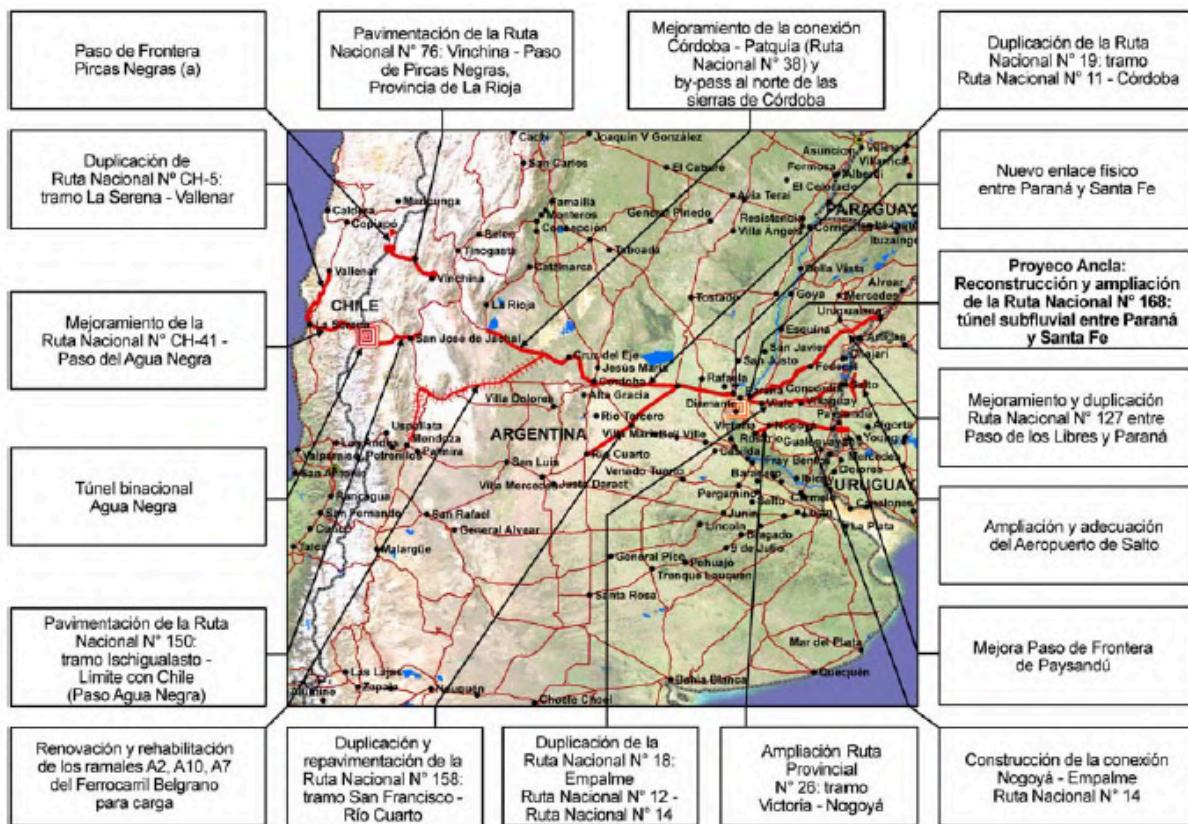
No referido grupo houve diversas mudanças, com a exclusão de seis projetos e a integração de oito novos projetos. Os projetos adicionados são “Duplicação da Ruta Nacional N° 18: Empalme Ruta Nacional N° 12 - Ruta Nacional N° 14”, “Pavimentação da Ruta Nacional N° 150: trecho Ischigualasto - Limite com o Chile (Paso Agua Negra)”, “Passagem de Fronteira Pircas Negras”, “Túnel binacional Agua Negra”, “Duplicação da Ruta Nacional N° CH-5: trecho La Serena - Vallenar”, “Melhoramento da Ruta Nacional N° CH-41 - Paso del Agua Negra”, “Nova ligação física entre Paraná e Santa Fe”, “Melhoramento e duplicação da Ruta Nacional N° 127 entre Paso de Los Libres e Paraná”.

Os projetos excluídos do Grupo 04 na Carteira de Projetos da IIRSA 2010 não constam como concluídos em nenhum dos documentos da Iniciativa consultados durante a pesquisa e também não foram encontradas informações

acerca da motivação da exclusão ou do andamento das obras. Os projetos são: “Construção da Ponte Binacional Salto-Concordia”, “Construção de alternativa na Ruta Nacional N° 19 (alternativa San Francisco)”, “Repavimentação da Ruta Nacional N° 158: rodovia San Francisco-Río Cuarto”, “Duplicação da Ruta Nacional N° 19: rodovia Empalme Ruta Nacional N° 11-San Francisco”, “Repavimentação da Ruta Nacional N° 18: trecho Empalme Ruta Nacional N° 32- Villaguay”, “Pavimentação da Ruta Nacional 150. Província de San Juan”.

O mapa atualizado com a localização dos projetos, bem como a tabela revista com as respectivas estimativas de investimento, encontram-se abaixo:

Figura 14 - Localização dos projetos do Grupo 04 em 2010



Fonte: IIRSA, 2010

Tabela 21 - Os projetos do Grupo 04 e suas respectivas estimativas de investimento em 2010

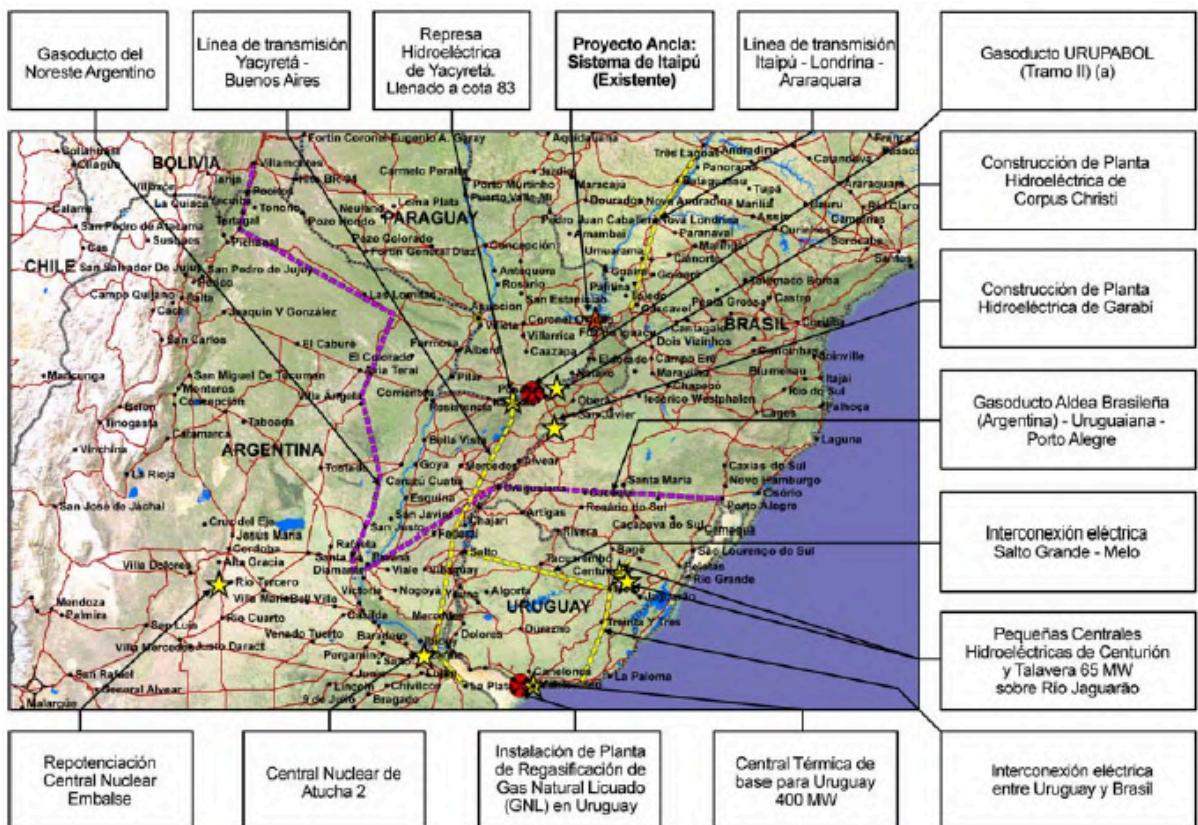
Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 04	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Reconstrução e ampliação da Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná e Santa Fe	40
Ampliação da Ruta Provincial N° 26: rodovia Victoria-Nogoyá	6
Construção e conexão Nogoyá-Empalme Ruta Nacional N° 14	Sem Informação
Duplicação da Ruta Nacional N° 18: Empalme Ruta Nacional N° 12 - Ruta Nacional N° 14	200
Pavimentação da Ruta Nacional N° 150: trecho Ischigualasto - Limite com o Chile (Paso Agua Negra)	73
Passagem de Fronteira Pircas Negras	30
Túnel binacional Agua Negra (AR - CH)	800
Duplicação da Ruta Nacional N° CH-5: trecho La Serena - Vallenar (CH)	296
Melhoramento da Ruta Nacional N° CH-41 - Paso del Agua Negra	60
Nova ligação física entre Paraná e Santa Fe	1,8
Melhoramento e duplicação da Ruta Nacional N° 127 entre Paso de Los Libres e Paraná	Sem Informação
Duplicação da Ruta Nacional N° 158: trecho San Francisco-Río Cuarto	350
Melhoramento da Ruta Nacional 38 trecho Córdoba - Patquia	100
"Pavimentação da Ruta Nacional 76, Vinchina (Limite com o Chile). Provincia de la Rioja"	120
Renovação e reabilitação dos ramais A2, A10, A7 do Ferrocarril Belgrano para carga	225
Ampliação e adequação do Aeroporto de Salto	Sem Informação
Melhora da Passagem de Fronteira de Paysandú	0,8
Duplicação da Ruta Nacional 19: trecho Ruta Nacional 11 - Córdoba	569
TOTAL	2871,6

Fonte: IIRSA, 2010. Traduzido pelo autor

Grupo 05: Energético

Em 2010, o projeto “Linha de transmissão de 500 Kv Yacyretá-Ayolas-Carayao” foi transferido para o Eixo de Capricórnio. E mais quatro projetos foram integrados ao EID. Assim, abaixo apresentamos o mapa da sua área com a localização de cada projeto e a tabela atualizada com a estimativa de investimento em cada projeto.

Figura 15 - Localização dos projetos do Grupo 05 em 2010



Fonte: IIRSA, 2010

Tabela 22 - Os projetos do Grupo 05 e suas respectivas estimativas de investimento em 2010

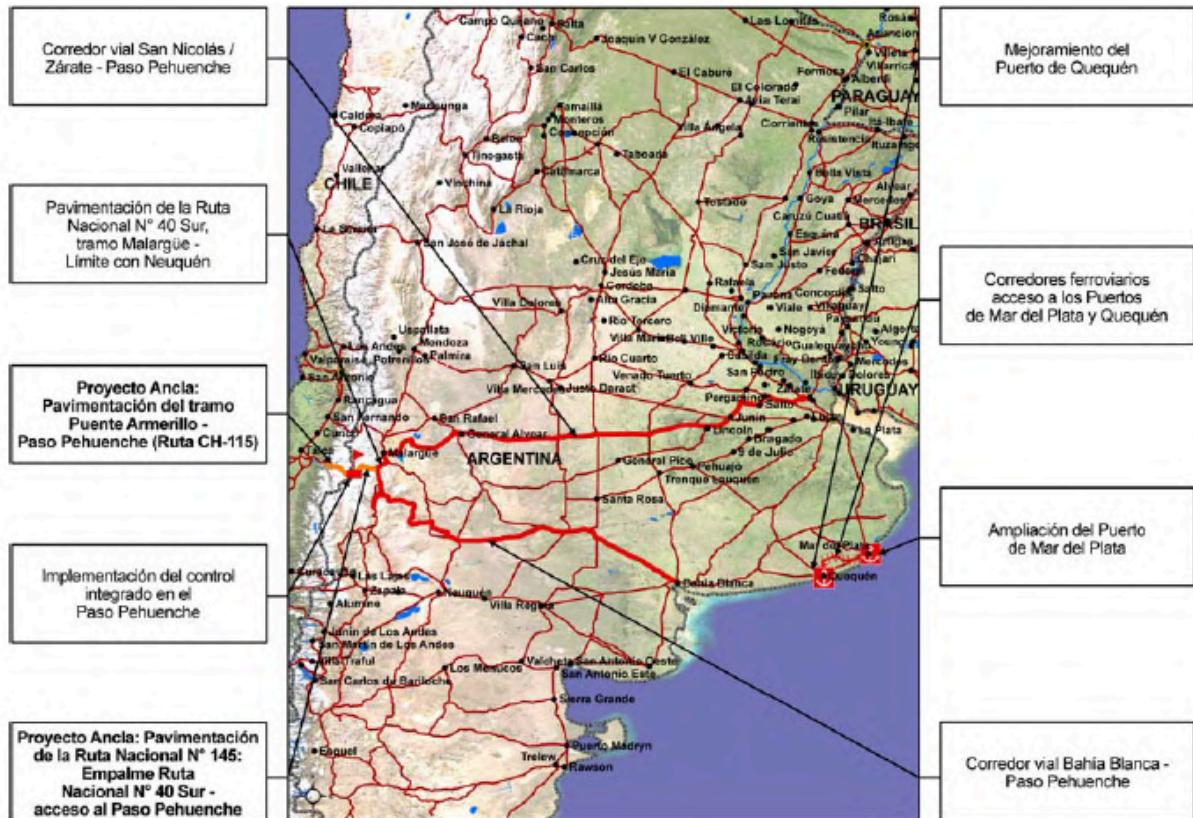
Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 05	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Sistema de Itaipú (existente)	16000
Linha de transmissão Yacyretá-Buenos Aires	600
Construção da Planta da Hidroelétrica de Corpus Christi	4200
Construção da Planta da Hidroelétrica de Garabí	1700
Represa Hidroelétrica de Yacyretá. Nível de preenchimento a cota 83	1200
Gasoduto Aldea Brasilera-Uruguaiana-Porto Alegre	510
Linha de transmissão Itaipú-Londrina-Araraquara	149,1
Gasoduto do Noreste Argentino	1000
Instalação de planta de regassificação GNL no Uruguai	840
Central térmica de base para o Uruguai 400 MW	700
Central Nuclear de Atucha 2 (Argentina)	740
Pequenas centrais hidroelétricas de Centurión e Talavera 65 MW sobre Rio Jaguarão	60
Interconexão elétrica entre Uruguai e Brasil	350
Interconexão elétrica Salto Grande - Melo	100
Repotenciação Central Nuclear Embalse	1000
Gasoduto URUPABOL (Trecho II)	2300
TOTAL	31449,1

Fonte: IIRSA, 2010. Traduzido pelo autor

Grupo 06: Pehuenche

Apresentou a inclusão de um projeto, denominado “Corredor vial Bahía Blanca - Paso Pehuenche”. O mapa da sua área com a localização de cada projeto, bem como a tabela de cada um com a atualização da estimativa de investimento em cada um deles está abaixo.

Figura 16 - Localização dos projetos do Grupo 06 em 2010



Fonte: IIRSA, 2010

Tabela 23 - Os projetos do Grupo 04 e suas respectivas estimativas de investimento em 2010

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 06	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Implementação de controle integrado no Paso Pehuenche	2
Pavimentação da Ruta Nacional 40 Sur trecho Malargüe - Límite com Neuquén	90
Pavimentação da Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acesso ao Paso Pehuenche	63
Pavimentação do trecho Puente Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115	60
Corredor rodoviário San Nicolás/Zárate - Paso Pehuenche	0,5
Corredores ferroviários de acesso aos Portos de Mar del Plata e Quequén	35
Ampliação do Porto de Mar del Plata	6,5
Melhoramento do Porto de Quequén	7,6
Corredor rodoviário Bahía Blanca	0,5
TOTAL	265,1

Fonte: IIRSA, 2010. Traduzido pelo autor

3.4. O fim da Agenda de Integração Consensuada (AIC) e os projetos do Eixo Mercosul-Chile

Em 2010, chega ao fim a AIC depois de 6 anos de trabalho contínuo. Segundo as estimativas havia a projeção de 14 projetos estarem concluídos no final de 2011, entre eles três projetos do Eixo Mercosul-Chile. Estimava-se que no primeiro semestre de 2011, o projeto do Grupo 01 “Duplicação da Ruta 14 entre Paso de Los Libres e Gualeguaychú” estaria pronto, enquanto em dezembro de 2011 estariam concluídos os projetos “Adequação do Corredor Rio Branco-Montevidéu-Colônia- Nueva Palmira” do Grupo 02 e “Rodovia Internacional 60 CH (setor Valparaíso-Los Andes)” do Grupo 03. (COSIPLAN, 2011)

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

3.5. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos COSIPLAN 2011

Em 2011 há uma mudança na organização dos projetos da IIRSA e se desenvolve a Carteira de projetos do COSIPLAN, com uma nova configuração de projetos prioritários chamada “Agenda Prioritária de Projetos de Integração” (API). O Eixo Mercosul-Chile nessa nova Carteira continua com 06 Grupos que totalizam 105 projetos, o que corresponde a 19,7% do total da Carteira, com investimentos estimados em US\$44.389,8 milhões (não sendo considerado os valores investidos antes do início da IIRSA, como é o caso do sistema Itaipú) e este montante representa 38,2% do total da previsão de investimentos da Carteira (COSIPLAN, 2011).

Dos 105 projetos do EID, 27 estavam em fase de perfil, 28 em pré-execução, 35 em execução e 15 concluídos. Em relação à esfera de cada projeto, 87 deles eram do setor de transporte com investimentos estimados em US\$25.809,7 milhões; o setor de energia contava com 18 projetos com investimentos estimados em US\$18.580,1 milhões; já o setor de comunicações não contava com nenhum projeto no EID (COSIPLAN, 2011). Os detalhes estão na tabela 24.

Tabela 24 - Os Grupos e estimativas de investimento no COSIPLAN

GRUPO	NOME	Nº de PROJETOS	INVESTIMENTO ESTIMADO (milhões de US\$)
1	Belo Horizonte - Fronteira Argentina / Brasil - Buenos Aires	22	11.919,40
2	Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires	21	2.809,60
3	Valparaiso - Buenos Aires	18	8.340,00
4	Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú	18	2.645,60
5	Energético	17	18.410,10
6	Pehuenche	9	265,1
TOTAL		105	44389,8

Fonte: COSIPLAN, 2011. Traduzido pelo autor

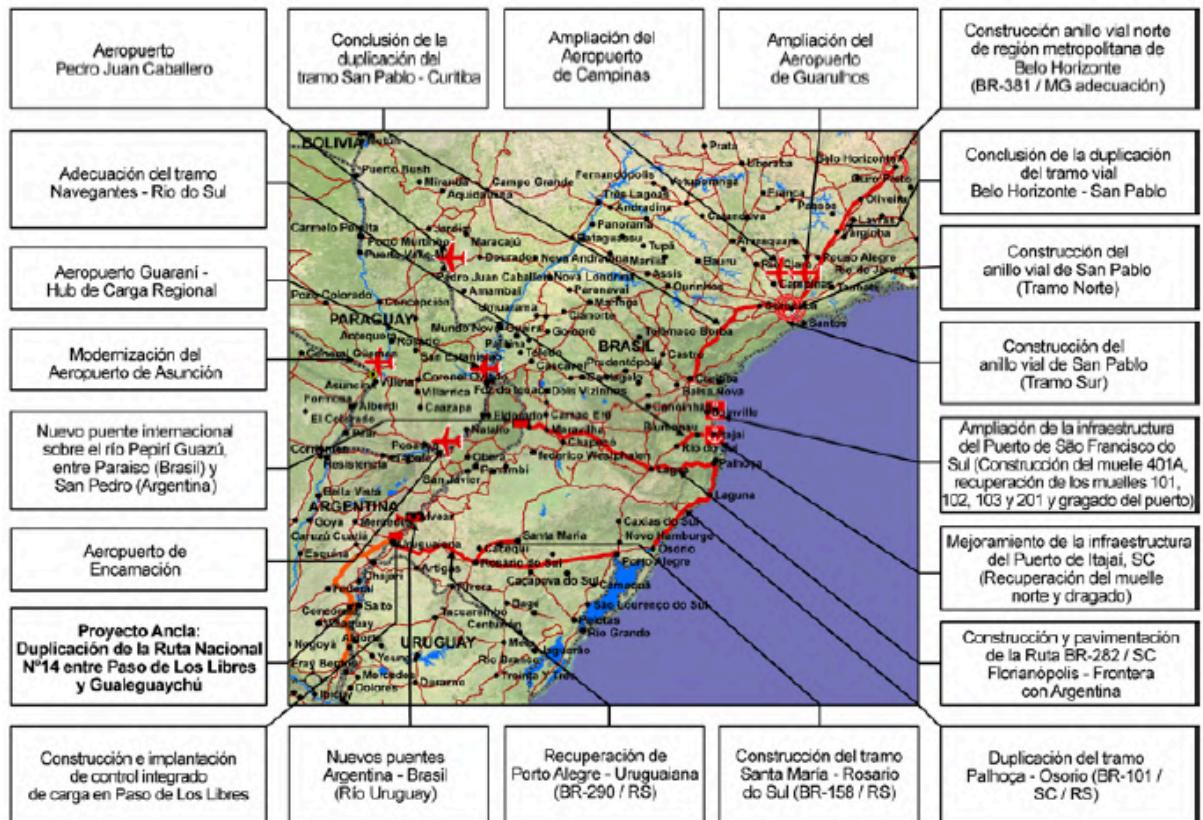
Abaixo detalharemos os Grupos de projetos na Carteira, o andamento dos projetos já existentes e a inclusão de novos.

Grupo 01: Belo Horizonte - Fronteira Argentina / Brasil - Buenos Aires

Dois novos projetos foram incorporados ao Grupo 01 na Carteira de Projetos do COSIPLAN 2011, são eles: “Nova ponte internacional sobre o río Pepirí Guazú” e “Construção do Anel Viário (rodoanel) de São Paulo (trecho norte)”. O projeto “Recuperação das instalações e molas do Porto de Laguna (SC)” não se encontra na Carteira de projetos do COSIPLAN 2011 e também não consta como projeto concluído nos relatórios seguintes, portanto não há informações sobre seu desenvolvimento.

O mapa atualizado (Figura 17) com a localização dos projetos, bem como a tabela revista, encontram-se abaixo:

Figura 17 - Localização dos projetos do Grupo 01 em 2011



Fonte: COSIPLAN, 2011

Tabela 25 - Os projetos do Grupo 01 e suas respectivas estimativas de investimento em 2011

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 01 2011	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Duplicação da Ruta 14 entre Paso de Los Libres e Gualeguaychú	780
Construção e implantação do controle integrado de carga en Paso de Los Libres	10
Conclusão da duplicação da rodovia Belo Horizonte - São Paulo	1300
Adequação da rodovia Navegantes-Rio do Sul	400
Ampliação do Aeroporto de Campinas	1190
Ampliação do Aeroporto Guarulhos	956,9
Melhoramentos e ampliação da infraestrutura do Porto de São Francisco do Sul (SC)	133
Melhoramentos da infraestrutura do Porto de Itajaí (SC)	11
Anel Viário em Belo Horizonte (BR-381/MG adequação)	140
Conclusão da duplicação da rodovia São Paulo-Curitiba	165
Construção do Anel Viário (rodoanel) de São Paulo (trecho sul)	2700
Pavimentação da rodovia BR-282/SC Florianópolis - Fronteira com Argentina	100
Construção da rodovia Santa Maria - Rosário do Sul (BR-158/RS)	30
Duplicação da rodovia Palhoça-Osorio (BR-101/SC)	700
Novas Pontes Argentina-Brasil (Río Uruguay)	0,5
Nova ponte internacional sobre o río Pepirí Guazú	Sem Informação
Recuperação da rodovia Porto Alegre-Uruguaiana (BR-290/RS)	45
Modernização do Aeroporto Internacional de Assunção	Sem Informação
Ampliação do aeroporto de Pedro Juan Caballero	2,5
Aeroporto Guarani - Hub de carga regional	50
Construção do Anel Viário (rodoanel) de São Paulo (trecho norte)	3180,5
Aeroporto de Encarnación	25
TOTAL	11919,4

Fonte: COSIPLAN, 2011. Tradução própria

Grupo 02: Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires

O projeto “Adequação do Corredor Rio Branco-Colonia: Rotas 1, 11, 8, 17 e 18” se expande e passa a se chamar “Adequação do corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas Nº 1, 11, 8, 17, 18 e 26, Rutas 23 e 12”. O projeto “Estação Internacional Rivera - Santana do Livramento” ganha mais um trecho e passa a ser chamado “Adequação da ferrovia de bitola brasileira Rivera - Santana do Livramento - Cacequi”.

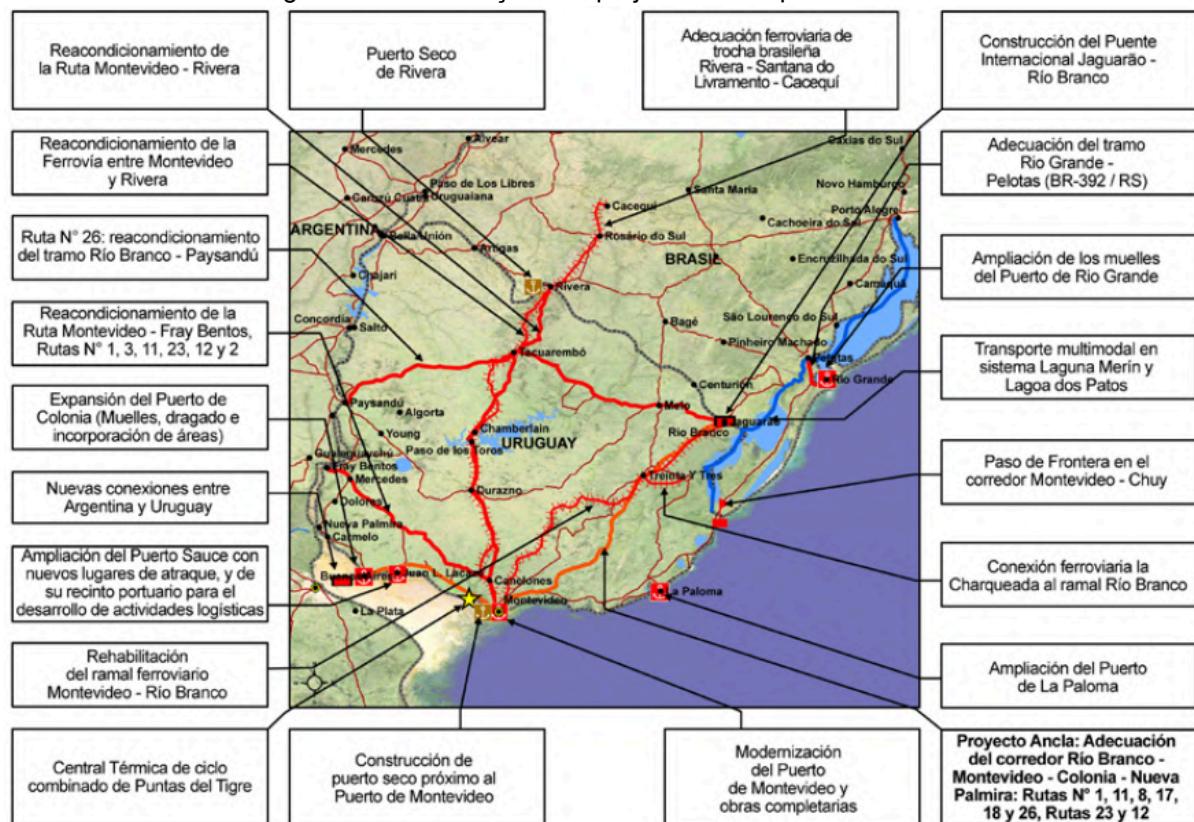
Os projetos “Recondicionamento da ferrovia Sudriers - La Paloma” e “Traslado terminal pesqueiro de Montevideo” não constam na Carteira do

COSIPLAN 2011 e também não foram encontradas informações sobre o andamento das obras ou motivo de sua exclusão do Grupo.

São adicionados três projetos ao Grupo, são eles: “Reabilitação do ramal ferroviário Montevideo - Río Branco”, “Porto Seco de Rivera” e “Conexão ferroviária de Charqueada ao ramal Río Branco”.

O mapa atualizado com a localização dos projetos, bem como a tabela revista, encontram-se abaixo:

Figura 18 - Localização dos projetos do Grupo 02 em 2011



Fonte: COSIPLAN, 2011

Tabela 26 - Os projetos do Grupo 02 e suas respectivas estimativas de investimento em 2011

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 02	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Adequação do corredor Rio Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rotas Nº 1, 11, 8, 17, 18 e 26; Rotas 23 e 12 (Uruguai)	234
Adequação da rodovia Rio Grande-Pelotas (BR-392/RS)	400
Ampliação das molas do Porto de Rio Grande/Dragado e aprofundação do canal de acesso	375
Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco	65
Travessia da Fronteira no Corredor Montevideo-Chuy	3
Ampliação do Porto de La Paloma	600
Central térmica de ciclo combinado Puntas del Tigre	170
Recondicionamento da Ruta Montevideo-Rivera	85,6
Ruta 26: recondicionamento da rodovia Rio Branco-Paysandú	39,8
Recondicionamento da Rodovia Montevideo-Fray Bentos 1, 2, 3, 11, 12 e 23	37,9
Recondicionamento de ferrovia entre Montevideo e Rivera	100
Reabilitação do ramal ferroviário Montevideo - Rio Branco	100
Nova conexão entre Argentina e Uruguai (AR - UY)	121
Transporte multimodal no sistema Laguna Merín e Lagoa dos Patos	100
Expansão do Porto de Colonia (molas, dragas e incorporação de áreas)	46
Ampliação do porto Sauce de Juan Lacaze	10
Porto de Montevideo (obras complementares)	169
Porto Seco de Rivera	0,3
Construção do porto seco nas proximidades do Porto de Montevideo	25
Conexão ferroviária de Charqueada ao ramal Río Branco	32
Ferrovia internacional Rivera - Santana do Livramento - Cacequi	96
TOTAL	2809,6

Fonte: COSIPLAN, 2011. Tradução própria.

Grupo 03: Valparaíso - Buenos Aires

Na configuração do Grupo 03 houve a exclusão de seis projetos e a inclusão de quatro projetos no Grupo 03.

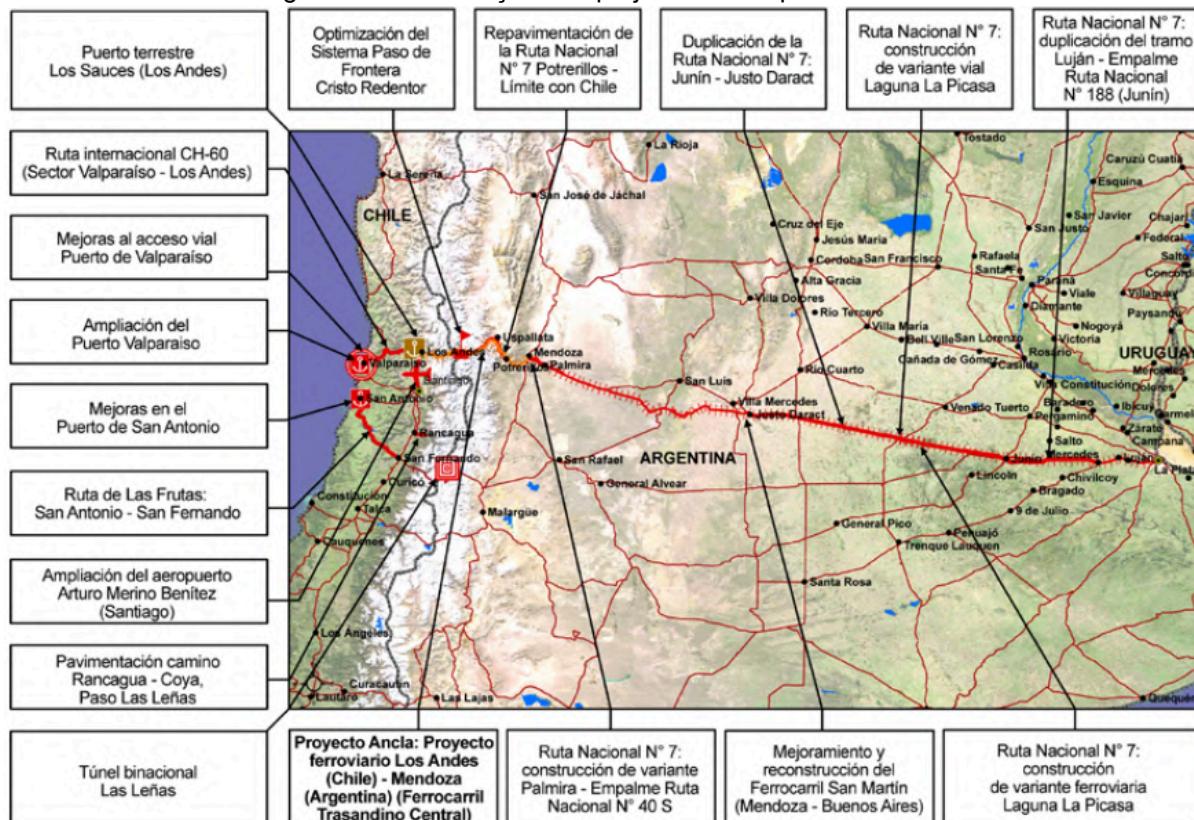
Os projetos excluídos do Grupo 03 na Carteira de Projetos do COSIPLAN 2011 não constam como concluídos em nenhum dos documentos da Iniciativa consultados durante a pesquisa e também não foram encontradas informações acerca da motivação da exclusão ou do andamento das obras. Os projetos são: “Galpões da zona Caracoles”, “Sistemas inteligentes de transporte para o novo acesso ao Porto de Valparaíso”; “Zona de extensão de atividades logísticas (Porto

de Valparaíso)", "Construção de galpões no Paso Cristo Redentor" e "Construção de centro de armazenamento para controle integrado de Pehuenche"

Os projetos que foram adicionados ao Grupo são: "Ampliação do aeroporto Arturo Merino Benítez", "Ampliação do porto de Valparaíso", "Pavimentação do caminho Rancagua - Coya, Paso Las Leñas", e "Túnel binacional Las Leñas".

O mapa atualizado com a localização dos projetos, bem como a tabela revista com as respectivas estimativas de investimento, encontram-se abaixo:

Figura 19 - Localização dos projetos do Grupo 03 em 201



Fonte: COSIPLAN, 2011

Tabela 27 - Os projetos do Grupo 03 e suas respectivas estimativas de investimento em 2011

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 03 2011	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Projeto Ferroviário Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	5100
Centro de Fronteira de Carga em Cristo Redentor	7
Ampliação do aeroporto Arturo Merino Benítez (Santiago)	480
Ampliação do porto de Valparaíso	300
Pavimentação do caminho Rancagua - Coya, Paso Las Leñas	35
Túnel binacional Las Leñas	1000
Repavimentação da Ruta Nacional N° 7 Potrerillos-Limite com Chile	52
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa rodoviária Laguna La Picasa	20
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa ferroviária Laguna La Picasa	30
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa no trecho Palmira-Empalme	
Ruta Nacional N° 40 S	25
Ruta Nacional N° 7: duplicação do trecho Luján-Empalme	
Ruta Nacional N° 188 (Junín)	90
Ruta Internacional 60-CH (Setor Valparaíso-Los Andes)	286
Melhorias no acesso ao Porto de Valparaíso	105
Melhoramento e reconstrução do Ferrocarril San Martín	90
Porto terrestre Los Sauces (Los Andes)	10
Projeto San Antonio-San Fernando (rota das frutas)	360
Duplicação da Ruta Nacional N° 7: Junín - Justo Daract	Sem Informação
Melhorias no Porto de San Antonio	350
TOTAL	8340

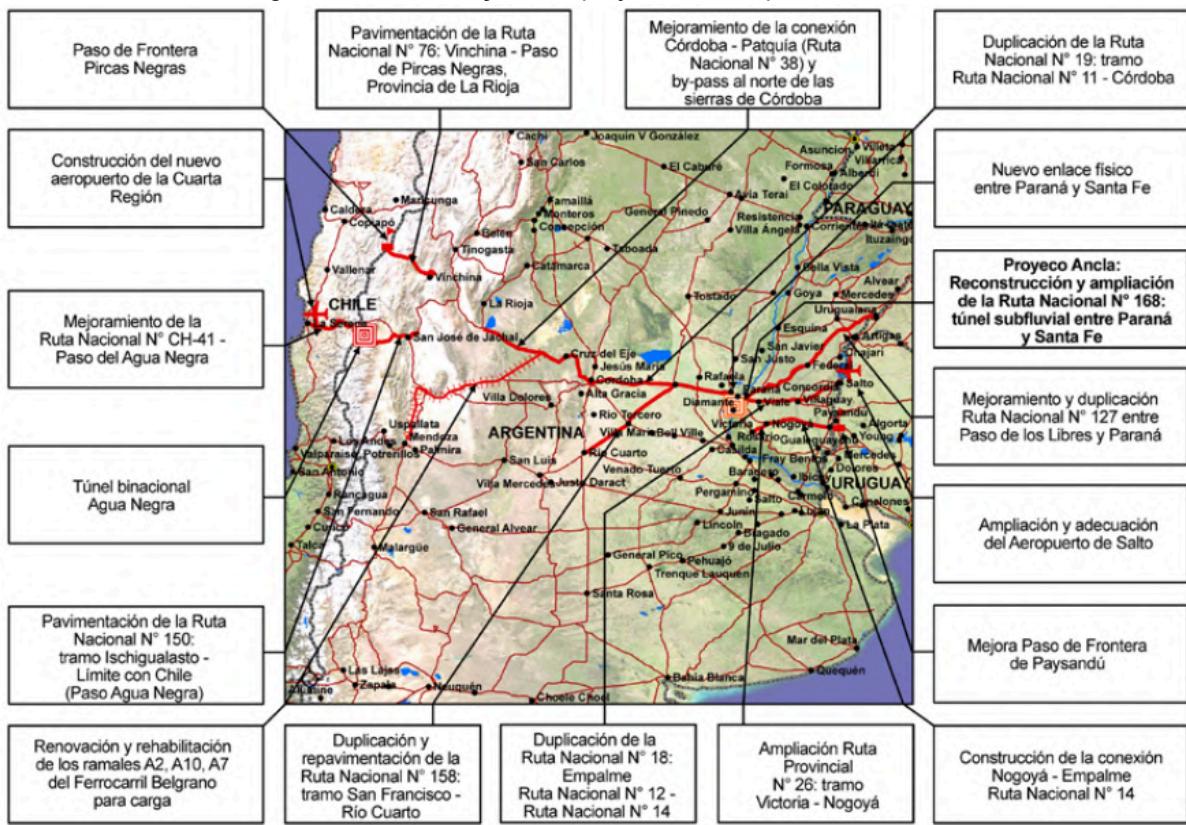
Fonte: COSIPLAN, 2011. Tradução própria.

Grupo 04: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú

O projeto “Construção do novo aeroporto da Cuarta Región” é adicionado ao rol de projetos do Grupo 04 e o projeto “Duplicação da Ruta Nacional N° CH-5: trecho La Serena - Vallenar (CH)” deixa de fazer parte do Grupo 04.

A figura 20 mostra a localização dos projetos do Grupo 04 no território sul-americano e a tabela 28 traz os projetos e estimativas de investimento.

Figura 20 - Localização dos projetos do Grupo 04 em 2011



Fonte: COSIPLAN, 2011

Tabela 28 - Os projetos do Grupo 04 e suas respectivas estimativas de investimento em 2011

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 04 2011	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Reconstrução e ampliação da Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná e Santa Fe	40
Ampliação da Ruta Provincial N° 26: rodovia Victoria-Nogoyá	6
Construção e conexão Nogoyá-Empalme Ruta Nacional N° 14	Sem Informação
Duplicação da Ruta Nacional N° 18: Empalme Ruta Nacional N° 12 - Ruta Nacional N° 14	200
Pavimentação da Ruta Nacional N° 150: trecho Ischigualasto - Limite com o Chile (Paso Agua Negra)	73
Passagem de Fronteira Pircas Negras	5
Túnel binacional Agua Negra (AR - CH)	850
Construção do novo aeroporto da Cuarta Región	45
Melhoramento da Ruta Nacional N° CH-41 - Paso del Agua Negra	60
Nova ligação física entre Paraná e Santa Fe	1,8
Melhoramento e duplicação da Ruta Nacional N° 127 entre Paso de Los Libres e Paraná	Sem Informação
Duplicação da Ruta Nacional N° 158: trecho San Francisco-Río Cuarto	350
Melhoramento da Ruta Nacional 38 trecho Córdoba - Patquia	100
"Pavimentação da Ruta Nacional 76, Vinchina (Limite com o Chile). Provincia de la Rioja"	120
Renovação e reabilitação dos ramais A2, A10, A7 do Ferrocarril Belgrano para carga	225
Ampliação e adequação do Aeroporto de Salto	Sem Informação
Melhora da Passagem de Fronteira de Paysandú	0,8
Duplicação da Ruta Nacional 19: trecho Ruta Nacional 11 - Córdoba	569
TOTAL	2645,6

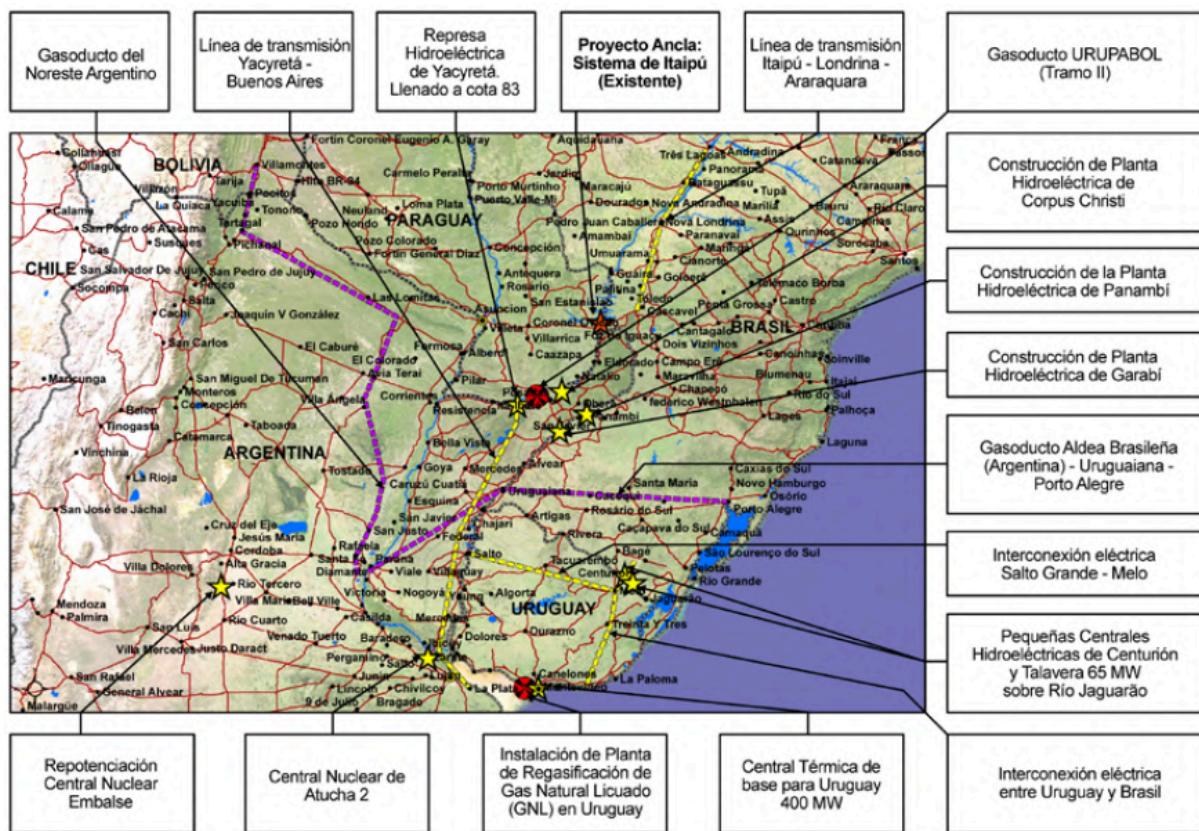
Fonte: COSIPLAN, 2011. Tradução própria.

Grupo 05: Energético

Há a adição do projeto “Construção da Planta Hidrelétrica de Panambi”

Não há inclusão do investimento em Itaipú porque o projeto iniciou-se antes da IIRSA.

Figura 21 - Localização dos projetos do Grupo 05 em 2011



Fonte: COSIPLAN, 2011

Tabela 29 - Os projetos do Grupo 04 e suas respectivas estimativas de investimento em 2011

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 05 2011	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Sistema de Itaipú (existente)	16000
Linha de transmissão Yacyretá-Buenos Aires	600
Construção da Planta da Hidrelétrica de Corpus Christi	4200
Construção da Planta da Hidrelétrica de Garabí	2728
Represa Hidroelétrica de Yacyretá. Nível de preenchimento a cota 83	1200
Gasoduto Aldea Brasilera-Uruguaiana-Porto Alegre	510
Linha de transmissão Itaipú-Londrina-Araraquara	149,1
Gasoduto do Noreste Argentino	1000
Instalação de planta de regassificação GNL no Uruguai	500
Central térmica de base para o Uruguai 400 MW	500
Central Nuclear de Atucha 2 (Argentina)	740
Pequenas centrais hidrelétricas de Centurión e Talavera 65 MW sobre Rio Jaguarão	60
Interconexão elétrica entre Uruguai e Brasil	349
Interconexão elétrica Salto Grande - Melo	100
Repotenciação Central Nuclear Embalse	1000
Construção da Planta Hidrelétrica de Panambí	2474
Gasoduto URUPABOL (Trecho II)	2300
TOTAL	18410,1

Fonte: COSIPLAN, 2011. Tradução própria

Grupo 06: Pehuenche

Os projetos do referido Grupo mantiveram-se os mesmos da Carteira anterior.

3.5.1. Os resultados dos projetos do Eixo Mercosul-Chile apresentados na Carteira de Projetos do COSIPLAN 2011

A Carteira de projetos do COSIPLAN de 2011 apresenta uma seção sobre os projetos concluídos do Eixo Mercosul-Chile até 2011. Abaixo, encontra-se a tabela

com os 14 projetos da Iniciativa concluídos com o montante de investimento realizado em cada um deles.

Tabela 30- Os projetos concluídos até 2011

PROJETOS CONCLUÍDOS ATÉ 2011	
NOME DO PROJETO	INVESTIMENTO TOTAL (milhões de US\$)
Linha de transmissão Yacyretá-Buenos Aires	600
Conclusão da duplicação da rodovia Belo Horizonte - São Paulo	1300
Construção do Anel Viário (rodoanel) de São Paulo (trecho sul)	2700
Construção e pavimentação da Ruta BR-282 / SC Florianópolis - Fronteira com a Argentina (BR)	100
Construção do trecho Santa María - Rosario do Sul (BR-158 / RS)	30
Recuperação do trecho de Porto Alegre - Uruguaiana (BR-290 / RS)	45
Central Térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre	170
Ruta Nacional Nº 7: construção de alternativa rodoviária Laguna La Picasa	20
Ruta Nacional Nº 7: construção de alternativa ferroviária Laguna La Picasa	30
Melhoras ao acesso rodoviário ao Puerto de Valparaíso	105
Porto terrestre Los Sauces (Los Andes)	10
Reconstrução e ampliação da Ruta Nacional Nº 168: túnel subfluvial entre Paraná e Santa Fe	40
Represa Hidrelétrica de Yacyretá.	
Nível de preenchimento a cota 83	1200
Linha de transmissão Itaipú-Londrina-Araraquara	149,1
TOTAL	6499,1

Fonte: COSIPLAN, 2011. Tradução própria

Tabela 31- Os âncora na API

PROJETOS ÂNCORA NA API						
GRUPO	PROJETO ÂNCORA	INVESTIMENTO ESTIMADO (milhões de US\$)	ORIGEM DO INVESTIMENTO	CARÁTER	ESTÁGIO	
1	Duplicação da Ruta 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú	780	Pública	Nacional	Obras em execução	
2	Adequação do Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira: Rotas 1, 11, 8, 17 e 18; e Rotas 12 e 23 (UY)	234	Mista	Nacional	Obras em execução	
3	Projeto Ferroviário Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	5100	Privada	Transnacional	Pré-execução	
4	Reconstrução e ampliação da Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná e Santa Fe	40	Pública	Nacional	Concluído	
5	Sistema de Itaipú (existente)	16000	Pública	Nacional	Existente	
6	Pavimentação da Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acesso ao Paso Pehuenche	63	Pública	Nacional	Obras em execução	
6	Pavimentação do trecho Puente Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115	60	Pública	Nacional	Obras em execução	
TOTAL		6277				

Fonte: COSIPLAN, 2011. Tradução própria

3.6. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos COSIPLAN 2015

A Carteira de projetos do COSIPLAN 2015 traz um perfil do Eixo Mercosul-Chile com as informações atualizadas sobre a América do Sul. A população do EID era de 141.453.273 habitantes, o que representava 35% da população sul-americana, em uma área de 3,2 milhões de km², correspondente a 18% da superfície da América do Sul, o que gera a densidade populacional de 44 habitantes por km². O PIB de US\$1.973.411 milhões representava 48% do total do PIB do subcontinente, sendo que os setores que o compõem são: serviços (75%), indústria (14%), agropecuária (6%) e mineração (5%).(COSIPLAN, 2015)

O Eixo possuía, na referida Carteira, 124 projetos sendo 103 nacionais e 21 transnacionais. Do total de projetos, 103 são projetos de transporte, 20 energéticos e 01 do setor de comunicações. Sobre o financiamento, 98 projetos têm financiamento integralmente público, 15 projetos integralmente financiados pelo setor privado e 11 projetos com financiamento misto. Quanto ao estágio dos projetos, 13 estão em perfil, 44 em pré-execução, 44 em execução e 23 concluídos. (COSIPLAN, 2015)

A rede rodoviária do eixo possuía 1.973.802 km de extensão, mas apenas 6% dela era pavimentada. A rede ferroviária tinha 61424 km de extensão, com 87% em condições de operação. Sobre o sistema portuário, marítimo e fluvial, o Eixo possuía 46 portos, a maioria deles concentrada na costa do Oceano Atlântico, nos rios Paraná, Paraguai, Uruguai e da Prata, além dos portos chilenos localizados no Oceano Pacífico; o transporte fluvial é feito principalmente através dos rios Paraná e Paraguai e com menos relevância no Rio Uruguai, e a geração de energia do EID chegou conjuntamente a 190.131 HW em 2012. (COSIPLAN, 2015)

Há de se pontuar que 6%, o que equivale a aproximadamente 193.000 km², do território do Eixo estava em algum tipo de área de proteção ambiental, como a Mata Atlântica. (COSIPLAN, 2015)

Abaixo a tabela 32 detalhando a distribuição dos projetos por Eixo.

Tabela 32 - Os Grupos e estimativas de investimento na Carteira de projetos 2015

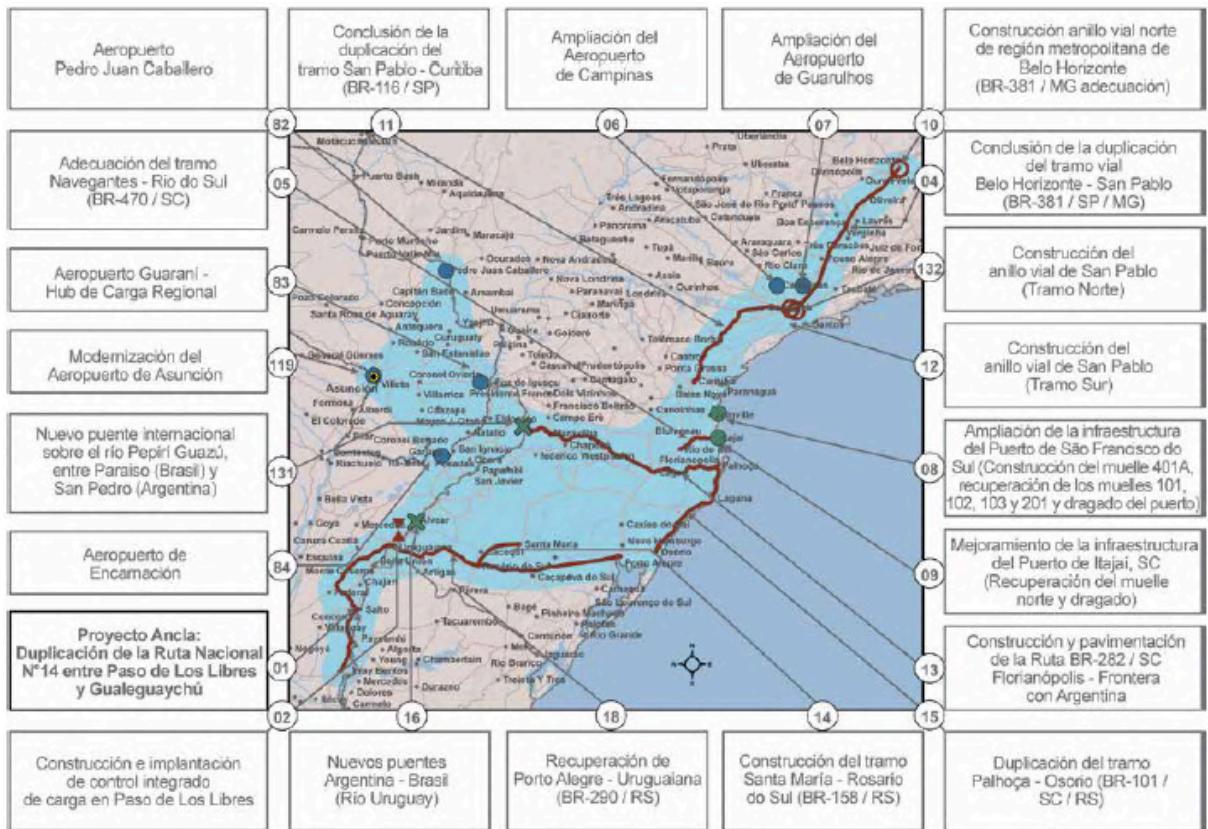
GRUPOS	Nº de projetos	INVESTIMENTO ESTIMADO (milhões de US\$)
GRUPO 01: Belo Horizonte - Fronteira Argentina/ Brasil - Buenos Aires	22	16852,1
GRUPO 02: Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires	26	3312,4
GRUPO 03: Valparaiso - Buenos Aires	23	10538
GRUPO 04: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú	28	5314,8
GRUPO 05: Energético	18	16921,1
GRUPO 06: Pehuenche	14	3230,5
TOTAL	124	56168,9

Fonte: COSIPLAN, 2015. Tradução própria

Grupo 01: Belo Horizonte - Fronteira Argentina/ Brasil - Buenos Aires

O Grupo 01 não apresentou exclusão ou inclusão de projetos. Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 22 - Localização dos projetos do Grupo 01 em 2015



Fonte: COSIPLAN, 2015

Tabela 33 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2015 do Grupo 01

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 01 2015	Etapa do projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Duplicação da Ruta 14 entre Paso de Los Libres e Gualeguaychú	Concluído	780
Construção e implantação do controle integrado de carga en Paso de Los Libres	Concluído	10
Conclusão da duplicação da rodovia Belo Horizonte - São Paulo	Concluído	1300
Adequação da rodovia Navegantes-Rio do Sul	Execução	400
Ampliação do Aeroporto de Campinas	Execução	3550
Ampliação do Aeroporto Guarulhos	Execução	1900
Melhoramentos e ampliação da infraestrutura do Porto de São Francisco do Sul (SC)	Execução	131,6
Melhoramentos da infraestrutura do Porto de Itajaí (SC)	Execução	68
Anel Viário Norte em Belo Horizonte (BR-381/MG adequação)	Pré-execução	200
Conclusão da duplicação da rodovia São Paulo-Curitiba	Execução	350
Construção do Anel Viário (rodoanel) de São Paulo (trecho sul)	Concluído	2700
Pavimentação da rodovia BR-282/SC	Concluído	100
Florianópolis - Fronteira com Argentina	Concluído	30
Construção da rodovia Santa María - Rosário do Sul (BR-158/RS)	Concluído	2000
Duplicação da rodovia Palhoça-Osorio (BR-101/SC)	Execução	Sem Informação
Novas Pontes Argentina-Brasil (Río Uruguay)	Pré-execução	8
Nova ponte internacional sobre o río Pepirí Guazú	Perfil	250
Recuperação da rodovia Porto Alegre-Uruguaiana (BR-290/RS)	Execução	200
Modernização do Aeroporto Internacional de Assunção	Pré-execução	2,5
Ampliação do aeroporto de Pedro Juan Caballero	Pré-execução	50
Aeroporto Guarani - Hub de carga regional	Pré-execução	2810
Construção do Anel Viário (rodoanel) de São Paulo (trecho norte)	Concluído	12
Aeroporto de Encarnación	Concluído	
TOTAL		16852,1

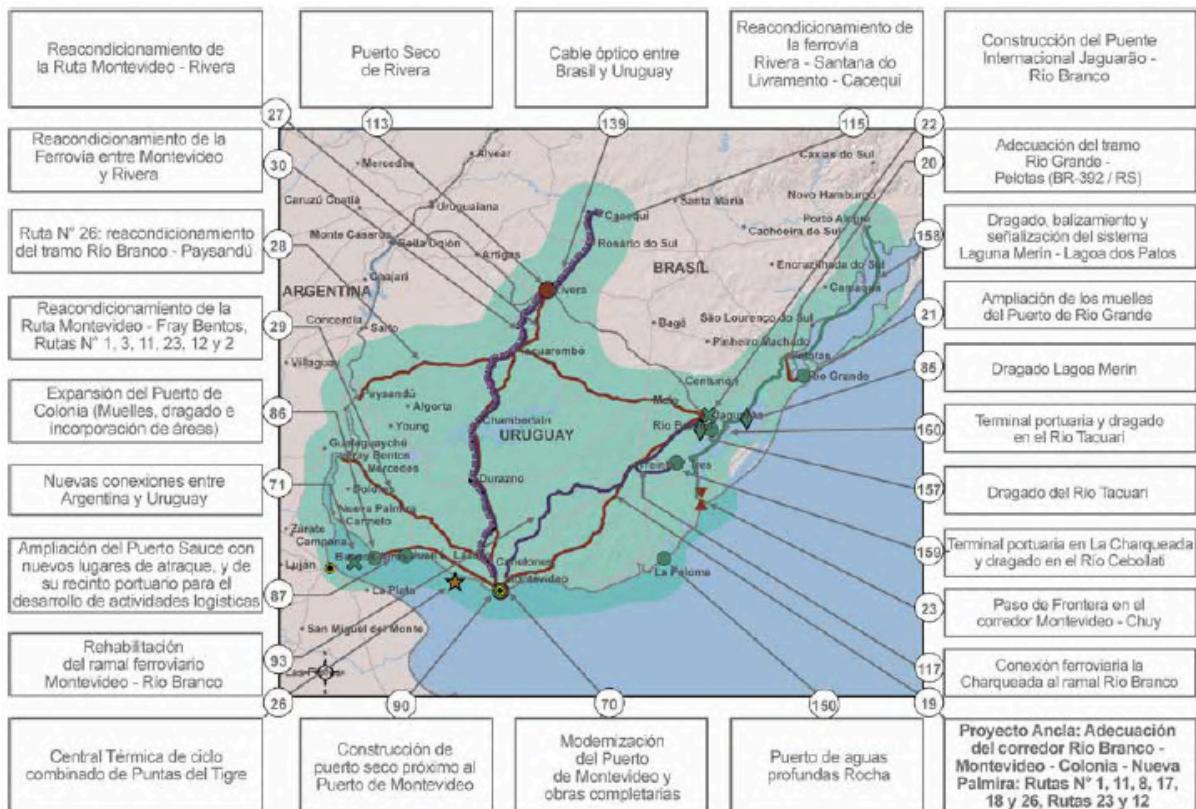
Fonte: COSIPLAN, 2015. Tradução própria

Grupo 02: Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires

No Grupo 02 houve a inclusão de seis novos projetos, denominados: “Dragagem da Lagoa Merin”, “Cabeamento óptico entre Brasil e Uruguai”, “Porto de águas profundas Rocha”, “Dragagem do Rio Tacuarí”, “Terminal portuário na Charqueada e dragagem do Rio Cebollati” e “Terminal portuário e dragagem do Rio Tacuarí”. O projeto “Ampliação do Porto de La Paloma” não encontra-se na Carteira e ou em outros documentos da IIRSA desde de a Carteira de projetos de 2012.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 23 - Localização dos projetos do Grupo 02 em 2015



Fonte: COSIPLAN, 2015

Tabela 34 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2015 do Grupo 02

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 02 2015	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Adequação do corredor Rio Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rotas Nº 1, 11, 8, 17, 18 e 26; Rotas 23 e 12 (Uruguai)	Concluído	276,2
Adequação da rodovia Rio Grande-Pelotas (BR-392/RS)	Execução	500
Ampliação das molas do Porto de Rio Grande/Dragado e aprofundação do canal de acesso	Execução	435,7
Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco	Pré-execução	93,5
Travessia da Fronteira no Corredor Montevideo-Chuy	Pré-execução	15
Dragagem da Lagoa Merin	Execução	2,9
Central térmica de ciclo combinado Puntas del Tigre	Concluído	170
Recondicionamento da Ruta Montevideo-Rivera	Execução	85,6
Ruta 26: recondicionamento da rodovia Rio Branco-Paysandú	Execução	39,8
Recondicionamento da Rodovia Montevideo-Fray Bentos 1, 2, 3, 11, 12 e 23	Execução	38
Recondicionamento de ferrovia entre Montevideo e Rivera	Execução	134,9
Reabilitação do ramal ferroviário Montevideo - Rio Branco	Pré-execução	200
Nova conexão entre Argentina e Uruguai (AR - UY)	Pré-execução	0,5
Dragagem, balizamento e sinalização do Sistema Laguna Merin - Lagoa dos Patos	Pré-execução	20
Expansão do Porto de Colonia (molas, dragas e incorporação de áreas)	Concluído	14
Ampliação do porto Sauce de Juan Lacaze	Execução	10
Porto de Montevideo (obras complementares)	Execução	189
Porto Seco de Rivera	Pré-execução	2
Construção do porto seco nas proximidades do Porto de Montevideo	Perfil	25
Conexão ferroviária de Charqueada ao ramal Rio Branco	Pré-execução	40
Cabeamento óptico entre Brasil e Uruguai	Concluído	Sem Informação
Porto de águas profundas Rocha	Pré-execução	1000
Dragagem do Rio Tacuari	Execução	1,4
Terminal portuário na Charqueada e dragagem do Rio Cebollati	Pré-execução	7
Terminal portuário e dragagem do Rio Tacuari	Pré-execução	7
Ferrovia internacional Rivera - Santana do Livramento - Cacequi	Concluído	5
TOTAL		3312,5

Fonte: COSIPLAN, 2015. Tradução própria

Grupo 03: Valparaíso - Buenos Aires

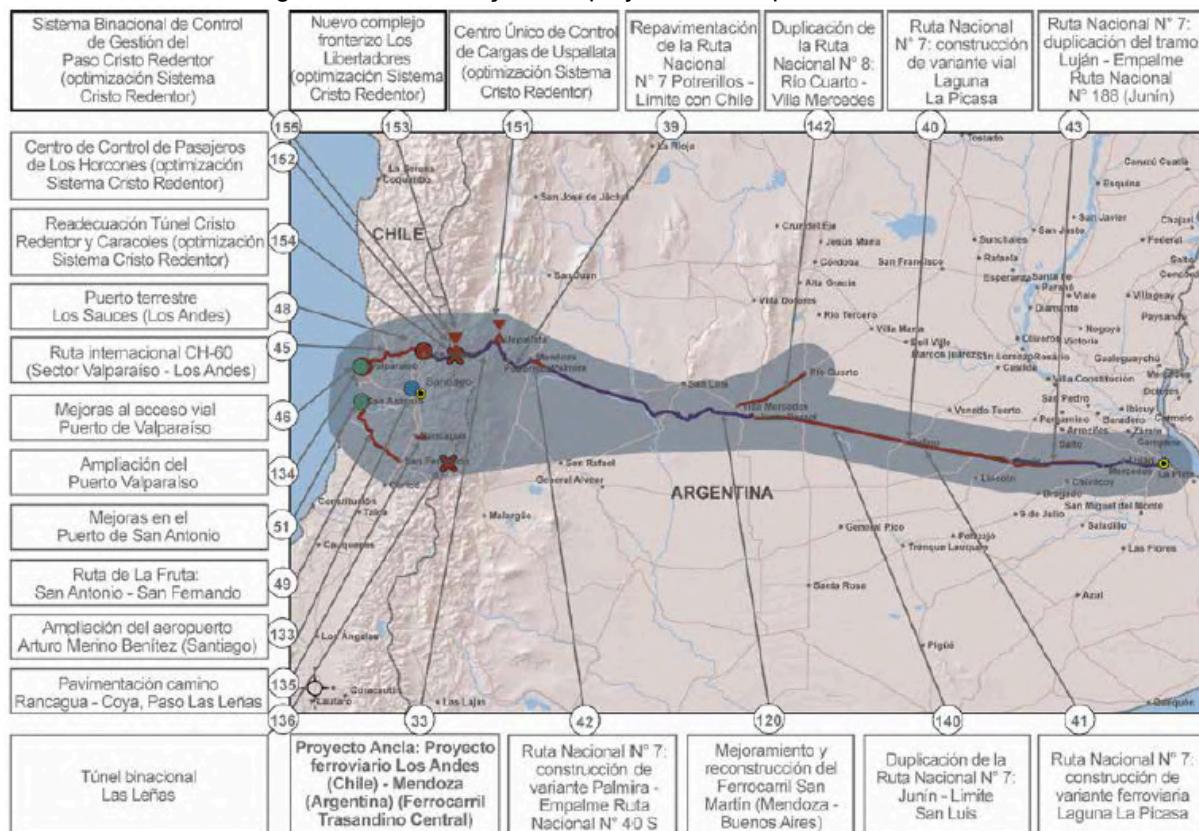
Projetos que não estão na carteira: “Duplicação da Ruta Nacional Nº 7: Junín - Justo Daract” e “Centro de Fronteira de Carga em Cristo Redentor” não foram encontradas informações sobre o andamento desses projetos na bibliografia consultada.

Foram adicionados sete projetos: “Duplicação da Ruta Nacional Nº7: Junín - Limite San Luis”, “Duplicação da Ruta Nacional Nº8: Rio Cuarto - Villa Mercedes”, “Centro único de controle de cargas de Uspallata (otimização do Sistema Cristo Redentor)”, “Centro de controle de passageiros de Los Horcones (otimização do

Sistema Cristo Redentor)", "Novo complexo de fronteira Los Libertadores (otimização do Sistema Cristo Redentor)", "Readequação do túnel Cristo Redentor e Caracoles (otimização do Sistema Cristo Redentor)", e "Sistema binacional de controle de gestão da passagem Cristo Redentor (otimização do Sistema Cristo Redentor)".

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 24 - Localização dos projetos do Grupo 03 em 2015



Fonte: COSIPLAN, 2015

Tabela 35 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2015 do Grupo 03

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 03 2015	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Projeto Ferroviário Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	Pré-execução	5100
Ampliação do aeroporto Arturo Merino Benítez (Santiago)	Execução	696
Ampliação do porto de Valparaíso	Execução	400
Pavimentação do caminho Rancagua - Coya, Paso Las Leñas	Pré-execução	200
Túnel binacional Las Leñas	Pré-execução	1200
Repavimentação da Ruta Nacional N° 7 Potrerillos-Límite com Chile	Execução	52
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa rodoviária Laguna La Picasa	Concluído	20
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa ferroviária Laguna La Picasa	Concluído	30
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa no trecho Palmira-Empalme	Pré-execução	25
Ruta Nacional N° 40 S		
Ruta Nacional N° 7: duplicação do trecho Luján-Empalme	Pré-execução	237
Ruta Nacional N° 188 (Junín)	Execução	351
Ruta Internacional 60-CH (Setor Valparaíso-Los Andes)	Concluído	105
Melhorias no acesso ao Porto de Valparaíso	Perfil	90
Melhoramento e reconstrução do Ferrocarril San Martín	Concluído	10
Porto terrestre Los Sauces (Los Andes)	Pré-execução	360
Projeto San Antonio-San Fernando (rota das frutas)	Execução	350
Melhoras no Porto de San Antonio	Pré-execução	800
Duplicação da Ruta Nacional N°7: Junín - Límite San Luis	Pré-execução	240
"Centro único de controle de cargas de Uspallata (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Pré-execução	90
Centro de controle de passageiros de Los Horcones (otimização do Sistema Cristo Redentor)",	Pré-execução	80
Novo complexo de fronteira Los Libertadores (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Execução	84
Readequação do túnel Cristo Redentor e Caracoles (ot imização do Sistema Cristo Redentor)	Pré-execução	4
Sistema binacional de controle de gestão da passagem Cristo Redentor (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Pré-execução	14
TOTAL		10538

Fonte: COSIPLAN, 2015. Tradução própria

Grupo 04: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú

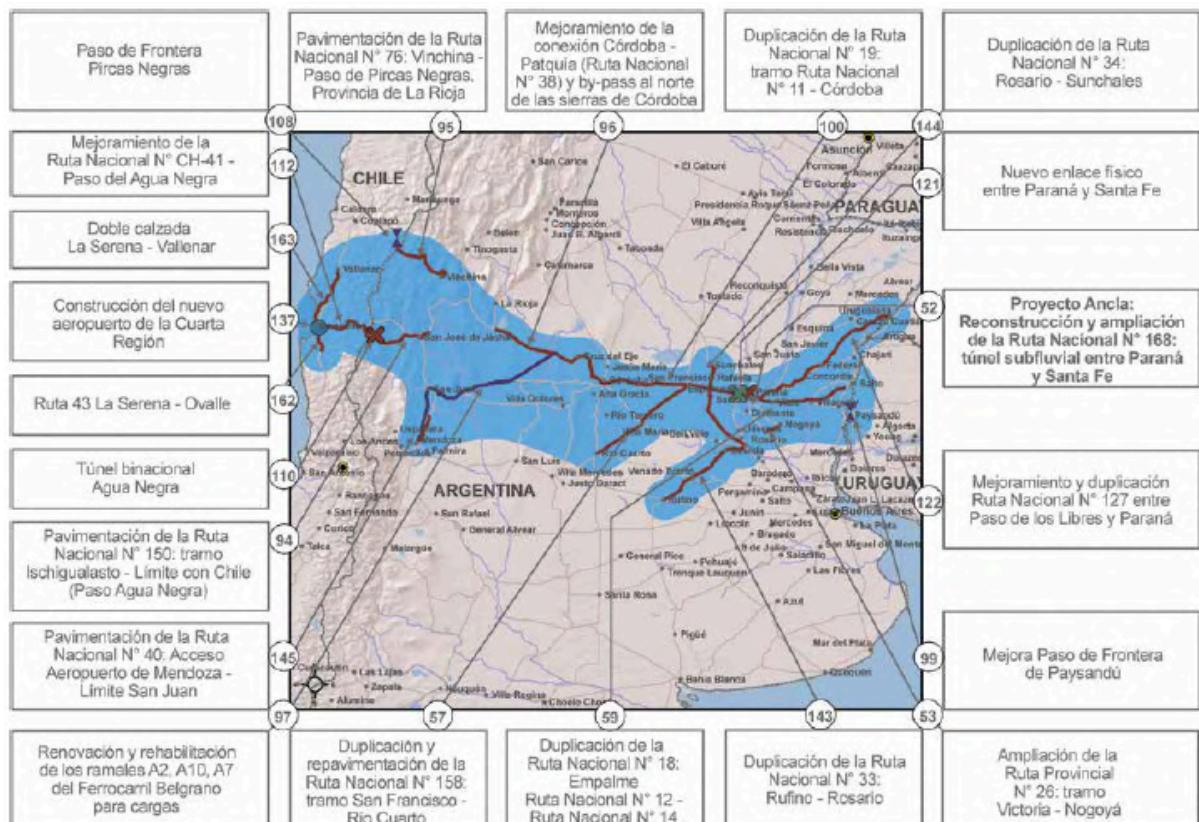
O projeto “Construção e conexão Nogoyá-Empalme Ruta Nacional N° 14” constava nos documentos da IIRSA até 2014 sem orçamento estimado e em fase de perfil, entretanto, a partir da Carteira de 2015 ele deixa de fazer parte dos projetos do COSIPLAN. Já o projeto “Ampliação e adequação do Aeroporto de Salto” que constava na Carteira de 2011, não está presente nos documentos desde a Carteira de projetos de 2012.

Foram adicionados cinco projetos ao Grupo, são eles: “Duplicação da Ruta Nacional N°33: Rufino - Rosario”, “Duplicação da Ruta Nacional N° 34: Rosario - Sun Charles”,

“Pavimentação da Ruta Nacional N° 40: acesso ao Aeroporto de Mendonza - Limite com San Juan”, “Ruta 43 La Serena-Ovalle” e “Duplicação da estrada La Serena-Vallenar”.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 25 - Localização dos projetos do Grupo 04 em 2015



Fonte: COSIPLAN, 2015

Tabela 36 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2015 do Grupo 04

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 04 2015	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Reconstrução e ampliação da Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná e Santa Fe	Concluído	40
Ampliação da Ruta Provincial N° 26: rodovia Victoria-Nogoyá	Execução	6
Duplicação da Ruta Nacional N° 18: Empalme Ruta Nacional N° 12 - Ruta Nacional N° 14	Execução	250
Pavimentação da Ruta Nacional N° 150: trecho Ischigualasto - Limite com o Chile (Paso Agua Negra)	Execução	73
Passagem de Fronteira Pircas Negras	Perfil	5
Túnel binacional Agua Negra (AR - CH)	Pré-execução	1600
Construção do novo aeroporto da Cuarta Región	Pré-execução	75
Melhoramento da Ruta Nacional N° CH-41 - Paso del Agua Negra	Execução	60
Nova ligação física entre Paraná e Santa Fe	Perfil	1,8
Melhoramento e duplicação da Ruta Nacional N° 127 entre Paso de Los Libres e Paraná	Execução	40
Duplicação da Ruta Nacional N° 158: trecho San Francisco-Río Cuarto	Execução	400
Melhoramento da Ruta Nacional 38 trecho Córdoba - Patquia e by-pass ao norte das serras de Córdoba	Execução	100
"Pavimentação da Ruta Nacional 76, Vinchina (Limite com o Chile). Provincia de la Rioja"	Execução	120
Renovação e reabilitação dos ramais A2, A10, A7 do Ferrocarril Belgrano para carga	Perfil	225
Melhora da Passagem de Fronteira de Paysandú	Pré-execução	12
Duplicação da Ruta Nacional 19: trecho Ruta Nacional 11 - Córdoba	Execução	529
Duplicação da Ruta Nacional N°33: Rufino - Rosario	Pré-execução	500
Duplicação da Ruta Nacional N° 34: Rosario - Sun Charles	Pré-execução	500
Pavimentação da Ruta Nacional N° 40: acesso ao Aeroporto de Mendoza - Limite com San Juan	Perfil	210
Ruta 43 La Serena-Ovalle	Execução	223
Duplicação da estrada La Serena-Vallenar	Execução	345
TOTAL		5314,8

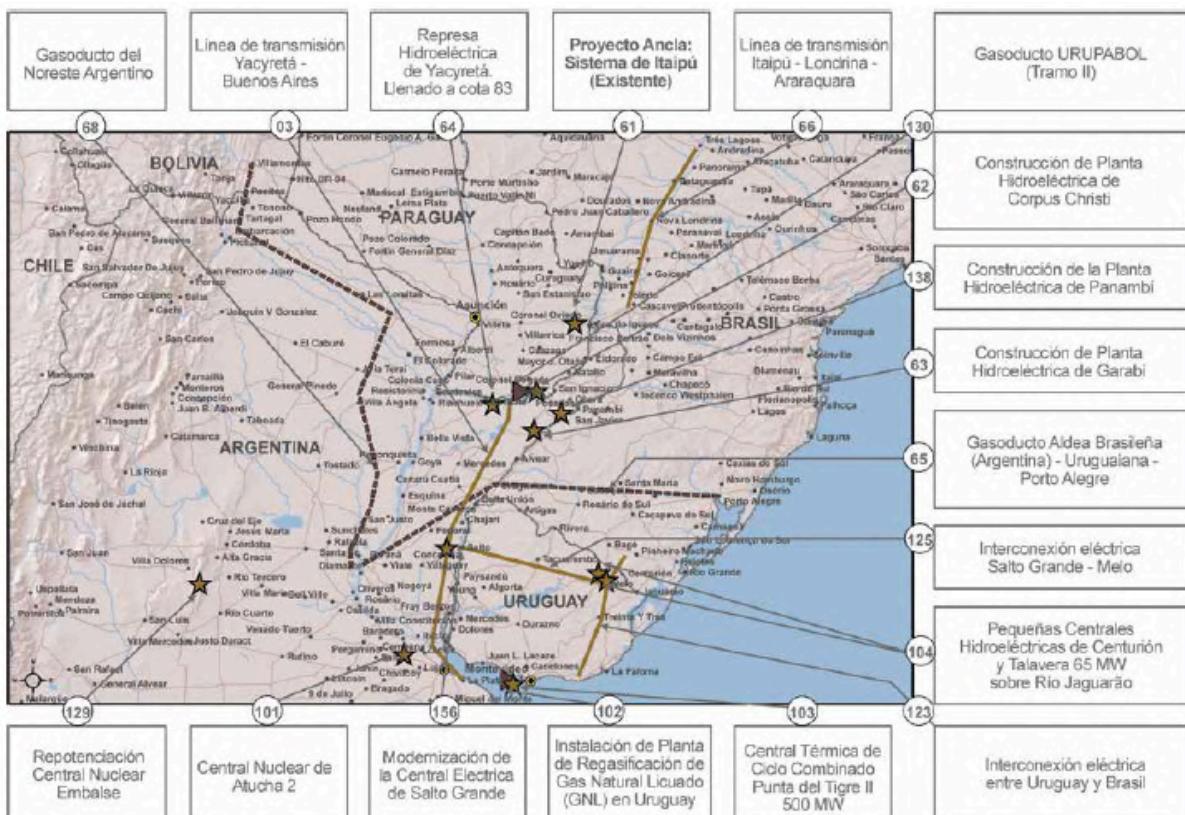
Fonte: COSIPLAN, 2015. Tradução própria

Grupo 05: Energético

O projeto “Central térmica de base para o Uruguai 400 MW” não está no rol de projetos do COSIPLAN desde 2012, e dois projetos foram inseridos no Grupo Energético: “Modernização da central elétrica de Salto Grande” e “Central térmica de ciclo combinado Punta del Tigre II 500 MW”.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 26 - Localização dos projetos do Grupo 05 em 2015



Fonte: COSIPLAN, 2015

Tabela 37 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2015 do Grupo 05

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 05 2015	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Sistema de Itaipú (existente)	Concluído	0
Linha de transmissão Yacyretá-Buenos Aires	Concluído	600
Construção da Planta da Hidrelétrica de Corpus Christi	Pré-execução	4200
Construção da Planta da Hidrelétrica de Garabí	Pré-execução	2728
Represa Hidrelétrica de Yacyretá. Nível de preenchimento a cota 83	Concluído	1200
Gasoduto Aldea Brasileña-Uruguaiana-Porto Alegre	Execução	510
Linha de transmissão Itaipú-Londrina-Araraquara	Concluído	149,1
Gasoduto do Nordeste Argentino	Execução	1000
Instalação de planta de regassificação GNL no Uruguai	Execução	500
Central térmica de ciclo combinado Punta del Tigre II 500 MW	Execução	531
Central Nuclear de Atucha 2 (Argentina)	Concluído	740
Pequenas centrais hidrelétricas de Centurión e Talavera 65 MW sobre Rio Jaguarão	Perfil	60
Interconexão elétrica entre Uruguai e Brasil	Execução	349
Interconexão elétrica Salto Grande - Melo	Perfil	100
Repotenciação Central Nuclear Embalse	Execução	1780
Construção da Planta Hidrelétrica de Panambí	Pré-execução	2474
Gasoduto URUPABOL (Trecho II)	Pré-execução	Sem Informação
Modernização da central elétrica de Salto Grande	Pré-execução	Sem Informação
TOTAL		16921,1

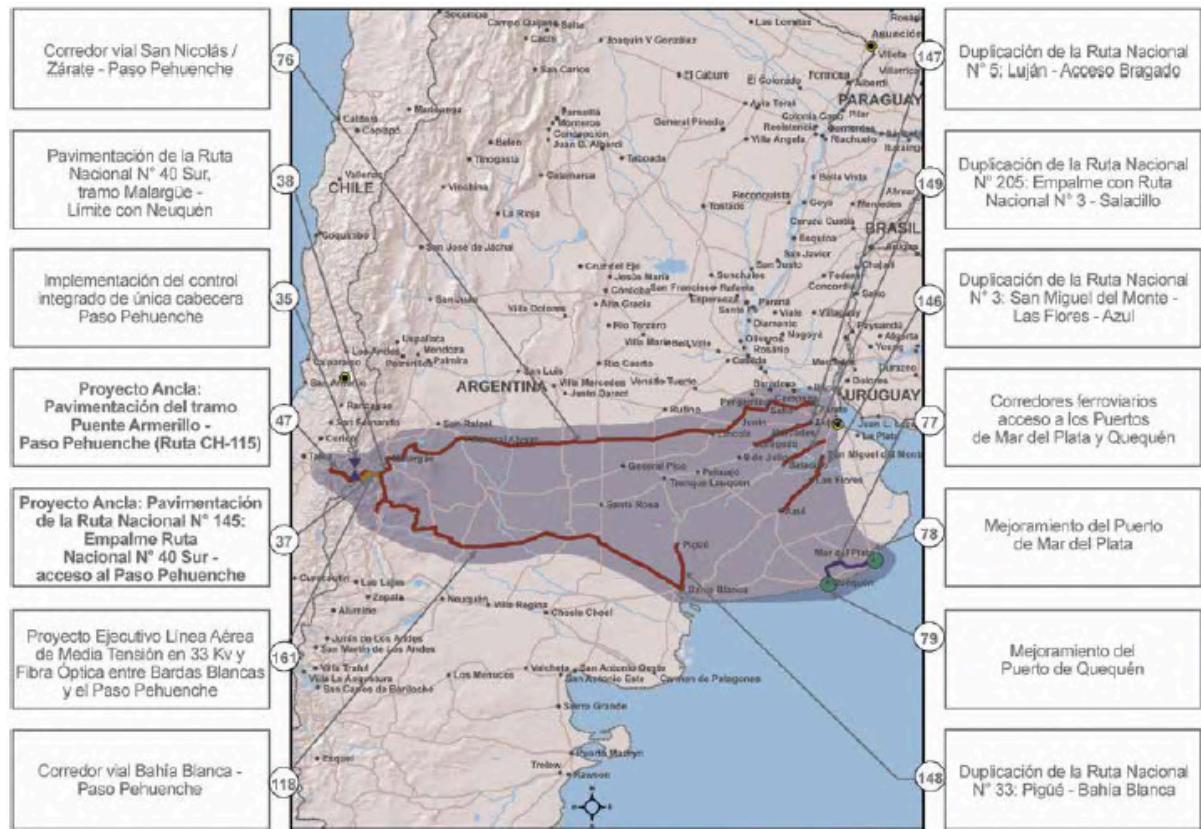
Fonte: COSIPLAN, 2015. Tradução própria

Grupo 06: Pehuenche

Ao Grupo 06 foram adicionados cinco projetos: “Duplicação da Ruta Nacional N° 3:San Miguel Del Monte Las Flores - Azul”, “Duplicação da Ruta Nacional N° 5: Luján - Acesso Bragado”, “Duplicação da Ruta Nacional N° 33: Pigüé - Bahia Blanca”, “Duplicação da Ruta Nacional N° 205 juncão com a Ruta Nacional N°3 - Saladillo” e “Projeto Executivo de linha aérea de média tensão em 33 KV e fibra óptica entre Bardas Blancas e Paso Pehuenche”.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 27 - Localização dos projetos do Grupo 06 em 2015



Fonte: COSIPLAN, 2015

Tabela 37 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2015 do Grupo 06

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 06 2015	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Implementação de controle integrado no Paso Pehuenche	Pré-execução	30
Pavimentação da Ruta Nacional 40 Sur trecho Malargüe - Limite com Neuquén	Execução	90
Pavimentação da Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acesso ao Paso Pehuenche	Execução	63
Pavimentação do trecho Puente Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115	Concluído	60
Corredor rodoviário San Nicolás/Zárate - Paso Pehuenche	Pré-execução	1000
Corredores ferroviários de acesso aos Portos de Mar del Plata e Quequén	Perfil	35
Ampliação do Porto de Mar del Plata	Perfil	6,5
Melhoramento do Porto de Quequén	Perfil	40
Corredor rodoviário Bahía Blanca e Paso Pehuenche	Pré-execução	1000
Duplicação da Ruta Nacional N° 3: San Miguel Del Monte Las Flores - Azul	Pré-execução	166
Duplicação da Ruta Nacional N° 5: Luján - Acesso Bragado	Pré-execução	240
Duplicação da Ruta Nacional N° 33: Pigüé - Bahia Blanca	Pré-execução	260
Duplicação da Ruta Nacional N° 205 junção com a Ruta Nacional N°3 - Saladillo	Pré-execução	240
Projeto Executivo de linha aérea de média tensão em 33 KV e fibra óptica entre Bardas Blancas e Paso Pehuenche	Pré-execução	Sem Informação
TOTAL		3230,5

Fonte: COSIPLAN, 2015. Tradução própria

3.7. O Eixo Mercosul-Chile na Carteira de projetos do COSIPLAN 2017

Na Carteira de projetos do COSIPLAN 2017, a descrição econômica e demográfica do Eixo Mercosul-Chile se mantém a mesma da Carteira de 2015, entretanto há algumas mudanças no perfil do EID.

O Eixo Mercosul-Chile continua tendo 06 Grupos e agora possui 115 projetos, sendo que 99 são nacionais e 16 transnacionais. Do total de projetos, 49 estão na Argentina, 29 no Uruguai, 26 no Brasil, 19 no Chile e 8 no Paraguai. Quanto à etapa de cada um, 6 estão em estágio de perfil, 37 em pré-execução, 43 em execução e 29 concluídos até a publicação do Informe da Carteira, ocorrida em dezembro de 2017.

Em relação aos setores dos projetos, a maior parte permanece sendo no setor de transportes com 96 projetos, seguido pelo setor de energia com 18 projetos e o Eixo permanece com 01 projeto no setor de comunicações. O financiamento dos projetos se distribui entre público, privado e misto, sendo que 85 projetos têm financiamento público, 17 projetos com financiamento privado e 13 projetos com financiamento misto, isto é, público-privado.

A rede rodoviária do Eixo permanece com 1.973.802 km de extensão e apresentou um aumento na pavimentação de 9%, agora sendo 15% pavimentada. A rede ferroviária aumentou para 66.424 km de extensão, com aproximadamente 80% em condições de operação. O sistema portuário, marítimo e fluvial permanece nas mesmas condições que em 2015. O sistema aeroportuário conta com 65 aeroportos, sendo que 31 deles são internacionais. Por fim, não há novos dados sobre a capacidade de geração de energia do Eixo, sendo o último de 2012 quando a capacidade conjunta atingiu 190.131 MW.

Não houve aumento nas áreas com algum tipo de proteção ambiental de 2015 a 2017, portanto, a área do Eixo protegida permaneceu em 6% da sua extensão.

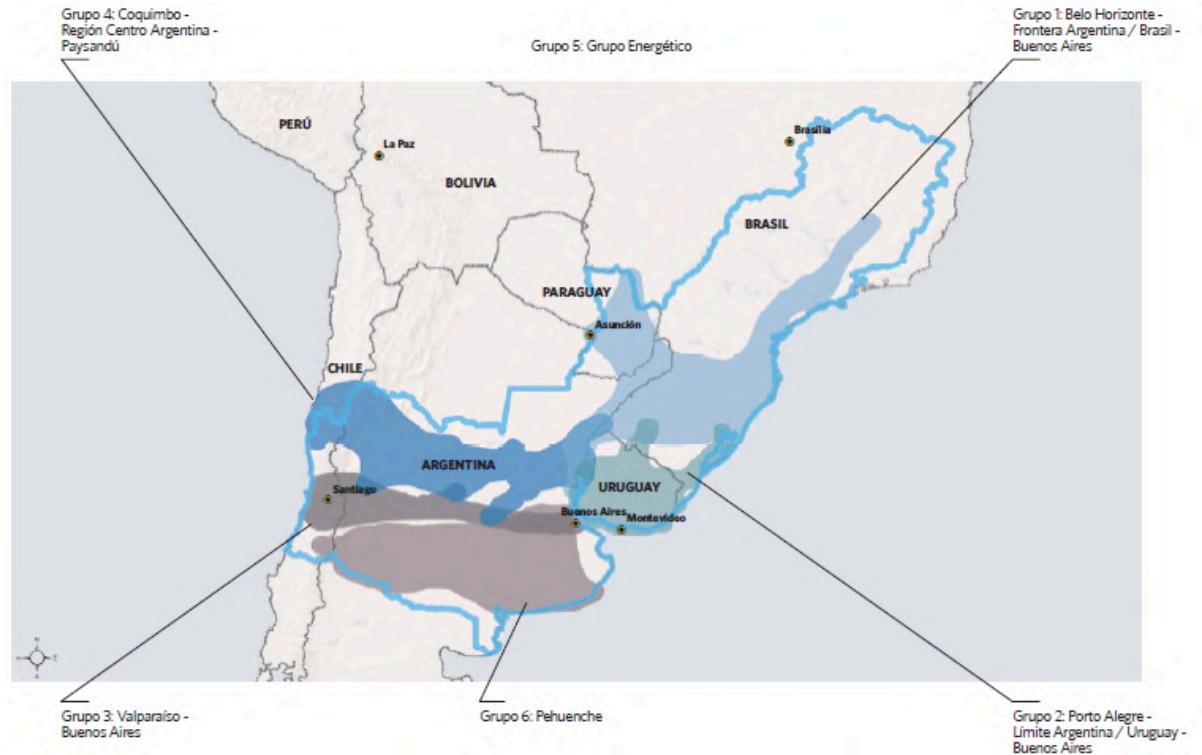
O Eixo Mercosul-Chile continuou sendo o EID com mais quantidade de projetos e maior investimento, sendo o investimento total na Carteira em 2017 de US\$58.515,6 milhões. Abaixo temos a tabela com os Grupos do Eixo e a estimativa de investimento em cada um dos grupos.

GRUPOS	Nº de projetos	INVESTIMENTO ESTIMADO (milhões de US\$)
GRUPO 01: Belo Horizonte - Fronteira Argentina/ Brasil - Buenos Aires	19	16644,1
GRUPO 02: Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires	26	3071,3
GRUPO 03: Valparaiso - Buenos Aires	22	9813,8
GRUPO 04: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú	19	6179,6
GRUPO 05: Energético	17	18966,1
GRUPO 06: Pehuenche	12	3840,7
TOTAL	115	58515,6

(COSIPLAN, 2017)

O mapa atualizado com a área do Eixo Mercosul-Chile e a delimitação de cada Grupo de projetos encontra-se na Figura 28.

Figura 28 - Localização dos Grupos no território sul-americano em 2017



Fonte: COSIPLAN, 2017

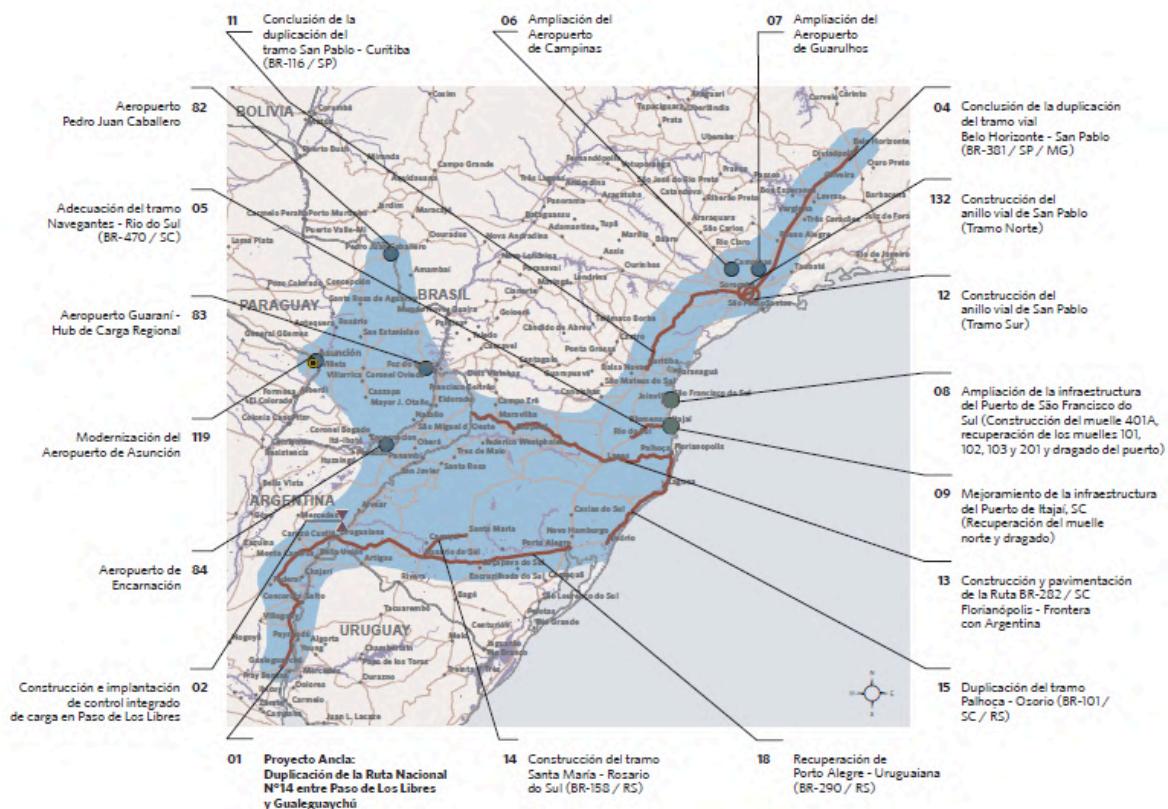
Abaixo detalharemos os Grupos de projetos na Carteira, o andamento dos projetos já existentes e a inclusão de novos.

Grupo 01: Belo Horizonte - Fronteira Argentina/ Brasil - Buenos Aires

Os projetos “Anel Viário Norte em Belo Horizonte (BR-381/MG adequação)” e “Novas Pontes Argentina-Brasil (Rio Uruguai)” constam na Carteira de projetos do COSIPLAN pela última vez em 2015. Não foram encontradas informações sobre o andamento desses projetos na bibliografia consultada. O projeto “Nova ponte internacional sobre o rio Pepirí Guazú” encontrava-se em fase de perfil na Carteira de 2016, no entanto, não compõe mais o rol de projetos do COSIPLAN.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 29 - Localização dos projetos do Grupo 01 em 2017



Fonte: COSIPLAN, 2017

Tabela 39 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2017 do Grupo 01

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 01 2017	Etapa do projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Duplicação da Ruta 14 entre Paso de Los Libres e Gualeguaychú	Concluído	780
Construção e implantação do controle integrado de carga en Paso de Los Libres	Concluído	10
Conclusão da duplicação da rodovia Belo Horizonte - São Paulo	Concluído	1300
Adequação da rodovia Navegantes-Rio do Sul	Execução	400
Ampliação do Aeroporto de Campinas	Execução	3550
Ampliação do Aeroporto Guarulhos	Execução	1900
Melhoramentos e ampliação da infraestrutura do Porto de São Francisco do Sul (SC)	Execução	131,6
Melhoramentos da infraestrutura do Porto de Itajaí (SC)	Execução	68
Conclusão da duplicação da rodovia São Paulo-Curitiba	Execução	350
Construção do Anel Viário (rodoanel) de São Paulo (trecho sul)	Concluído	2700
Pavimentação da rodovia BR-282/SC Florianópolis - Fronteira com Argentina	Concluído	100
Construção da rodovia Santa Maria - Rosário do Sul (BR-158/RS)	Concluído	30
Duplicação da rodovia Palhoça-Osorio (BR-101/SC)	Execução	2000
Recuperação da rodovia Porto Alegre-Uruguaiana (BR-290/RS)	Concluído	250
Modernização do Aeroporto Internacional de Assunção	Pré-execução	200
Ampliação do aeroporto de Pedro Juan Caballero	Pré-execução	2,5
Aeroporto Guaraní - Hub de carga regional	Pré-execução	50
Construção do Anel Viário (rodoanel) de São Paulo (trecho norte)	Execução	2810
Aeroporto de Encarnación	Concluído	12
TOTAL		16644,1

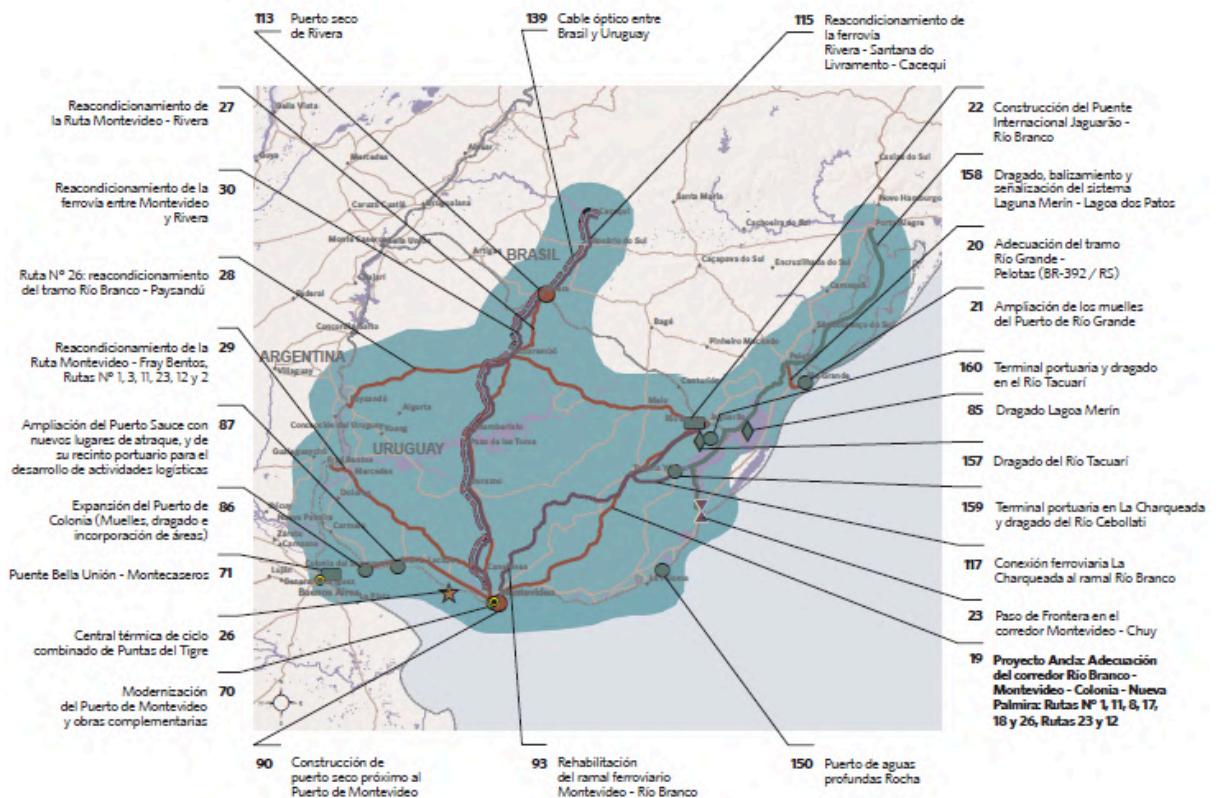
(COSIPLAN, 2017)

Grupo 02: Porto Alegre - Colonia - Buenos Aires

O projeto “Nova conexão entre Argentina e Uruguai (AR - UY)” que estava em pré-execução em 2015 não consta nas Carteiras de projetos do COSIPLAN desde 2016 e, nesse mesmo ano, foi incorporado ao Grupo o projeto “Ponte Bella Unión – Montecaseros”.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 30 - Localização dos projetos do Grupo 02 em 2017



Fonte: COSIPLAN, 2017

Tabela 40 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2017 do Grupo 02

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 02 2017	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Adequação do corredor Rio Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rotas N° 1, 11, 8, 17, 18 e 26; Rotas 23 e 12 (Uruguai)	Concluído	276,2
Adequação da rodovia Rio Grande-Pelotas (BR-392/RS)	Execução	500
Ampliação das molas do Porto de Rio Grande/Dragado e aprofundação do canal de acesso	Execução	435,7
Construção da Ponte Internacional Jaguão-Rio Branco	Pré-execução	93,5
Travessia da Fronteira no Corredor Montevideo-Chuy	Pré-execução	15
Dragagem da Lagoa Merín	Execução	2,9
Central térmica de ciclo combinado Puntas del Tigre	Concluído	170
Recondicionamento da Ruta Montevideo-Rivera	Execução	85,6
Ruta 26: recondicionamento da rodovia Rio Branco-Paysandú	Execução	56,6
Recondicionamento da Rodovia Montevideo-Fray Bentos 1, 2, 3, 11, 12 e 23	Execução	38
Recondicionamento de ferrovia entre Montevideo e Rivera	Execução	134,9
Reabilitação do ramal ferroviário Montevideo - Rio Branco	Pré-execução	Sem Informação
Ponte Bella Unión – Montecaseros	Pré-execução	Sem Informação
Dragagem, balizamento e sinalização do Sistema Laguna Merín - Lagoa dos Patos	Pré-execução	2,6
Expansão do Porto de Colonia (molas, dragas e incorporação de áreas)	Concluído	14
Ampliação do porto Sauce de Juan Lacaze	Execução	10
Porto de Montevideo (obras complementares)	Execução	189
Porto Seco de Rivera	Pré-execução	2
Construção do porto seco nas proximidades do Porto de Montevideo	Concluído	25
Conexão ferroviária de Charqueada ao ramal Rio Branco	Perfil	Sem Informação
Cabeamento óptico entre Brasil e Uruguai	Concluído	Sem Informação
Porto de águas profundas Rocha	Pré-execução	1000
Dragagem do Rio Tacuari	Execução	1,4
Terminal portuário na Charqueada e dragagem do Rio Cebollati	Execução	7
Terminal portuário e dragagem do Rio Tacuari	Pré-execução	7
Ferrovia internacional Rivera - Santana do Livramento - Cacequi	Concluído	5
TOTAL		3071,3

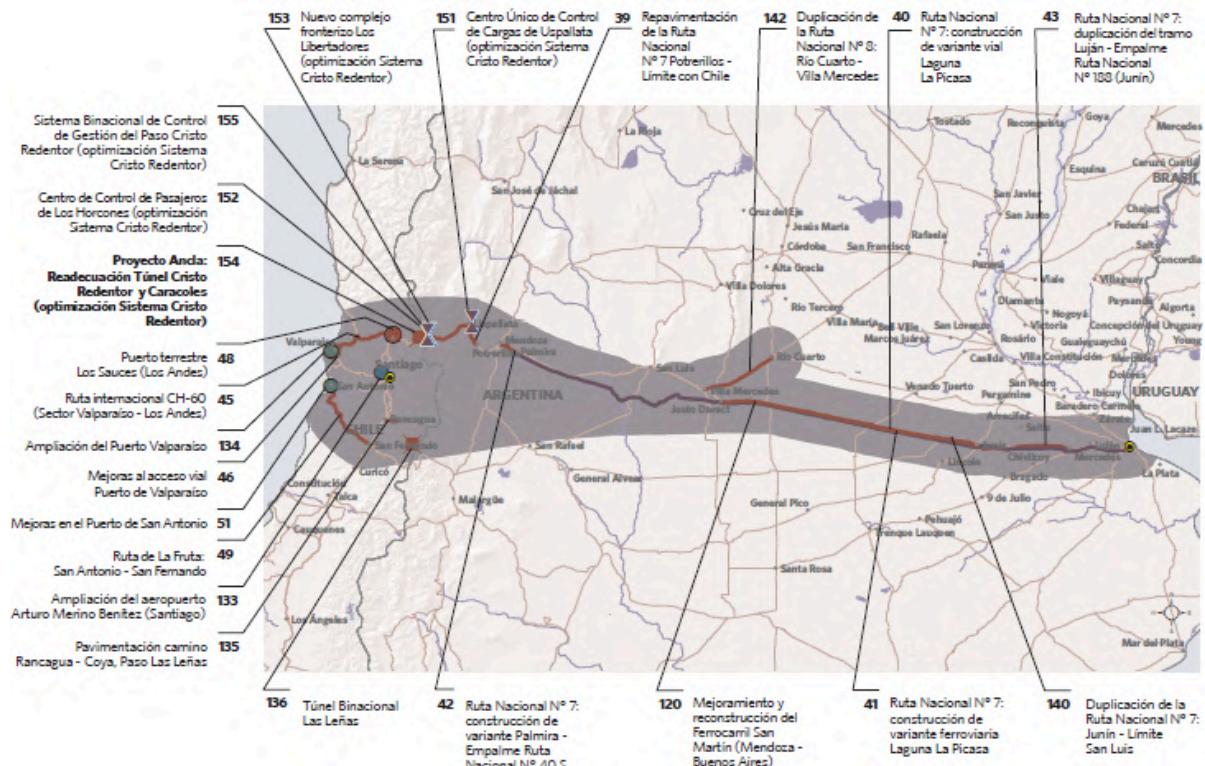
(COSIPLAN, 2017)

Grupo 03: Valparaíso - Buenos Aires

O projeto de investimento privado que estava em fase de pré-execução “Projeto Ferroviário Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)” deixa de fazer parte da Carteira do COSIPLAN a partir de 2017.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 30 - Localização dos projetos do Grupo 03 em 2017



Fonte: COSIPLAN, 2017

Tabela 41 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2017 do Grupo 03

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 03 2017	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Ampliação do aeroporto Arturo Merino Benítez (Santiago)	Execução	590
Ampliação do porto de Valparaíso	Execução	560
Pavimentação do caminho Rancagua - Coya, Paso Las Leñas	Pré-execução	200
Túnel binacional Las Leñas	Perfil	1600
Repavimentação da Ruta Nacional N° 7 Potrerillos-Límite com Chile	Execução	52
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa rodoviária Laguna La Picasa	Concluído	20
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa ferroviária Laguna La Picasa	Concluído	30
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa no trecho Palmira - junção com Ruta Nacional N° 40 S	Pré-execução	25
Ruta Nacional N° 7: duplicação do trecho Luján - junção com Ruta Nacional N° 188 (Junín)	Execução	498
Ruta Internacional 60-CH (Setor Valparaíso-Los Andes)	Execução	447
Melhorias no acesso ao Porto de Valparaíso	Concluído	105
Melhoramento e reconstrução do Ferrocarril San Martín	Perfil	2800
Porto terrestre Los Sauces (Los Andes)	Concluído	61
Projeto San Antonio-San Fernando (rota das frutas)	Pré-execução	600
Melhoras no Porto de San Antonio	Concluído	370
Duplicação da Ruta Nacional N°7: Junín - Límite San Luis	Pré-execução	800
Duplicação da Ruta Nacional N°8: Rio Cuarto - Villa Mercedes	Pré-execução	39,8
Centro único de controle de cargas de Uspallata (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Pré-execução	90
Centro de controle de passageiros de Los Horcones (otimização do Sistema Cristo Redentor)",	Pré-execução	80
Novo complexo de fronteira Los Libertadores (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Execução	76
Readequação do túnel Cristo Redentor e Caracoles (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Pré-execução	770
Sistema binacional de controle de gestão da passagem Cristo Redentor (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Pré-execução	Sem Informação
TOTAL		9813,8

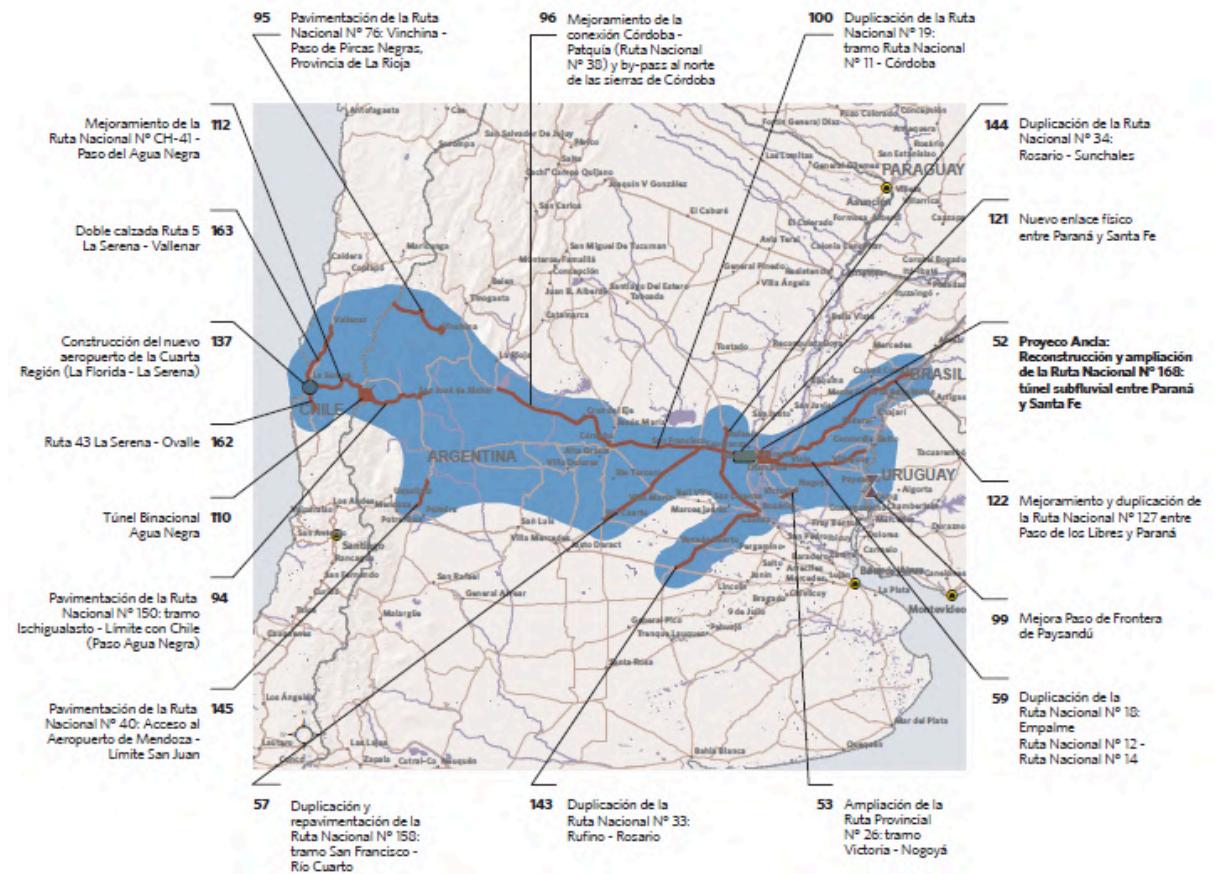
Fonte: COSIPLAN, 2017

Grupo 04: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú

Os projetos “Passagem de Fronteira Pircas Negras” e “Renovação e reabilitação dos ramais A2, A10, A7 do Ferrocarril Belgrano para carga” que estavam ambos em fase de perfil na Carteira de projetos do COSIPLAN foram excluídos do rol de projetos do Conselho e não foram encontradas informações sobre o andamento do projeto na bibliografia consultada.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 31 - Localização dos projetos do Grupo 04 em 2017



Fonte: COSIPLAN, 2017

Tabela 42 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2017 do Grupo 04

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 04 2017	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Reconstrução e ampliação da Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná e Santa Fe	Concluído	40
Ampliação da Ruta Provincial N° 26: rodovia Victoria-Nogoyá	Execução	6
Duplicação da Ruta Nacional N° 18: junção com a Ruta Nacional N° 12 - Ruta Nacional N° 14	Execução	234,6
Pavimentação da Ruta Nacional N° 150: trecho Ischigualasto - Limite com o Chile (Paso Agua Negra)	Execução	55,6
Túnel binacional Agua Negra (AR - CH)	Pré-execução	1600
Construção do novo aeroporto da Cuarta Región	Pré-execução	120
Melhoramento da Ruta Nacional N° CH-41 - Paso del Agua Negra	Execução	123
Nova ligação física entre Paraná e Santa Fe	Execução	735,1
Melhoramento e duplicação da Ruta Nacional N° 127 entre Paso de Los Libres e Paraná	Execução	104,4
Duplicação da Ruta Nacional N° 158: trecho San Francisco-Río Cuarto	Pré-execução	199,5
Melhoramento da Ruta Nacional 38 trecho Córdoba - Patquia e by-pass ao norte das serras de Córdoba	Execução	100
"Pavimentação da Ruta Nacional 76, Vinchina (Límite com o Chile). Provincia de la Rioja"	Execução	120
Melhora da Passagem de Fronteira de Paysandú	Pré-execução	12
Duplicação da Ruta Nacional 19: trecho Ruta Nacional 11 - Córdoba	Execução	434
Duplicação da Ruta Nacional N°33: Rufino - Rosario	Pré-execução	700,4
Duplicação da Ruta Nacional N° 34: Rosario - Sun Charles	Pré-execução	776
Pavimentação da Ruta Nacional N° 40: acesso ao Aeroporto de Mendoza - Limite com San Juan	Concluído	210
Ruta 43 La Serena-Ovalle	Execução	221
Duplicação da estrada La Serena-Vallenar	Concluído	388
TOTAL		6179,6

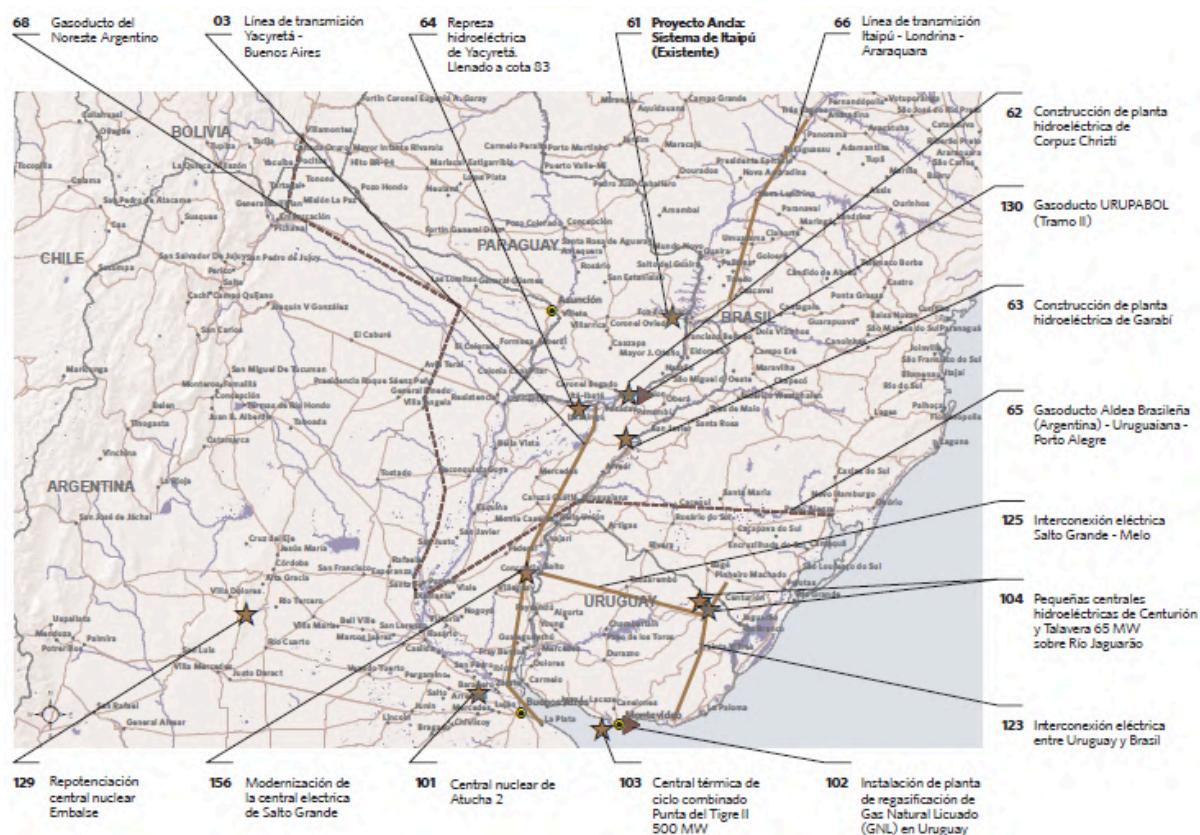
Fonte: COSIPLAN, 2017

Grupo 05: Energético

A partir da Carteira de projetos do COSIPLAN de 2017 o projeto “Construção da Planta Hidrelétrica de Panambi” que estava em etapa de pré-execução e possuía financiamento público não integra mais a lista de projetos do Conselho, não foram encontradas informações sobre o andamento do projeto na bibliografia consultada.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 32 - Localização dos projetos do Grupo 05 em 2017



Fonte: COSIPLAN, 2017

Tabela 43 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2017 do Grupo 05

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 05 2017	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Sistema de Itaipú (existente)	Concluído	0
Linha de transmissão Yacyretá-Buenos Aires	Concluído	600
Construção da Planta da Hidrelétrica de Corpus Christi	Pré-execução	8000
Construção da Planta da Hidrelétrica de Garabí	Pré-execução	2728
Represa Hidrelétrica de Yacyretá. Nível de preenchimento a cota 83	Concluído	1200
Gasoduto Aldea Brasileña-Uruguaiana-Porto Alegre	Execução	510
Linha de transmissão Itaipú-Londrina-Araraquara	Concluído	149,1
Gasoduto do Nordeste Argentino	Execução	1870
Instalação de planta de regassificação GNL no Uruguai	Pré-execução	Sem informação
Central térmica de ciclo combinado Punta del Tigre II 500 MW	Execução	531
Central Nuclear de Atucha 2 (Argentina)	Concluído	740
Pequenas centrais hidrelétricas de Centurión e Talavera 65 MW sobre Rio Jaguarão	Perfil	60
Interconexão elétrica entre Uruguai e Brasil	Execução	349
Interconexão elétrica Salto Grande - Melo	Perfil	80
Repotenciação Central Nuclear Embalse	Execução	2149
Gasoduto URUPABOL (Trecho II)	Perfil	Sem Informação
Modernização da central elétrica de Salto Grande	Pré-execução	Sem Informação
TOTAL		18996,1

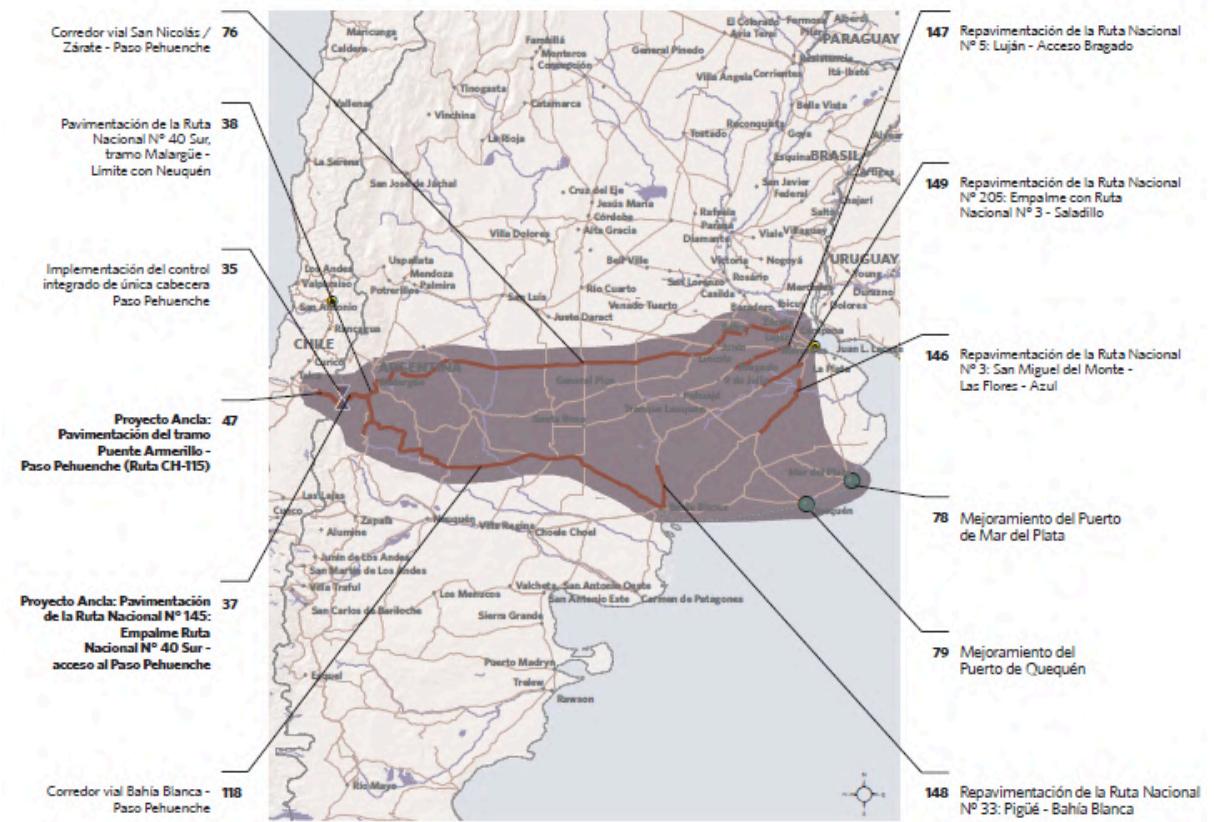
Fonte: COSIPLAN, 2017

Grupo 06: Pehuenche

O projeto “Corredores ferroviários de acesso aos Portos de Mar del Plata e Quequén” que estava em fase de perfil e o “Projeto Executivo de linha aérea de média tensão em 33 KV e fibra óptica entre Bardas Blancas e Paso Pehuenche” que estava em pré-execução na Carteira de projetos do COSIPLAN em 2016 foram retirados do repertório de projetos do Conselho a partir de 2017.

Abaixo há o mapa com a localização dos projetos e a tabela com os projetos discriminados, a etapa do projeto em que estão e o investimento feito, nos casos de projetos concluídos, e projeção de investimento dos projetos em andamento.

Figura 33 - Localização dos projetos do Grupo 06 em 2017



Fonte: COSIPLAN, 2017

Tabela 44 - Os projetos, etapa de desenvolvimento e estimativas de investimento em 2017 do Grupo 06

Eixo MERCOSUL-Chile GRUPO 06 2015	Etapa do Projeto	Investimento Estimado (Milhões de US\$)
Implementação de controle integrado no Paso Pehuenche	Pré-execução	30
Pavimentação da Ruta Nacional 40 Sur trecho Malargüe - Limite com Neuquén	Execução	34,7
Pavimentação da Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acesso ao Paso Pehuenche	Execução	63
Pavimentação do trecho Puente Armerillo - Paso Pehuenche, Ruta CH 115	Concluído	60
Corredor rodoviário San Nicolás/Zárate - Paso Pehuenche	Pré-execução	1000
Ampliação do Porto de Mar del Plata	Execução	70
Melhoramento do Porto de Quequén	Pré-execução	56,7
Corredor rodoviário Bahía Blanca e Paso Pehuenche	Pré-execução	1000
Duplicação da Ruta Nacional N° 3: San Miguel Del Monte Las Flores - Azul	Pré-execução	560,1
Duplicação da Ruta Nacional N° 5: Luján - Acesso Bragado	Execução	327,4
Duplicação da Ruta Nacional N° 33: Pigüé - Bahía Blanca	Pré-execução	544,2
Duplicação da Ruta Nacional N° 205 junção com a Ruta Nacional N°3 - Saladillo	Pré-execução	94,6
TOTAL		3840,7

Fonte: COSIPLAN, 2017

3.8. Resultados do Eixo Mercosul-Chile até a publicação do último informe do COSIPLAN

O último informe publicado pelo COSIPLAN sobre a Carteira de projetos ocorreu em 2017, ele traz dados sobre os projetos do Eixo Mercosul-Chile que já foram concluídos e os projetos do EID que têm previsão de término até 2020.

Abaixo há a tabela com os 29 projetos concluídos até dezembro de 2017 nos países integrantes do Eixo, assim como o investimento efetivado em cada um deles, que somados chegaram a US\$9708,3 milhões (COSIPLAN, 2017).

Tabela 45 - Projetos concluídos até 2017

PROJETOS CONCLUÍDOS ATÉ 2017

NOME DO PROJETO	INVESTIMENTO REALIZADO (milhões de US\$)
Duplicação da Ruta 14 entre Paso de Los Libres e Gualeguaychú	780
Construção e implantação do controle integrado de carga en Paso de Los Libres	10
Linha de transmissão Yacyretá-Buenos Aires	600
Conclusão da duplicação da rodovia Belo Horizonte - São Paulo	1300
Construção do Anel Viário (rodoanel) de São Paulo (trecho sul)	2700
"Pavimentação da rodovia BR-282/SC Florianópolis - Fronteira com Argentina"	100
Construção da rodovia Santa Maria - Rosário do Sul (BR-158/RS)	30
Recuperação da rodovia Porto Alegre-Uruguaiana (BR-290/RS)	250
Adequação do corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rotas N° 1, 11, 8, 17, 18 e 26; Rotas 23 e 12 (Uruguai)	276,2
Central térmica de ciclo combinado Puntas del Tigre	170
Pavimentação da Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acesso ao Paso Pehuenche	63
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa rodoviária Laguna La Picasa	20
Ruta Nacional N° 7: construção de alternativa ferroviária Laguna La Picasa	30
Melhoras ao acesso rodoviário ao Porto de Valparaíso	105
Pavimentação do trecho Puente Armerillo - Paso Pehuenche, Ruta CH 115	60
Porto terrestre Los Sauces (Los Andes)	61
Melhoras no Porto de San Antonio	370
Reconstrução e ampliação da Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná e Santa Fe	40
Sistema de Itaipú (existente)	0
Represa Hidrelétrica de Yacyretá. Nível de preenchimento a cota 83	1200
Linha de transmissão Itaipú-Londrina-Araraquara	149,1
Aeroporto de Encarnación	12
Expansão do Porto de Colonia (molas, dragas e incorporação de áreas)	14
Construção do porto seco nas proximidades do Porto de Montevideo	25
Central Nuclear de Atucha 2 (Argentina)	740
Ferrovia internacional Rivera - Santana do Livramento - Cacequi	5
Cabeamento óptico entre Brasil e Uruguai	0
Pavimentação da Ruta Nacional N° 40: acesso ao Aeroporto de Mendonza - Limite com San Juan	210
Duplicação da estrada La Serena-Vallenar	388
TOTAL	9708,3

Fonte: COSIPLAN, 2017

A seguir temos a tabela indicando os projetos com previsão de término até 2020, a estimativa de investimento e a etapa em que se encontravam em 2017.

Tabela 46 - Projetos com previsão de conclusão até 2020

PROJETOS COM PREVISÃO DE CONCLUSÃO ATÉ 2020			
NOME DO PROJETO	ETAPA DO PROJETO	INVESTIMENTO ESTIMADO (milhões de US\$)	PREVISÃO DE TÉRMINO
Ruta Internacional 60-CH (Setor Valparaíso-Los Andes)	Execução	447	09/2017
Ruta 43 La Serena-Ovalle	Execução	221	09/2017
Implementação de controle integrado no Paso Pehuenche	Pré-execução	30	11/2017
Corredor rodoviário San Nicolás/Zárate - Paso Pehuenche	Pré-execução	1000	11/2017
Interconexão elétrica entre Uruguai e Brasil	Execução	349	11/2017
Novo complexo de fronteira Los Libertadores (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Execução	76	11/2017
Terminal portuário na Charqueada e dragagem do Rio Cebollati	Execução	7	11/2017
Terminal portuário e dragagem do Rio Tacuari	Pré-execução	7	11/2017
Pavimentação da Ruta Nacional Nº 150: trecho Ischigualasto - Limite com o Chile (Paso Agua Negra)	Execução	55,6	12/2017
Ampliação das molas do Porto de Rio Grande/Drágagem e aprofundamento do canal de acesso	Execução	435,7	12/2017
Centro único de controle de cargas de Uspallata (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Pré-execução	90	12/2017
Centro de controle de passageiros de Los Horcones (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Execução	80	12/2017
Repotenciação Central Nuclear Embalse	Execução	2149	02/2018
Recondicionamento de ferrovia entre Montevideo e Rivera	Execução	134,9	03/2018
Central térmica de ciclo combinado Punta del Tigre II 500 MW	Execução	531	06/2018
Pavimentação da Ruta Nacional 40 Sur trecho Malargüe - Limite com Neuquén	Execução	34,7	07/2018
Ruta Nacional Nº 7: duplicação do trecho Luján - junção com Ruta Nacional Nº 188 (Junín)	Execução	498	08/2018
Gasoduto do Nordeste Argentino	Execução	1870	12/2018
Dragagem da Lagoa Merín	Pré-execução	2,9	12/2018
Readequação do túnel Cristo Redentor e Caracoles (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Pré-execução	770	12/2018
Sistema binacional de controle de gestão da passagem Cristo Redentor (otimização do Sistema Cristo Redentor)	Execução	0	12/2018
Dragagem do Rio Tacuari	Execução	1,4	12/2018
Duplicação da Ruta Nacional 19: trecho Ruta Nacional 11 - Córdoba	Execução	434	03/2019
Duplicação da Ruta Nacional Nº 18: junção com a Ruta Nacional Nº 12 - Ruta Nacional Nº 14	Execução	234,6	05/2019
Adequação da rodovia Rio Grande-Pelotas (BR-392/RS)	Execução	500	06/2019
Dragagem, balizamento e sinalização do Sistema Laguna Merín - Lagoa dos Patos	Pré-execução	5,6	06/2019
Duplicação da Ruta Nacional Nº 5: Luján - Acesso Bragado	Execução	327,4	07/2019
Duplicação da Ruta Nacional Nº 158: trecho San Francisco-Río Cuarto	Pré-execução	199,5	11/2019
Duplicação da Ruta Nacional Nº 205 junção com a Ruta Nacional Nº 3 - Saladillo	Pré-execução	94,6	11/2019
Duplicação da Ruta Nacional Nº 3: San Miguel Del Monte Las Flores - Azul	Pré-execução	560,1	12/2019
Construção do Anel Viário (roodoanel) de São Paulo (trecho norte)	Execução	2810	12/2019
Construção da Ponte Internacional Jaguarião-Rio Branco	Pré-execução	93,5	12/2019
Duplicação da Ruta Nacional Nº 8: Rio Cuarto - Villa Mercedes	Pré-execução	39,8	01/2020
Duplicação da Ruta Nacional Nº 33: Pigué - Bahía Blanca	Pré-execução	544,2	01/2020
Ampliação do aeroporto Arturo Merino Benítez (Santiago)	Execução	590	08/2020
TOTAL		15223,5	

Fonte: COSIPLAN, 2017

Considerações finais

A América do Sul é marcada por sua história de colonização, com vice-reinos espanhóis e sesmarias brasileiras, e também pela sua geografia que contém inúmeras barreiras naturais, como a Cordilheira dos Andes que são fatores essenciais para a distribuição populacional no território que possui concentrações populacionais nas faixas litorâneas e densidades populacionais muito baixas no seu interior. Alguns autores, como Moniz Bandeira, entendem que a geografia regional foi um dos fatores que dificultaram a integração e estreitamento das relações entre o Brasil e demais países sul-americanos até o século XX. Entretanto, não podemos deixar de salientar que as questões geográficas são, também, questões de ordem política e, assim, a IIRSA surge como um instrumento importante, que requer um planejamento conjunto de políticas públicas embasadas tecnicamente, para a realização da integração infraestrutural que supere as questões naturais e favoreça o fortalecimento regional.

O crescimento da China e o início de uma mudança na ordem mundial, levou a possibilidade da região seguir por dois caminhos distintos, um de desintegração com aumento de acordos de livre-comércio de países sul-americanos com os mercados de grandes potências mundiais, como a Aliança do Pacífico, ou a criação de instituições que pudessem gerir o mercado, que é o caso do aprofundamento e fortalecimento da UNASUL. (SEBBEN, 2017)

O aumento das discussões sobre integração sul-americana durante o século XX conjuntamente com outros fatores fez com que, no segundo mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso, a América do Sul fosse o enfoque da política diplomática brasileira. Assim, com a realização da reunião de Presidentes Sul-Americanos sediada em Brasília em 2000, a ideia de desenvolvimento de EIDs e projetos infraestruturais na região foi sendo aprimorada e resultou na criação da IIRSA. A definição dos 10 EIDs e dos 31 projetos da AIC, ocorrida quatro anos após a criação da Iniciativa, privilegiou projetos de transporte, com o intuito de diminuir prazos e custos, e foi orientada pelo viés do regionalismo aberto, conforme demonstra-se no Eixo de Capricórnio (Pereira, Abrita e Fonseca, 2021).

A crise financeira de 2007-2008 foi um fator que levou os países sul-americanos a repensarem e reorganizarem a agenda de integração da região, assim a IIRSA foi incorporada ao COSIPLAN com a perspectiva de que os projetos

infraestruturais passassem a ter uma orientação voltada ao desenvolvimento intrarregional, ao invés da anterior pensada em criar melhores condições para a exportação aos mercados globais, sobretudo os do Pacífico.

Observa-se, a partir da integração ao COSIPLAN, um avanço nessa mudança de orientação com o aumento de projetos transnacionais na agenda prioritária em detrimento dos nacionais, entretanto é notória a predominância de projetos para construção e aprimoramento de corredores bioceânicos que criam melhores condições de exportação ao mercado asiático e melhor acesso do mercado asiático ao mercado sul-americano.

A manutenção da priorização dos corredores para a exportação ao mercado do Pacífico evidencia a escolha dos países sul-americanos em manter seu papel no mercado mundial, uma vez que, para que essa mudança ocorra é necessária uma agenda complexa de projetos comprometidos com a reestruturação produtiva com diversos esforços para efetivação de políticas planejadas e articuladas com o desenvolvimento de novas produções e tecnologias, o que não é observado nos projetos prioritários. O que se verifica são esforços para reduzir a sobrecarga de algumas áreas ou setores e melhorar o escoamento da produção agrícola e mineral para o mercado internacional, além da manutenção e até apoio de vantagens regionais.

É necessário que haja uma nova reorientação nos projetos de infraestrutura e integração da América do Sul e que os Estados passem a promover a transformação da estrutura produtiva regional para que haja, de fato, uma mudança econômica e que os países sul-americanos se coloquem em uma nova posição na ordem mundial. De outro modo, permaneceremos numa economia baseada em exportação de *commodities* que gera pouco investimento em educação, pesquisa, tecnologia e desenvolvimento e a transformação econômica fica ainda mais longe.

Referências Bibliográficas

ABI-RAMIA, RODRIGO DE PAULA INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ECONOMIA, SOCIEDADE E POLÍTICA PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM INTEGRAÇÃO CONTEMPORÂNEA DA AMÉRICA LATINA POSICIONAMENTO BRASILEIRO NA AMÉRICA DO SUL. IMPERIALISMO E SUBIMPERIALISMO NA NOVA REPÚBLICA (1990-2016) Foz do Iguaçu 4 de Março de 2020. [s.l: s.n.]. Disponível em:

<<https://dspace.unila.edu.br/bitstream/handle/123456789/5923/Posicionamento%20Brasileiro%20na%20Am%C3%A9rica%20do%20Sul...?sequence=1&isAllowed=y>>.

Acesso em: 10 de janeiro de 2024

ALADI, INSTRUMENTO QUE INSTITUI A ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI). [s.l: s.n.]. Disponível em:

<https://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/Documentos_Sin_Codigos/Caja_062_001_pt.pdf>

AMA AMAZONAS. [s.l: s.n.]. Disponível em:

<https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Fichas2016_web.pdf>.

Acesso em: 2 janeiro de 2024.

ANTONIO, W. et al. 2023 RELAÇÕES DO BRASIL COM A AMÉRICA DO SUL APÓS A GUERRA FRIA: POLÍTICA EXTERNA, INTEGRAÇÃO, SEGURANÇA E ENERGIA. [s.l: s.n.]. Disponível em:

<https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3365/1/td_%202023.pdf>.

Análisis Integral de la Cartera de Proyectos. [s.l: s.n.]. Disponível em:

<https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cnr12_baires08_analisis_cartera.pdf>.

Acesso em: 30 de novembro 2023.

ARROYO, M. A CIRCULAÇÃO DA MERCADORIA NA REDEFINIÇÃO DOS USOS DO TERRITÓRIO. Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS), v. 20, n. 1, p. 133–143, 18 maio 2018.

ARROYO, M.; ZUSMAN, P. Argentina e Brasil. [s.l: s.n.].

Asunción, 3 al 5 de junio de 2008 IIRSA METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INDICATIVA DE IIRSA ORDENAMIENTO, ACTUALIZACIÓN Y REVISIÓN CARTERA DE PROYECTOS IIRSA -2008 GTE de los Ejes de la Hidrovía Paraguay-Paraná, MERCOSUR-Chile y de Capricornio. [s.l: s.n.]. Disponível em:

<https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mer_asuncion08_presentation_metodologia.pdf>.

Acesso em: 2 de dezembro de 2023.

BANDEIRA, L. M. A Integração da América do Sul como Espaço Geopolítico. In: SEMINÁRIO NO PALÁCIO ITAMARATY, 2009, Rio de Janeiro. Integração da América do Sul. Brasília: FUNAG, 2009

CARTERA IIRSA 2008 ARTERA IIRSA 2008. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/doc_cartera_2008.pdf>. Acesso em: 15 de novembro de 2023.

CENTRO, B.; DE, A.; DE FRONTERA. HPP49 HPP50 HPP69 HPP72 HPP80 HPP87 IOC78 MCC71 FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE II (ELISEU MARTINS-PORTO FRANCO) FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE I (CAMPINORTE -LUCAS DO RIO VERDE) FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE II (LUCAS DO RIO VERDE -PORTO VELHO). [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/anexo%205%20Cartera.pdf>. Acesso em: 10 dezembro 2023.

CONSELHO SUL-AMERICANO DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO UNIÃO DAS NAÇÕES SUL-AMERICANAS 1. Introdução 1.1 Antecedentes (da IIRSA ao COSIPLAN/UNASUL). [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/II_COSIPLAN_2011_PA_E_port_final.pdf>. Acesso em: 27 de Outubro de 2023

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf>. Acesso em: 27 de Outubro de 2023

COSIPLAN. Plan de acción estratégico 2012-2022. COSIPLAN, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3LHZli3>. Acesso em 06 de novembro de 2023.

CRISTOFIO DA SILVA, M.; REGIONALIZAÇÃO, D. UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA -UnB Instituto de Ciências Humanas -IH Departamento de Geografia -GEA OS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA IIRSA: UMA ANÁLISE. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://bdm.unb.br/bitstream/10483/7101/1/2013_MarciaCristofioSilva.pdf>. Acesso em: 27 de Outubro de 2023

DE, B.; DA, D.; LATINA, A. Iirsa. InclatIva para a Integração da Infraestrutura regional sul-americana SECRETARIA DO CCT. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb_iirsa_10_anios_sus_1ogos_y_desafios_port.pdf> Acesso em: 29 de Outubro de 2023

DE, N.; REUNIÓN, L. Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje MERCOSUR -Chile 2 de agosto de 2005 Hotel Granados Park Asunción, Paraguay. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mcr_asuncion05_notas_reunion.pdf>. Acesso em: 29 de Outubro de 2023

Documento elaborado por IIRSA y aprobado por el Comité Coordinador del COSIPLAN INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA. [s.l: s.n.]. Disponível em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb11_completo_baja.pdf. Acesso em: 10 de janeiro 2024.

Estado de Avance de los Proyectos de la AIC y la Cartera IIRSA XIII Reunión de Coordinadores Nacionales 5 y 6 de Noviembre de 2008, Bogotá, Colombia INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA IIRSA. [s.l: s.n.]. Disponível em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cnr13_bogota08_presentacion_implementacion.pdf. Acesso em: 29 de Outubro de 2023.

Etapas de los Proyectos de la Cartera TOTAL 100,0 Perfil Pre-ejecución Ejecución Concluido N° de proyectos % Proyectos Inversión estimada* % Inversión Etapas de los Proyectos de la Cartera por Eje. [s.l: s.n.]. Disponível em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/anexo%203%20Cartera.pdf. Acesso em: 10 de janeiro 2024.

FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA (IIRSA) Transporte Multimodal en Sudamérica Hacia una articulación normativa de carácter regional Informe Final. [s.l: s.n.]. Disponível em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mud_transporte_multimodal_completo.pdf. Acesso em: 25 de outubro de 2023.

FONTES, VIRGINIA MARIA. O Brasil e o capital-imperialismo. [s.l.] Ministerio Da Saude Fundac~ao Oswaldo Cruz Escola Nacional d, 2010.

Herramienta de Trabajo para el Diseño de una Visión Estratégica de la Integración Física Suramericana. Disponível em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cde4_caracas03_vera.pdf%3E.%20Acesso%20em:%2007%20de%20janeiro%202024. Acesso em: 07 de janeiro de 2024.

Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2015. Disponível em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_InformeVersionFinal_Espanol_2015.pdf Acesso em: 28 de dezembro de 2023.

Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2017. Disponível em: <https://www.flipsnack.com/iirsa/informe-de-la-cartera-de-proyectos-del-cosiplan-2017.html>. Acesso em: 28 de dezembro de 2023.

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION REGIONAL SURAMERICANA IIRSA GRUPO TECNICO EJECUTIVO EJE MERCOSUR CHILE NOTAS DE LA REUNION. [s.l: s.n.]. Disponível em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mer_santiago07_notas_mercosurchile.pdf. Acesso em: 28 de dezembro de 2023.

I.I.R.S.A. Disponível em: <<https://www.iirsa.org/Projects/GruposEje?eje=8&>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2023

I.I.R.S.A. Disponível em: <<https://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=124&menuitemId=68>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2023

I.I.R.S.A. Disponível em: <<https://iirsa.org/Event/Detail?Id=52>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2023

I.I.R.S.A. Disponível em: <<https://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3354>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2023

I.I.R.S.A. Disponível em: <<https://www.iirsa.org/Document?menuitemId=5>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2023

I.I.R.S.A. Disponível em: <<https://www.iirsa.org/Page/Detail?menuitemId=121>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2023.

I.I.R.S.A. Disponível em: <<https://www.iirsa.org/Event/Detail?id=75>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2023

I.I.R.S.A. Disponível em: <<https://iirsa.org/Document/Detail?Id=4114>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2023

I.I.R.S.A. Disponível em: <<https://iirsa.org/Event/Detail?Id=82>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2023

MANSILLA QUIÑONES, P. et al. DISCURSOS GEOPOLÍTICOS DE DESARROLLO Y REESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL IIRSA EN EL EJE MERCOSUR-CHILE * GEOPOLITICAL DISCOURSES OF DEVELOPMENT AND TERRITORIAL RESTRUCTURING IIRSA IN THE MERCOSUR-CHILE AXIS. No, v. 59, p. 37–53, 2019.

MARINI, R. M. Dialética da Dependência. Germinal: Marxismo e Educação em Debate, v. 9, n. 3, p. 325, 16 dez. 2017.

MERCOSUR CHILE MCC EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO. [s.l.: s.n.]. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Caracterizaci%C3%B3n_Eje_MERCOSUR-Chile_final.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2024.

NETO, ARMANDO MONTEIRO. Mercosul completa 18 anos: bom momento para pensar o futuro. 2009. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/449446/noticia.htm?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 15 de novembro 2023.

PEREIRA, A. P. C.; ABRITA, M. B.; FONSECA, R. O. Circulação, desenvolvimento econômico e ordenamento territorial: elementos teóricos para análises de pesquisas sobre a Rota de Integração Latino Americana. *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasileira de geografia*, n. 50, 28 maio 2021. Acesso em: 15 de novembro de 2023

Plan de Acción Estratégico 2012-2022 y Plan de Trabajo 2012. [s.l: s.n]. Disponível em:

<https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/oe_api_seminario_difusion_pae_y_pt2012.pdf>. Acesso em: 7 de dezembro de 2023

Planificación Territorial Indicativa GRUPOS TÉCNICOS EJECUTIVOS -GTE 2007 Resultados y Cartera de Proyectos 2007 (Anexo). [s.l: s.n]. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/ease_taller08_m10_quit_o_anexo7.pdf>. Acesso em: 30 de outubro de 2023.

ROSSI, RINALDO; DANIEL BRUNO VASCONCELOS. 20 anos de integração da infraestrutura sul-americana: uma análise crítica sobre a IIRSA. Geosul, Florianópolis, v. 38, n. 86, p. 428–456, 15 maio 2023. Disponível em: <<https://doi.org/10.5007/2177-5230.2023.e86913>> Acesso em: 30 de outubro de 2023.

RÜCKERT, Aldomar e CARNEIRO, Camilo Pereira. “Políticas territoriais na América do Sul: infraestruturas de conexão e repercuções em regiões periféricas”, in: RÜCKERT, A.A; SILVA, A.C.P. da; SILVA, G.de V. (orgs.). *Geografia política, geopolítica e gestão do território: integração sul-americana e regiões periféricas*. Porto Alegre: Editora Letra1, 2018, p. 11-39.

SEBBEN, Fernando Dall’Onder.

Infraestrutura e desenvolvimento : estudo de caso sobre IIRSA e COSIPLAN / Fernando Dall’Onder Sebben. – Brasília : Senado Federal, 2017. 352 f. – (Coleção de teses, dissertações e monografias de servidores do Senado Federal

SILVA, Aline Oliveira. Território, internacionalização e integração regional: as empresas no contexto da relação argentino-brasileira. 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

doi:10.11606/D.8.2018.tde-16072018-155350. Acesso em: 17 de janeiro de 2024

SOUZA, V. H. P. DE; SILVEIRA, M. R. INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NA AMÉRICA DO SUL: UMA ANÁLISE DOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DOS PORTFÓLIOS DA IIRSA/COSIPLAN. *Cadernos PROLAM/USP*, v. 13, n. 25, p. 137, 31 dez. 2014.

SOUZA, N. A. de; SILVA, L. M. N. Integração contemporânea da América Latina: teoria e prática. *Monções: Revista de Relações Internacionais da UFGD*, Dourados, v. 2, n. 3, jan./jun., 2013.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de. Integração territorial na América do Sul: uma análise multiescalar a partir das obras da IIRSA/COSIPLAN. 2013. 237 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2013.

SUR, D. et al. PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA Montevideo, República Oriental del Uruguay 4 y 5 de diciembre de 2000. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Plan%20de%20Acci%C3%B3n%20Montevideo%20final.pdf>. Acesso em: 2 de novembro de 2023.

TAVARES, Jeferson Cristiano. Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na Iirsa e na macrometrópole paulista. Cad. Metrop. São Paulo, vol.18, n.37, 2016, p.671-695. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962016000300671&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 2 de novembro de 2023.

Vista do AMÉRICA LATINA: CINCO SÉCULOS EM BUSCA DA INTEGRAÇÃO.

Disponível em:
<<https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/2763/2552>>. Acesso em: 2 de novembro de 2023.