

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE ECONOMIA  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ECONOMIA POLÍTICA  
INTERNACIONAL

A INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL  
SUL-AMERICANA E A EXPANSÃO INTERNACIONAL DOS CAPITAIS  
BRASILEIROS

LARISSA MARTINS MONTEIRO DE BARROS

Rio de Janeiro

2018

LARISSA MARTINS MONTEIRO DE BARROS

A INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL  
SUL-AMERICANA E A EXPANSÃO INTERNACIONAL DOS CAPITAIS  
BRASILEIROS

Dissertação de mestrado apresentada ao programa de Pós-graduação em Economia Política Internacional, na Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Economia Política Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Pedro Henrique Pedreira Campos

Rio de Janeiro

2018

## FICHA CATALOGRÁFICA

B277 Barros, Larissa Martins Monteiro de.

A Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana e a expansão internacional dos capitais brasileiros / Larissa Martins Monteiro de Barros. – 2018.

157 p. ; 31 cm.

Orientador: Pedro Henrique Pedreira Campos

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, 2018.

Bibliografia: f. 112-118.

CDD 361.6

LARISSA MARTINS MONTEIRO DE BARROS

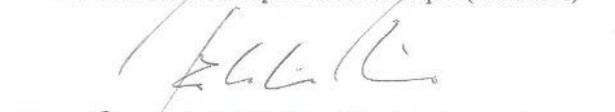
**A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana e a  
expansão internacional dos capitais brasileiros**

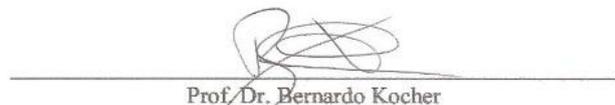
Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional (PEPI), Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Economia Política Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Pedro Henrique Pedreira Campos

Aprovada em: 27 03 2018

  
Prof. Dr. Pedro Henrique Pedreira Campos (orientador)

  
Prof. Dr. Franklin Trein

  
Prof. Dr. Bernardo Kocher

## AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Rita e César, por me ensinarem a importância dos estudos, dando o melhor de si, para construir o melhor para mim. Se não fosse por vocês, não seria o que sou hoje, e muito menos o que serei amanhã. Tudo, exatamente tudo, devo a vocês.

Aos meus familiares, em especial à minha avó, que me fortaleceu com suas histórias, e com a melhor comida que já experimentei.

À minha irmã pelo companheirismo, pela amizade, pelo exemplo e pela ajuda em lembrar-me das palavras que insistiram em fugir na hora da construção do texto.

Aos companheiros do PEPI, em especial à Laura, Simone, Isis, Edna e Ítalo, pelos cafés, almoços, cervejas e conversas, que costumam ser frutíferos e descontraídos ao mesmo tempo.

Aos meus amigos da época da faculdade, Mari, Juninho, Hallison e João, por todas as conversas que me ensinaram tanto, pelo apoio nos momentos difíceis, pela companhia em qualquer ocasião e pelos incontáveis momentos de risada! Obrigada pelo apoio e por entenderem eventuais ausências nas confraternizações durante a realização da pesquisa.

Aos meus amigos de uma vida, em especial à Gabriela e Carla Camila, por me acompanharem em mais essa fase, torcerem por mim e alegrarem meus dias.

Aos professores do Instituto de Economia da UFRJ, que compartilharam de forma brilhante seus conhecimentos comigo e aos envolvidos com o Laboratório de Estudos em Economia e História (LEHI-UFRRJ), pelas reuniões que tanto agregaram valor à minha formação.

Ao meu orientador Pedro Campos, pelo exemplo de profissional e de pessoa, pelos ensinamentos, pela atenção e paciência, e pelos incontáveis livros emprestados.

“...e toda ciência seria supérflua, se a forma de manifestação e a essência das coisas coincidissem imediatamente. ”

Marx, Karl.

## **Resumo**

O objeto deste trabalho é a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) nos seus primeiros 15 anos de vigência (2000-2015). A criação da IIRSA ocorre em um momento peculiar da história da América do Sul, de significativas mudanças e permanências no arranjo econômico-político-social da região. O ponto de partida da nossa análise sobre a Iniciativa é a investigação dos projetos e dos contratos, a fim de observar, sobretudo, as construtoras e as instituições financeiras envolvidas na realização das obras. Como resultado, foi possível observar uma significativa presença das grandes construtoras brasileiras em obras no exterior, majoritariamente com o apoio financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). No campo ideológico, o apoio foi garantido pela política externa brasileira, com a priorização da integração sul-americana em sua agenda. Em outras palavras, grandes empresas brasileiras do setor da construção civil parecem ter encontrado no Estado apoio ideológico e financeiro fundamentais para a expansão internacional dos seus capitais.

Palavras-chaves: IIRSA; BNDES; Oderbrecht; Camargo Correia; Queiroz Galvão; Andrade Gutierrez; Integração Sul-Americana; Cosiplan.

## **Abstract**

The object of this work is the Initiative for the Integration of South American Regional Infrastructure (ISARI) in its first 15 years of validity (2000-2015). The creation of ISARI occurs at a peculiar moment in the history of South America, due to significant changes and permanencies in the economic-political-social arrangement of the region. The starting point of our analysis about the Initiative is the investigation of projects and contracts, in order to observe, above all, the builders and the financial institutions involved in the realization of its works. As a result, it was possible to observe a significant presence of large Brazilian construction companies in works abroad, mainly financially supported by the National Bank for Economic and Social Development (NBESD). In the ideological field, the support was guaranteed by the Brazilian foreign policy, with a prioritization of South American integration in its agenda. In other words, large Brazilian companies in the civil construction sector seem to have found in the Estate ideological support for the development of their international capitals.

**Keywords:** ISARI; NBESD; Oderbrecht; Camargo Correia; Queiroz Galvão; Andrade Gutierrez; South American Integration; Cosiplan.

### **Lista de abreviaturas:**

ALADI – Associação Latino-Americana de Integração

ALALC – Associação Latino-Americana de Livre Comércio

ALCA – Área de Livre Comércio das Américas

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BIRD – Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento

BLADEX – Banco Latino-Americano de Exportações

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAF – Corporação Andina de Fomento

CECLA - Comissão Especial de Coordenação Latino-americana

CEE – Comunidade Econômica Europeia

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe.

COSIPLAN – Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento

EID – Eixo de Integração e Desenvolvimento

ENID – Eixo Nacional de Integração e Desenvolvimento

IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

FED – Sistema de Reserva Federal dos Estados Unidos

FIP – Força Interamericana de Paz

FMI – Fundo Monetário Internacional

FONPLATA – Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata

GATT – Acordo Geral de Tarifas e Comércio

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

NICs – Novos Países Industrializados

OEA – Organização dos Estados Americanos

OECE – Organização Europeia de Cooperação Econômica

OPA – Operação Pan-Americana

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte

PEI – Política Externa Independente

PPA – Plano Plurianual

SELA – Sistema Econômico Latino-Americano e do Caribe

TIAR – Tratado Interamericano de Assistência Recíproca

UNASUL – União das Nações Sul-Americanas

## Lista de mapas

Mapa 1.1 – Disposição dos EID's da IIR.....	47
Mapa 3.1 – O Eixo Mercosul-Chile.....	69
Mapa 3.2 – Projetos do Eixo Mercosul-Chile.....	73
Mapa 3.3 – O Eixo Hidrovia Paraná-Paraguai.....	74
Mapa 3.4 – Projetos do Eixo Hidrovia Paraná-Paraguai.....	76
Mapa 3.5 – O Eixo de Capricórnio.....	77
Mapa 3.6 – Projetos do Eixo de Capricórnio.....	79
Mapa 3.7 – O Eixo Escudo das Guianas.....	80
Mapa 3.8 – Projetos do Eixo Escudo das Guianas.....	82
Mapa 3.9 – O Eixo Peru-Brasil Bolívia.....	83
Mapa 3.10 – Projetos do Eixo Peru-Brasil-Bolívia.....	85
Mapa 3.11 – O Eixo Amazonas.....	86
Mapa 3.12 – Projetos do Eixo Amazonas.....	88
Mapa 3.13 – O Eixo Interoceânico Central.....	89
Mapa 3.14 – Projetos do Eixo Interoceânico Central.....	91
Mapa 3.15 – O Eixo Andino.....	92
Mapa 3.16 – Projetos do Eixo Andino.....	94
Mapa 3.17 – O Eixo do Sul.....	95
Mapa 3.18 – Projetos do Eixo do Sul.....	96
Mapa 3.19 – Pedágio IIRSA SUR.....	101
Mapa 3.20 – Pedágio Intersur.....	101
Mapa 3.21 – Pedágio IIRSANORTE.....	102
Mapa 3.22 – Pedágio Rutas de Lima.....	103

## Sumário

Introdução.....	11
Capítulo I - Processo histórico de constituição da IIRSA.....	21
1.1 - Segunda Guerra Mundial, Guerra Fria e a reconfiguração do ordenamento global.....	21
1.2 - O Regionalismo Europeu.....	25
1.3 - Breve histórico dos processos de integração na América Latina: política externa brasileira e regionalismo sul-americano.....	28
1.4 - Pós-Guerra Fria e regionalismo aberto.....	40
1.5 - Constituição da IIRSA.....	42
Capítulo II – Os debates teóricos em torno da IIRSA.....	51
2.1 - Debate europeu sobre infraestrutura e desenvolvimento.....	51
2.2 - Debate latino-americano sobre infraestrutura e desenvolvimento no pós-Segunda Guerra.....	55
2.3 - A ideologia do pós-Guerra Fria na América Latina.....	59
2.4 - Diferentes estudos e visões sobre a IIRSA.....	61
Capítulo III – A IIRSA em sua essência: corredores de exportações e a expansão internacional de capitais brasileiros.....	68
3.1 - Análise do Eixo Mercosul-Chile.....	68
3.2 - Análise do Eixo Hidrovia Paraná-Paraguai.....	74
3.3 - Análise do Eixo de Capricórnio.....	77
3.4 - Análise do Eixo Escudo das Guianas.....	79
3.5 - Análise do Eixo Peru-Brasil-Bolívia.....	83
3.6 - Análise do Eixo Amazona.....	85
3.7 - Análise do Eixo Interoceânico Central.....	89
3.8 - Análise do Eixo Andino.....	91
3.9 - Análise do Eixo do Sul.....	94
3.10 - Brasil e a IIRSA: empreiteiras e o BNDES.....	98

Conclusão.....	109
Referências Bibliográficas.....	112
Anexos.....	119

## Introdução

O final do século XX parece ter reorganizado o mundo. Nessa reorganização, a América do Sul foi inserida de forma subalterna nas relações internacionais. Entretanto, a desigualdade exposta e intensificada nesse período não foi apenas entre os países. Nacionalmente, enquanto milhares de pessoas encontravam-se na condição de extrema pobreza nos países sul-americanos, grandes grupos privados concentraram ainda mais renda, monopolizaram grande parte do setor produtivo e encontraram no Estado o apoio necessário para sua expansão.

O início do século XX e a assim chamada “virada à esquerda” nos governos dos países sul-americanos, deixaram esperançosos grande parte da população, dos movimentos sociais, e do meio acadêmico. Entretanto, ainda que as mudanças não possam ser desconsideradas, a manutenção de um processo de expropriação – de direitos, de terras, de condições de sobrevivência, etc -, e a intensificação da acumulação de capitais de alguns grupos, mostraram que a complexidade da questão é maior do que a aparência.

Nesse contexto, buscamos analisar a Iniciativa de Integração para a Infraestrutura Regional Sul-Americana, cuja criação data do ano de 2000, mas sua gestação é bastante anterior a isso. A IIRSA é um projeto de centenas de obras nas áreas de transporte, energia e comunicação, que, de maneira geral, conectam o leste ao oeste do continente sul-americano.

O objetivo da nossa pesquisa foi analisar a IIRSA a fim de verificar a expansão internacional dos capitais brasileiros. Ademais, pretendemos mapear as empresas que realizam as obras da carteira de projetos da IIRSA, assim como o valor dos contratos; analisar a fonte de financiamento das obras em casa projeto; e buscar entender as contradições dessa iniciativa, que teve origem em um contexto ainda entendido como “neoliberal” e continuidade nos governos ditos “progressistas” eleitos na região na virada do século.

A nossa hipótese é de que a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana, pelo menos em parte, pode ser compreendida como um mecanismo de expansão dos capitais brasileiros na região, com suporte ideológico e financeiro do Estado.

Grandes empresas brasileiras no setor da construção pesada (Oderbrecht, Camargo Corrêa, Queiroz Galvão e Andrade Gutierrez) estão vinculadas ao Estado desde o período da ditadura civil-militar, sendo capaz de influenciar políticas públicas. Dessa forma, muitas vezes aquilo que é chamado de “interesse nacional” parece estar relacionado ao interesse dessas e outras grandes empresas.

Nesse sentido, uma arquitetura ideológica (com uma política externa voltada à integração regional) e financeira (tendo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social como financiador dessas empresas nas obras de infraestrutura) favorecem a expansão e concentração de capital de megaempresas brasileiras. As denúncias contra esse tipo de posicionamento do Estado brasileiro seguem sendo desconsideradas em detrimento de populações expropriadas nesse processo, em prol de um “desenvolvimento” cujos favorecidos têm sobrenomes.

O instrumental teórico que irá embasar o desenvolvimento da presente pesquisa é influenciado pelo materialismo histórico e dialético. Logo, alguns conceitos devem ser apresentados a fim de uma melhor compreensão do caminho percorrido na análise do objeto de estudo.

Tendo em vista a percepção de que os Estados são importantes atores no cenário internacional e os responsáveis pela execução da política externa, é necessário entender seu conceito e desdobramento, para que se possa, então, fazer uma análise das relações internacionais.

As contribuições de Marx, Engels e Gramsci, as quais vão influenciar Poulantzas<sup>1</sup> e Cox<sup>2</sup>, são fundamentais para compreender o Estado como uma construção social, fruto de conflitos de classes, e não como uma esfera autônoma dotada de uma percepção política separada da sociedade civil, da forma que autores realistas como Morgenthau<sup>3</sup>, sob influência de Maquiavel e Weber, defendem; nem mesmo como um ator transparente que tem por objetivo

---

<sup>1</sup> POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder, o socialismo**. Rio de Janeiro: Graal, 1981 [1978].

<sup>2</sup> COX, Robert W. “Gramsci, hegemonia e relações internacionais: um ensaio sobre o método”. In: GILL, Stephen. (org). **Gramsci, materialismo histórico e relações internacionais**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2007

<sup>3</sup> MORGENTHAU, Hans. **A política entre as nações**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília/São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo/IPRI, 2003.

promover a paz e a liberdade dos povos, como defendido pela teoria liberal de Norman Angell<sup>4</sup>, por exemplo.

Para Marx e Engels<sup>5</sup>, o Estado é a expressão da sociedade, sendo assim, ele também é atravessado pela dinâmica da luta de classes sociais. Logo, não se pode pensar o caráter político do Estado como livre da moralidade e do pensamento civil, sendo este uma construção social, passível de mutação.

A contribuição de Gramsci para a formulação do conceito de Estado teve influência marxista, e seu aprimoramento vem de uma forte crítica à concepção liberal, como pode ser analisada no trecho a seguir:

A formulação do movimento do livre-câmbio baseia-se num erro teórico cuja origem prática não é difícil identificar, ou seja, baseia-se na distinção entre sociedade política e sociedade civil, que de distinção metodológica é transformada e apresentada como distinção orgânica. Assim, afirma-se que a atividade econômica é própria da sociedade civil e que o Estado não deve intervir em sua regulamentação. Mas, dado que sociedade civil e Estado se identificam na realidade dos fatos, deve-se estabelecer que também o liberalismo é uma “regulamentação” de caráter estatal, introduzida e mantida por via legislativa e coercitiva<sup>6</sup>.

Na passagem acima, Gramsci afirma que o Estado não está separado da sociedade. Ele funciona como um aparelho legislador e coercitivo e a possibilidade do mercado de agir livremente não viria da não intervenção estatal. Pelo contrário, o Estado faz-se necessário para garantir a regulamentação desse modelo, e o fato dos autores liberais afirmarem o contrário, corresponde à uma negação histórica do surgimento do Estado capitalista como um ator que, em última instância, garante a proteção da propriedade privada. Assim, Gramsci discorre acerca da importância desse Estado para gerar consentimento, peça fundamental para a dominação de uma classe sobre outra. Esse consentimento traduz uma outra definição, também cunhada por Gramsci e elucidada por Robert Cox<sup>7</sup> o conceito de hegemonia.

Essa hegemonia [burguesa] levou Gramsci a ampliar sua definição de Estado. Quando o aparato administrativo, executivo e coercitivo do governo estava de fato sujeito à hegemonia da classe dirigente de uma formação social inteira, não fazia sentido

<sup>4</sup> ANGELL, Norman. **A grande ilusão**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.

<sup>5</sup> MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. 5ª ed. São Paulo: Hucitec, 1986 [1846].

<sup>6</sup> GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do Cárcere**: Maquiavel; notas sobre o Estado e a política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000 [1932-1934]. p. 47.

<sup>7</sup> COX, Robert W. “Gramsci, hegemonia e relações internacionais: um ensaio sobre o método”. In: GILL, Stephen. (org). **Gramsci, materialismo histórico e relações internacionais**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2007.

delimitar a noção de Estado àqueles elementos do governo. Para fazer sentido, a noção de Estado também teria de incluir as bases da estrutura política da sociedade civil.<sup>8</sup>

Depois de entender o significado de hegemonia para Gramsci, e seus desdobramentos para conceito de Estado, Robert Cox traz o pensamento para o campo das relações internacionais. Ao fazer isso, ele afirma que as organizações internacionais são os mecanismos de hegemonia, e tem por objetivo corporificar as regras que facilitam a expansão das ordens mundiais hegemônicas, legitimar ideologicamente as normas da ordem mundial, associar-se às classes dominantes dos países periféricos e absorver ideias contra-hegemônicas<sup>9</sup>. Esse entendimento acerca das organizações internacionais parece ser revelador ao estudar processos de integração regional e pode ser uma chave de análise da IIRSA. A Iniciativa parece beneficiar países centrais da ordem internacional vigente, uma vez que favorece o escoamento de matérias primas da América do Sul para o mercado mundial, ao mesmo tempo em que favorece algumas burguesias regionais.

Outro autor que vai ser influenciado pelo conceito de hegemonia gramsciano é Nicos Poulantzas e a partir dela vai cunhar sua definição de bloco no poder. Para o autor, bloco no poder é uma unidade contraditória entre classes, sob hegemonia de uma fração dessas classes em suas relações com o Estado capitalista. A hegemonia de uma fração de classe seria restrita, e dada por sua capacidade de influência política, econômica e ideológica. Ela só seria ampla se alcançasse a classe dominante e a dominada, o que não significa o fim do conflito de classes<sup>10</sup>. Esse bloco no poder vai se expressar no Estado.

O Estado constitui portanto a unidade política das classes dominantes: ele instaura essas classes como classes dominantes. Esse papel fundamental de organização não concerne aliás a um único aparelho ou ramo do Estado (os partidos políticos), mas, em diferentes graus e gêneros, ao conjunto de seus aparelhos, inclusive seus aparelhos repressivos por excelência (exército, polícia, etc.) que, também eles desempenham essa função.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> COX, Robert W. “Gramsci, hegemonia e relações internacionais: um ensaio sobre o método”. In: GILL, Stephen. (org). **Gramsci, materialismo histórico e relações internacionais**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2007. p.104

<sup>9</sup> COX, Robert W. “Gramsci, hegemonia e relações internacionais: um ensaio sobre o método”. In: GILL, Stephen. (org). **Gramsci, materialismo histórico e relações internacionais**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2007.

<sup>10</sup> POULANTZAS, Nicos. **Poder político e classes sociais**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1977.

<sup>11</sup> POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder, o socialismo**. Rio de Janeiro: Graal, 1981 [1978]. p. 145-46

Assim, entendendo que o Estado é composto por lutas de classes e que tem o papel de fomentar o consenso que legitima a hegemonia da classe dominante, a outra contribuição de Poulantzas é de apontar os aparelhos estatais responsáveis por essa função.

Expostos os conceitos de Estado, bloco no poder, hegemonia e a internacionalização desse último conceito proposta por Cox, dando luz às organizações internacionais como mecanismos de hegemonia, cabe agora a introdução de um novo conceito que é primordial para a análise do objeto desta pesquisa: o conceito de imperialismo.

Para Lênin<sup>12</sup>, o imperialismo é uma fase superior do capitalismo: é o capitalismo no seu modo mais avançado. Lenin escreve seu livro influenciado por Hilferding e Hobson, e pelo contexto em que estava escrevendo: exilado, durante a guerra e percebendo uma expansão dos monopólios pelo mundo com impacto na classe operária. Era um momento em que as contradições do capitalismo pareciam se aflorar e essas contradições foram o epicentro de seus estudos. Assim, ele entende que essa fase que chama de imperialismo é caracterizada pelo fim do capitalismo concorrencial e o surgimento dos monopólios: grandes empresas que se combinam, e controlam todas as etapas do processo produtivo. Influenciado pelas formulações de Hilferding sobre o capital financeiro<sup>13</sup>, Lênin acredita que, nessa fase superior do capitalismo, ocorre a fusão do capital bancário com o capital industrial, dando origem ao capital financeiro e a uma oligarquia que detém seu controle, e está estreitamente ligada aos Estados. Estes podiam manipular e controlar o crédito, expandindo ou estrangulando setores da produção. Nesta fase, a exportação de capitais toma lugar das exportações de bens, criando um desenvolvimento desigual, que beneficia os países com o capitalismo mais avançado, em detrimento dos outros países, numa relação de dominação. E isso traz modificações nas relações entre os Estados, como bem exposto pelo autor:

É o capitalismo chegado a uma fase de desenvolvimento onde se afirma a dominação dos monopólios e do capital financeiro, onde a exportação dos capitais adquiriu uma importância de primeiro plano, onde começou a partilha do mundo entre os trustes internacionais e onde se pôs termo à partilha de todo território do globo entre as maiores potências capitalistas<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> LENIN, Vladimir Ilyich. **Imperialismo**: fase superior do capitalismo. São Paulo: Global Editora, 1982. [1917].

<sup>13</sup> HILFERDING, Rudolf. **O capital financeiro**. Coleção Os Economistas. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1985. [1910]

<sup>14</sup> LENIN, Vladimir Ilyich. **Imperialismo**: fase superior do capitalismo. São Paulo: Global Editora, 1982. [1917].

Esse conceito de imperialismo e seus desdobramentos têm sido utilizado para analisar a política externa brasileira a partir da reprodução de uma dominação vertical, em uma dimensão horizontal, o que vai ser entendido por alguns autores como o subimperialismo brasileiro<sup>15</sup>

Marini afirma que o esquema de divisão entre centro e periferia, caracterizado pela troca de matérias-primas e alimentos por produtos manufaturados, foi ultrapassado. Para ele, passaram a existir centros medianos de acumulação, que atuavam de forma subimperialista<sup>16</sup>. Em suas palavras:

El resultado ha sido un reescalamiento, una jerarquización de los países capitalistas en forma piramidal y, por consiguiente, el surgimiento de centros medianos de acumulación — que son también potencias capitalistas medianas —, lo que nos ha llevado a hablar de la emergencia de un subimperialismo<sup>17</sup>.

Nessa nova configuração do desenvolvimento capitalista, a América Latina ingressou em condições mais favoráveis do que a África e a maior parte da Ásia. No período entreguerras, economias latino-americanas de países como Brasil, Argentina, Uruguai, Chile e México e posteriormente da Venezuela e da América central, deram um salto em seus processos de industrialização, fortalecendo sua produção manufatureira. Isso pode ser percebido pelo destino dos investimentos dos Estados Unidos no setor manufatureiro na região, que de 1940 para 1967 aumentou quase dez vezes, sendo o Brasil o maior receptor desses investimentos<sup>18</sup>.

O desenvolvimento dos setores de produção industrial nos países latino-americanos com os investimentos estrangeiros é significativo, mas, para Marini, outros aspectos devem ser considerados, como o alto grau de concentração de capital e imediata centralização do mesmo, e a forma corriqueira com que as multinacionais se associam com empresas locais. Esses fatores fazem com que a industrialização na América Latina não seja acompanhada de uma situação favorável à criação de empregos. Nas palavras de Marini, esse processo resultava num duplo movimento, que pressionava os níveis salariais da região para baixo.

---

<sup>15</sup> MARINI, Ruy Mauro. **América Latina: dependência e integração**. São Paulo: Brasil Urgente, 1992.

<sup>16</sup> MARINI, Ruy Mauro. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”. **Cuadernos Políticos**, n. 12, abr-jun. México, 1997.

<sup>17</sup> MARINI, Ruy Mauro. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”. **Cuadernos Políticos**, n. 12, abr-jun. México, 1997. p.8. Tradução nossa: “O resultado foi um reescalamento, uma hierarquização dos países capitalistas em forma piramidal e, por consequência, o surgimento de centros medianos de acumulação – que são também potências capitalistas medianas – o que nos levou a falar do surgimento de um subimperialismo”.

<sup>18</sup> MARINI, Ruy Mauro. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”. **Cuadernos Políticos**, n. 12, abr-jun. México, 1997.

[...] por un lado, las formas de tenencia de la tierra y la introducción de innovaciones tecnológicas en el agro, así como las expectativas de empleo y salario provocadas por la industria manufacturera, han generado fuertes movimientos de migraciones internas y un proceso acelerado de urbanización. Por otra parte, en buena medida por la elevación del nivel tecnológico, aunque también por limitaciones de la tasa de inversión, la masa trabajadora se ha enfrentado a crecientes dificultades para encontrar trabajo.<sup>19</sup>

A partir do fator trabalho, Marini cunhou o conceito de superexploração, que seria uma dupla exploração do trabalhador na periferia do sistema para assegurar o lucro do capitalista estrangeiro e o lucro do capitalista nacional. Além disso, para Marini, o capital estrangeiro também tinha impacto sobre a estrutura industrial dos países latino-americanos, que se voltava a bens suntuários, uma vez que esse processo acompanhava as tendências de expansão de mercado dos grupos de alta e média renda, não estando voltado para as massas. Para o autor, essas indústrias encontrariam limitações no mercado interno, havendo então a necessidade de se expandir aos mercados internacionais como forma de realização de sua produção. A partir desse fenômeno de limitação do mercado interno, Marini cunhou o conceito de subimperialismo, sendo este a forma assumida por uma economia dependente, quando esta alcança a etapa dos monopólios e do capital financeiro<sup>20</sup>. Para o autor, esse conceito só podia ser exemplificado, na América Latina, pela ação brasileira, que implicava dois componentes básicos:

[...] por un lado, una composición orgánica media en la escala mundial de los aparatos productivos nacionales y, por otro lado, el ejercicio de una política expansionista relativamente autónoma, que no sólo se acompaña de una mayor integración al sistema productivo imperialista sino que se mantiene en el marco de la hegemonía ejercida por el imperialismo a escala internacional. Planteado en estos términos, nos parece que, independientemente de los esfuerzos de Argentina y otros países por acceder a un rango subimperialista, sólo Brasil expresa plenamente, en Latinoamérica, un fenómeno de esta naturaleza.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> MARINI, Ruy Mauro. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”. **Cuadernos Políticos**, n. 12, abr-jun. México, 1997. p.11.

<sup>20</sup> MARINI, Ruy Mauro. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”. **Cuadernos Políticos**, n. 12, abr-jun. México, 1997.

<sup>21</sup> MARINI, Ruy Mauro. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”. **Cuadernos Políticos**, n. 12, abr-jun. México, 1997. p. 17. Tradução nossa: “por um lado, uma composição orgânica média em escala mundial dos aparatos produtivos nacionais, e, por outro, o exercício de uma política expansionista relativamente autônoma, que não só é acompanhada de uma maior integração ao sistema produtivo imperialista, mas se mantém no marco da hegemonia exercida pelo imperialismo em escala internacional. Nesses termos, parece-nos que independentemente dos esforços da Argentina e de outros países para aderir a uma classificação subimperialista, apenas o Brasil expressa plenamente, na América Latina, um fenômeno dessa natureza.”

Marini associou esse processo de expansão brasileira, não só como um fenômeno econômico, mas também político, resultado de uma luta interna de classes, e de um projeto político, definido pela, nas palavras do autor, equipe tecnocrático-militar, que assume o poder em 1964, como consequência de uma inserção hierarquizada, e como resposta à revolução cubana e a ascensão das massas na América Latina.

Virgínia Fontes faz pontuais intervenções a conceitos de Ruy Mauro Marini, mas sinaliza a importância do autor para o debate sobre o capitalismo brasileiro, uma vez que este percebeu de forma muito precoce uma mudança em sua configuração, o que denominou de subimperialismo. Para Fontes, há uma reconfiguração do Estado, e das relações sociais internas para dar conta do novo tipo de capital que surge: o capital-imperialista. Esse capital é a expansão de uma forma de capitalismo, e é fruto do crescimento do imperialismo de forma não linear e atravessado por lutas sociais e contradições, dando um novo salto na acumulação de capital e na expropriação social<sup>22</sup>.

Falar, pois, de capital-imperialismo, é falar da expansão de uma forma de capitalismo, já impregnada de imperialismo, mas nascida sob o fantasma atômico e a Guerra Fria. Ela exacerbou a concentração concorrente de capitais, mas tendencialmente consorciando-os. Derivada do imperialismo, no capital-imperialismo a dominação interna do capital necessita e se complementa por sua expansão externa, não apenas de forma mercantil, ou através de exportação de bens ou de capitais, mas também impulsionando expropriações de populações inteiras de suas condições de produção (terra), de direitos, e de suas próprias condições de existência ambiental e biológica.<sup>23</sup>

Para Fontes, o capital-imperialismo é uma nova forma de capitalismo, marcada pela mobilidade do capital, que agora tem a capacidade de instalar suas empresas em qualquer lugar do mundo, exercendo pressão na extração de mais valor para além das fronteiras territoriais. Essa expansão vem acompanhada da pressão pela liberalização da circulação de capitais e pela garantia dos direitos de propriedade. Nessa perspectiva, o Estado deve ser forte o suficiente para garantir e conter suas forças de trabalho. Essa falta de barreiras nacionais para a expansão do capital e, conseqüentemente, a facilidade de sua migração, faz com que haja uma competição do mercado de trabalho a nível mundial, que reflete na precarização da condição de vida da classe que vende a sua força de trabalho, e na redução dos direitos trabalhistas. E cabe ao Estado a contenção da classe oprimida internamente, a fim de assegurar as condições para a atração

---

<sup>22</sup> FONTES, Virgínia. **O Brasil e o capital-imperialismo: teoria e história**. Rio de Janeiro: EPSJV/Editora UFRJ, 2010.

<sup>23</sup> FONTES, Virgínia. **O Brasil e o capital-imperialismo: teoria e história**. Rio de Janeiro: EPSJV/Editora UFRJ, 2010. p. 149

desses capitais. Nesse sentido, a autora critica o conceito de superexploração de Marini, uma vez que a desvalorização do trabalhador parece ser um fenômeno resultado de pressões para além das fronteiras nacionais<sup>24</sup>.

Pedro Campos<sup>25</sup> também faz intervenções a formulações de Marini, sobretudo no que tange seu conceito de subimperialismo. Campos destaca as críticas de Guido Mantega e Maria da Conceição Tavares, que afirmaram que Marini cometeu o mesmo equívoco de Rosa Luxemburgo e John Hobson, que associaram a exportações de capitais no final do século XIX e início do século XX à estreiteza do mercado interno. Campos afirma que Marini sobrevalorizou a instância do mercado para compreender a expansão internacional do capitalismo brasileiro em detrimento da instância da produção, e lembrou Marx para responder à questão: “Se se envia capital para o exterior, isso não ocorre porque ele não poderia ser empregado no próprio país. Ocorre porque ele pode ser empregado no exterior a uma taxa de lucro mais elevada”<sup>26</sup>.

Enfim, embora seja importante apontar o debate teórico com o qual a nossa pesquisa dialoga de alguma forma, nossa pretensão é muito mais expor e analisar as contradições das formas atuais de reprodução do capitalismo do que classificá-las ou nomeá-las. Longe de esgotar o debate sobre imperialismo, subimperialismo ou capital imperialismo, o que nos cabe aqui é enfatizar que o capitalismo é um processo dinâmico, expansivo e criativo, que, em suas mais variadas facetas, assume formas explícitas ou camufladas para garantir a sua sobrevivência.

Dividimos o trabalho em três capítulos. No primeiro, realizamos uma contextualização histórica, a fim de entender o processo que desencadeou na IIRSA e a conjuntura em que ela foi efetivamente criada, para isso utilizaremos fontes secundárias de trabalhos conceituados que se dedicaram a investigar esse processo.

No segundo capítulo, tentamos abrir a caixa de debates em que a IIRSA se insere, expondo tanto os argumentos que vão embasar os ideais em torno da origem da IIRSA, quanto aqueles que vão criticar esse processo. Nesse sentido, tentamos fazer uma breve exposição do

---

<sup>24</sup> FONTES, Virgínia. **O Brasil e o capital-imperialismo: teoria e história**. Rio de Janeiro: EPSJV/Editora UFRJ, 2010.

<sup>25</sup> CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “A transnacionalização das empreiteiras brasileiras e o pensamento de Ruy Mauro Marini”. In: **Contra a Corrente: revista marxista de teoria, política e história contemporânea**. vol 2, 2010.

<sup>26</sup> MARX, KARL *apud* CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “A transnacionalização das empreiteiras brasileiras e o pensamento de Ruy Mauro Marini”. In: **Contra a Corrente: revista marxista de teoria, política e história contemporânea**. vol 2, 2010.

debate sobre integração regional e expor um pouco do pensamento político, econômico e social latino-americano no decorrer dos anos, que foram influenciados pelos processos explicitados no capítulo anterior.

O capítulo três possui um viés empírico, no qual apresentamos a pesquisa e o tratamento das fontes primárias, que foram, em sua grande maioria, Fichas de Projetos da IIRSA; editais dos ministérios de transporte dos países envolvidos nas obras; notícias de jornais e revistas eletrônicas que informaram sobre a realização das obras; e o sítio das empresas e bancos envolvidos nos projetos.

## **Capítulo I**

### **O processo histórico de constituição da IIRSA**

Para que se possa compreender o que foi o fenômeno da Iniciativa da Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), parece necessário um resgate dos acontecimentos que marcaram de forma mais incisiva a gestação dos projetos de integração na América Latina, e em especial, na América do Sul. Para isso, pretendemos expor neste capítulo um panorama histórico de constituição da IIRSA, resgatando o ordenamento do pós-Segunda Guerra, a trajetória do regionalismo Europeu, os processos de integração regional latino-americanos e, finalmente, entender a Iniciativa em seu momento de criação e nos seus moldes institucionais.

#### **1.1 - Segunda Guerra Mundial, Guerra Fria e a reconfiguração do ordenamento global:**

Muitas vezes a história do mundo parece ser contada a partir da história das guerras. Talvez a razão disso seja porque entender os motivos da guerra são chave para entender a conjuntura anterior de uma determinada região ou sociedade, enquanto a conjuntura posterior pode ser investigada a partir dos interesses daqueles que venceram a guerra.

Foi já no final da Segunda Guerra Mundial que as bases da nova ordem política foram negociadas, mas, na prática, o quadro hierárquico foi sendo desenhado de acordo com os interesses das burguesias dos países aliados e da correlação de poder local. Nesse contexto, as estratégias estadunidenses foram definidas: a Guerra Fria com a União Soviética e o novo padrão monetário-financeiro internacional de Bretton Woods, que expressavam, ao mesmo

tempo em que impulsionavam, a hegemonia econômica e militar dos Estados Unidos dentro do mundo capitalista.<sup>27</sup>

A Guerra Fria foi fundamental para mudança de estratégia dos Estados Unidos frente aos países derrotados, em especial a Alemanha e o Japão. Ao invés de aplicarem sanções que seriam desastrosas às suas economias, atuaram em um esquema de co-prosperidade, no qual foram inclusos outros países posteriormente, como Taiwan, Coreia do Sul, e alguns dos tigres asiáticos, possibilitando momentos que ficaram conhecidos como “milagres” econômicos. Além disso, esses países foram “desarmados” e receberam bases militares americanas, se transformando numa espécie de “cinturão de segurança” em torno da União Soviética<sup>28</sup>.

Entretanto, a União Soviética não representava nenhum perigo imediato aos Estados Unidos. Apesar da vitória na guerra, teve grandes perdas, a economia estava devastada e a população insatisfeita. Não tinha interesse em antagonizar com os Estados Unidos, suas ações imediatas no pós-guerra eram defensivas e não agressivas. Assim, a Guerra Fria parecia ser a garantia estadunidense de um apoio interno e externo para a consolidação de sua hegemonia, sobretudo por meio de uma política de contenção que garantia ocupação militar estadunidense em diversas partes do mundo<sup>29</sup> e o fomento à sua economia por meio da indústria bélica<sup>30</sup>. No campo ideológico, a Guerra Fria era uma ferramenta de coesão do mundo capitalista, que se orientava contra movimentos de esquerda e nacionalistas, que poderiam não corresponder aos interesses norte-americanos na nova arquitetura do sistema internacional<sup>31</sup>.

Até a década de 70, essa nova arquitetura parecia promover crescimento e riqueza para os países do mundo capitalista, em especial àqueles considerados aliados estratégicos para os Estados Unidos no conflito com a União Soviética. Após a Segunda Guerra, a potência ocidental promoveu déficits gigantescos em sua balança de pagamentos, por decisões especiais como a abertura unilateral do seu mercado, manutenção de taxas de câmbio desvalorizadas, tolerância com políticas protecionistas, além da expansão de suas multinacionais e das missões

---

<sup>27</sup> FIORI, José Luís. “O poder global dos Estados Unidos: formação, expansão e limites”. In: FIORI, José Luís da Costa (org.). **O Poder Americano**. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 2004

<sup>28</sup> FIORI, José Luís. “O poder global dos Estados Unidos: formação, expansão e limites”. In: FIORI, José Luís da Costa (org.). **O Poder Americano**. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 2004

<sup>29</sup> HOBBSAWM, Eric J. “Guerra Fria”. In: HOBBSAWM, Eric J. **A Era dos Extremos: o breve século XX; 1914-91**. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

<sup>30</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. “Conclusões”. In: **Formação do império americano: da guerra contra a Espanha à guerra no Iraque**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

<sup>31</sup> VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes. “A Guerra Fria”. In: REIS Filho, Daniel Aarão; FERREIRA, Jorge; ZENHA, Celeste (org.). **O Século XX**. Vol. 2: O tempo das crises - revoluções, fascismos e guerras. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

de ajuda técnica. Foi por meio do acesso aos mercados norte-americanos e ao financiamento internacional que os países aliados puderam obter um crescimento acelerado<sup>32</sup>.

Nesse momento particular da história, caracterizado pelo padrão-dólar-ouro e pelo keynesianismo, o mundo parecia caminhar para um policentrismo. Os países em desenvolvimento vivenciaram um período de aceleração da industrialização, de crescimento econômico e de exportação de manufaturas. O acesso a financiamento internacional privado permitiu que os Estados pudessem deslocar sua industrialização para setores menos complementares às estratégias privadas das grandes empresas transnacionais. Grande parte dos países capitalistas eram atraídos pela possibilidade de endividamento externo com baixas taxas de juros em dólar<sup>33</sup>.

Diante do grande crescimento de países como Alemanha e Japão, parecia improvável que os Estados Unidos, embora continuassem como potência dominante, pudessem enquadrá-los, a fim de manter seu *status quo*. Vários eram os sinais que corroboravam com essa tese: o sistema bancário privado operava à revelia dos bancos centrais, em particular do Federal Reserve (FED); suas filiais transnacionais operavam em um sistema de divisões regionais do trabalho, não estando necessariamente alinhadas aos interesses americanos, além de colaborar para a concorrência dentro dos demais países capitalistas, promovendo a modernização europeia e japonesa em detrimento dos Estados Unidos. “Em síntese, a existência de uma economia mundial sem polo hegemônico estava levando à desestruturação da ordem vigente no pós-guerra e à descentralização dos interesses privados e regionais”<sup>34</sup>.

Para reverter essas tendências, os Estados Unidos, em termos de política interna e externa, promoveram o que ficou conhecido como “diplomacia do dólar forte”<sup>35</sup>, que, apesar dos seus revezes à economia mundial, e também das duras consequências à própria economia estadunidense a curto prazo, fez com que esse país conseguisse resgatar o controle do sistema

---

<sup>32</sup> MEDEIROS, Carlos A.; SERRANO, Franklin. “Padrões monetários internacionais e crescimento”. In: FIORI, José Luís (org). **Estados e moedas no desenvolvimento das nações**. 4ª ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

<sup>33</sup> MEDEIROS, Carlos A.; SERRANO, Franklin. “Padrões monetários internacionais e crescimento”. In: FIORI, José Luís (org). **Estados e moedas no desenvolvimento das nações**. 4ª ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

<sup>34</sup> TAVARES, Maria da Conceição. “A retomada da hegemonia norte-americana”. In: FIORI, José Luís; TAVARES, Maria da Conceição (orgs.). **Poder e Dinheiro: uma economia política da globalização**. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 1997. p.30.

<sup>35</sup> TAVARES, Maria da Conceição. “A retomada da hegemonia norte-americana”. In: FIORI, José Luís; TAVARES, Maria da Conceição (orgs.). **Poder e Dinheiro: uma economia política da globalização**. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 1997.

bancário e financeiro internacional, além de enquadrar os polos que vinham se expandindo, em especial a Alemanha e o Japão, mas também países como o Brasil e os Nics.

As crises de 71 e 73 oficializaram a deficiência do sistema monetário estabelecido em Bretton Woods, embora o padrão dólar-ouro tenha favorecido o estabelecimento um mercado privado de créditos que foi fundamental para financiar o crescimento da economia mundial até 1974. Após o rompimento do sistema de paridades fixas, que gerou especulações em moedas desestabilizando mecanismos de ajustes monetários do balanço de pagamentos, que somado ao excedente de petrodólares permitiu uma expansão ainda maior do mercado interbancário, criou um clima de instabilidade. Essa situação fez com que os países, com exceção dos Estados Unidos e da Inglaterra cobrassem do FMI uma nova ordem monetária internacional, com maior controle do sistema financeiro internacional<sup>36</sup>.

A proposta do FMI e dos países membros era de manter o dólar desvalorizado e implementar um novo padrão monetário internacional, mas o então presidente do FED, Paul Volcker, decidiu que não aceitaria as condições do FMI e deliberou que o dólar manteria sua situação de padrão internacional. Para isso, os Estados Unidos aumentaram violentamente a taxa de juros interna, e, em pouco tempo, retomou o controle dos seus bancos e dos bancos privados internacionais. Além disso, enxugou a economia, dificultando o crédito, o que criou uma grave crise principalmente nos países da periferia. Com o sistema bancário sob comando das políticas monetárias do FED, ele passou a “ditar as regras do jogo”<sup>37</sup>, enquadrando todo o mundo capitalista, principalmente a Alemanha e o Japão, e submetendo as políticas econômicas de cada país aos interesses estadunidenses.

Após décadas de incentivo à liquidez financeira internacional por meio do *déficit* em seu balanço de pagamentos, os Estados Unidos passaram a fazer o movimento oposto, absorvendo liquidez, capitais e tecnologia do mundo todo, restaurando sua hegemonia ameaçada<sup>38</sup>.

Na década de 80 houve um aumento exponencial sem precedentes em tempos de paz dos gastos militares americanos, ao mesmo tempo em que se iniciou nos Estados Unidos e na Inglaterra, e conseqüentemente se expandiu para o mundo, um processo de desregulação e

---

<sup>36</sup> TAVARES, Maria da Conceição. “A retomada da hegemonia norte-americana”. In: FIORI, José Luís; TAVARES, Maria da Conceição (orgs.). **Poder e Dinheiro: uma economia política da globalização**. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 1997.

<sup>37</sup> TAVARES, Maria da Conceição. “A retomada da hegemonia norte-americana”. In: FIORI, José Luís; TAVARES, Maria da Conceição (orgs.). **Poder e Dinheiro: uma economia política da globalização**. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 1997. p.34.

<sup>38</sup> TEIXEIRA, Aloísio. “Estados Unidos: a “curta marcha” para a hegemonia”. In: FIORI, José Luís (org.). **Estados e Moedas no Desenvolvimento das Nações**. 4ª ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

inovações financeiras<sup>39</sup>. Na visão de Giovanni Arrighi, a partir de então começou um novo direcionamento na estratégia dos Estados Unidos, que endureceu sua política monetária colocando quase todo o mundo numa profunda recessão, e direciona a Guerra Fria para o seu fim<sup>40</sup>.

O desmoronamento da União Soviética e o fim da Guerra Fria criam uma situação nova para os Estados Unidos e para o mundo: a possibilidade de um “poder global”, sem limites militares, que se apoia no controle de estruturas transnacionais globais de todos os tipos - militares, financeiras, produtivas, ideológicas<sup>41</sup>.

O fato é que após a Segunda Guerra Mundial, tanto a Guerra Fria, quanto a ordem instaurada após o fim da União Soviética tiveram consequências econômicas e políticas muito intensas sobre todo o mundo. Sendo assim, diante de tantas mudanças e contradições, após a “Era de Ouro” e as crises mundiais, uma bipolaridade ideológica e da “vitória” do liberalismo, diante da expansão do crédito internacional e do enxugamento da economia mundial, da paridade dólar-ouro e do dólar flexível, do risco de destruição mútua e da *détente*, do protecionismo e da liberalização, enfim, diante de diversos acontecimentos históricos que marcaram o mundo, os Estados nacionais parecem ter buscado sua inserção internacional de acordo com suas interpretações das tendências do sistema mundial, e, um fenômeno que marcou esse processo foi o surgimento e consolidação de diversas tentativas de integração regional, cabendo destaque ao regionalismo europeu e ao regionalismo sul-americano.

## 1.2 - O regionalismo europeu:

O fim da Segunda-Guerra Mundial e a Guerra Fria trouxeram condições econômicas e políticas decisivas para o contexto do regionalismo europeu. Além de uma significativa perda humana e material, o continente encontrava-se ocupado militarmente por duas grandes potências, os Estados Unidos e a União Soviética. Nesse momento, houve uma grande preocupação das burguesias nacionais europeias, que, debilitadas, embora temessem o poder norte-americano na região, eram mais aterrorizados pelo perigo socialista, desde a Revolução

---

<sup>39</sup> MEDEIROS, Carlos A.; SERRANO, Franklin. “Padrões monetários internacionais e crescimento”. In: FIORI, José Luís (org). **Estados e moedas no desenvolvimento das nações**. 4ª ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

<sup>40</sup> ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1995.

<sup>41</sup> FIORI, 2001 *apud* FIORI, José Luis. “O poder global dos Estados Unidos: formação, expansão e limites”. In: FIORI, José Luís da Costa (org.). **O Poder Americano**. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 2004

Russa, e assim aceitaram a ascendência norte-americana sem muita tenacidade. Os Estados Unidos, por sua vez, utilizaram essa lógica de inimigo externo para ganhar apoio da burguesia europeia no que concerne a uma aceitação minoritária no controle do poder mundial e para levar a cabo um projeto mais incisivo de dominação militar e financeira sobre a Europa<sup>42</sup>.

Em termos gerais, a configuração do sistema internacional pós-guerra moldou-se em função da hegemonia<sup>43</sup> dos Estados Unidos. Nesse sentido, foram criados diversos organismos a fim de garantir sua liderança no sistema interestatal, e uma ordem que fosse plausível com seus interesses. Sendo assim, durante as conferências de Breton Woods, que ocorreram em meados de 1944, foram estabelecidos o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). Além disso, foi criado o Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT) e a Organização do Tratado Atlântico Norte (OTAN), que confluíam com a estratégia econômica e militar estadunidense para a nova ordem mundial.

Sob este guarda-chuva hegemônico estadunidense, foi moldado o regionalismo europeu do pós-guerra, que baseou-se na cooperação e adesão aos regimes hegemônicos do sistema multilateral de comércio e finanças, que se concretizou, posteriormente, na União Europeia. Entretanto, para que se pudesse criar um consenso para acordos econômicos internacionais, o Plano Marshall, junto com a Organização Europeia de Cooperação Econômica (OECE) foram fundamentais, uma vez que era necessária a organização e diálogo dos países membros da OECE, para que os recursos do Plano Marshall fossem distribuídos. Consequentemente, foram fortalecidas as bases da cooperação e do regionalismo europeu<sup>44</sup>.

Para Osório, a inserção da Europa no pós-Segunda Guerra era ao mesmo tempo metropolitana e subordinada, uma vez que, por um lado, ainda existiam potências com capacidades de explorar zonas periféricas no sistema internacional na dinâmica de acumulação de capital e, por outro, era alvo da exploração de capital e imposição de poder estadunidense. Esse foi um momento peculiar na história do regionalismo europeu, uma vez que, com a

---

<sup>42</sup> Para informações mais detalhadas ver: OSÓRIO, Luiz Felipe Brandão. **Um estudo crítico da União Europeia: contradições de seu desenvolvimento institucional e normativo**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional. Rio de Janeiro, UFRJ, 2015.

<sup>43</sup> Utilizamos hegemonia com a conceituação baseada nos estudos de Gramsci. Nesse sentido, a hegemonia é uma relação tanto de consenso, quanto de coerção; é promover a aceitação intelectual, institucional, cultural e moral de suas ideias, e dispor de instrumentos de coerção para casos de não aceitação. GRAMSCI, Antonio. **Maquiavel, a política e o Estado Moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978; GRAMSCI, Antonio. **Concepção dialética da história**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1991.

<sup>44</sup> OSÓRIO, Luiz Felipe Brandão. **Um estudo crítico da União Europeia: contradições de seu desenvolvimento institucional e normativo**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional. Rio de Janeiro, UFRJ, 2015.

instabilidade causada pelas debilidades da destruição da guerra e com a ameaça comunista, as burguesias nacionais temiam a perda do controle do Estado. O arranjo regionalista característico do momento ímpar da Europa foi pensado para controlar essa situação, por meio de três pilares: o modelo de bem-estar social; a Aliança Atlântica; e a atenção especial à Alemanha, que foi subordinada militarmente, ao mesmo tempo que se tornou âncora econômica da região, em parceria com os EUA<sup>45</sup>.

Ao longo da Guerra Fria, o regionalismo europeu foi ganhando forma de acordo com a situação interna e os entraves e possibilidades apresentados pelo contexto internacional, advindo do reordenamento das relações capitalistas. O que veio a desembocar na União Europeia após o desmantelamento da União Soviética foi apenas uma das propostas de integração ao longo da história desse regionalismo. Essa proposta foi a de uma integração econômica comunitária, um projeto de cunho econômico liberal, que foi se moldando ao longo da história até se consolidar numa teia institucionalmente mais complexa. A consolidação da União Europeia no tratado de Maastricht nos anos 1990 é um relançamento do regionalismo europeu, sob as bases do mundo após a queda do muro de Berlim<sup>46</sup>.

As especificidades do regionalismo europeu pós-Segunda Guerra Mundial tem no seu cerne aspectos que o diferencia de outras propostas de integração regional. Nesse sentido, o que acontece na América Latina em um momento histórico semelhante tem bases diferentes, características de um outro processo. Marcar essa diferenciação parece ser fundamental para escapar de uma visão padronizada de processos de integração regional que se difunde amplamente após a década de 1990. Todavia, tanto o regionalismo europeu, quanto o regionalismo latino-americano tem como pedra angular de sua diferenciação a estratégia geopolítica e econômica estadunidense para suas respectivas regiões, uma vez que as bases de cooperação e integração europeias foram, senão semeadas, regadas pelos Estados Unidos, enquanto os processos de integração na América Latina, e sobretudo na América do Sul, foram constantemente minados, senão estrangulados pelas iniciativas estadunidenses.

---

<sup>45</sup> OSÓRIO, Luiz Felipe Brandão. **Um estudo crítico da União Europeia:** contradições de seu desenvolvimento institucional e normativo. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional. Rio de Janeiro, UFRJ, 2015.

<sup>46</sup> OSÓRIO, Luiz Felipe Brandão. **Um estudo crítico da União Europeia:** contradições de seu desenvolvimento institucional e normativo. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional. Rio de Janeiro, UFRJ, 2015.

### 1.3 - Breve histórico dos processos de integração na América Latina: política externa brasileira e regionalismo sul-americano:

A América do Sul é uma região marcada por diversas guerras no processo de construção e definição dos Estados nacionais. Após a independência dos Estados da região, no século XIX, uma série de lutas foram travadas, indicando os diferentes interesses das classes dominantes locais. Após a Guerra do Paraguai, houve uma estabilização na região. As dúvidas quanto à manutenção da independência uruguaia e paraguaia haviam sido sanadas, acordos de paz na região foram assinados (1872 e 1873), e os governos voltaram suas atenções para a resolução de problemas internos. No plano internacional, o contexto econômico era favorável à prosperidade da região, cujas classes dominantes poderiam ser bastante beneficiadas. Para isso, era necessário deixar as guerras e disputas de lado, visto que, a partir de 1870, elas se tornaram empecilho à acumulação de capital<sup>47</sup>.

Nesses novos tempos, a paz e a estabilidade política tornaram-se requisitos à continuidade do enriquecimento da sociedade e a resposta a essa necessidade foi a consolidação do Estado oligárquico, liberal. O contexto internacional, que servia de catalisador para o processo das independências platinas, agora contribuía para a pacificação das lutas políticas intra-elites ao permitir a estes ganhos financeiros crescentes<sup>48</sup>.

No Brasil, no início do século XX, manteve-se uma retórica favorável às boas relações com os países do continente, embora o mesmo conhecesse as limitações da solidariedade sul-americana. Para evitar guerras civis ou atentados à soberania das nações, era necessário um equilíbrio de forças políticas, evitando sonhos imperialistas ou projetos de hegemonia, o que resultou em uma política de cordial inteligência com Argentina e o Chile, defendendo uma influência compartilhada na região entre os três principais países da América do Sul. É nesse contexto que têm início as primeiras tentativas de integração no cone sul, quando foi sugerida a criação de um instrumento legal de coordenação da paz e ordem no continente pela Argentina, Brasil e Chile<sup>49</sup>.

Em 1907, representantes do Chile e da Argentina redigiram um projeto de tratado para regular as relações entre os países do ABC, com caráter sobretudo militar, prevendo até mesmo

<sup>47</sup> DORATIOTO, Francisco. “A formação dos Estados nacionais no Cone Sul”. *In: América do Sul e a integração regional*. Brasília: Funag, 2012. p.19-41

<sup>48</sup> DORATIOTO, Francisco. “A formação dos Estados nacionais no Cone Sul”. *In: América do Sul e a integração regional*. Brasília: Funag, 2012. p. 41

<sup>49</sup> BUENO, Clodoaldo. “O Brasil e o Integracionismo: do ABC de Rio Branco à Operação Pan-americano”. *In: América do Sul e a integração regional*. Brasília: Funag, 2012.

uma “discreta equivalência” na força naval dos três países, o que não prosperou devido às tensões e rivalidades que marcavam suas histórias recentes e à possibilidade de prejudicar a “intimidade com o governo americano”<sup>50</sup>.

O governo brasileiro da época acreditava que o projeto ABC não dizia respeito à economia e comércio entre as nações envolvidas, não incluía equivalência naval no Cone Sul e não objetivava contrabalancear a influência norte-americana na região. Foi proposta uma ideia de “condomínio oligárquico de nações”, em benefício à paz na América do Sul. Essa ideia só viria a ganhar concretude em 1914, quando o ABC participou como mediador nas conferências de Niagara Falls, com o intuito de solucionar a crise nas relações entre o México e os EUA. Os embaixadores do ABC, além de estreitarem relações de seus países com os Estados Unidos, foram contemplados com medalhas de ouro pelo presidente norte-americano, o que teve uma visibilidade positiva regionalmente e o ABC passou a ser visto, até mesmo na Europa, como um novo ator no cenário internacional que deveria cuidar dos seus próprios interesses por meio de uma atuação conjunta na configuração mundial que se conflagrara<sup>51</sup>.

Na primeira década do século XX, diversos tratados pacifistas foram assinados pelo mundo como uma reação à crise dos impérios, inclusive tratados bilaterais dos Estados Unidos com diversos países, isso inclui o Brasil. Em 1915, no momento de cordialidade entre os países do ABC, foi assinado o Tratado do ABC, um tratado pacifista destinado a solucionar eventuais questões que pudessem surgir entre os países signatários, que não estavam contempladas de alguma forma pelos tratados anteriores<sup>52</sup>.

Nem os Estados Unidos - que temiam que esse tratado fosse algum tipo de facilitação de uma *entente* econômica, ou uma forma de contrabalancear sua influência na região, sobretudo em momento de deflagração de guerra na Europa -, nem os demais países sul-americanos - que afirmavam que uma política pan-americana não poderia fazer exclusões, e deveriam prezar pelo direito e respeito mútuo -, viram com bons olhos esse tratado. Até mesmo dentro da Argentina houve um movimento contrário, que afirmava que tal tratado tinha sido iniciativa do Brasil, e que a Argentina só havia o considerado como um ato de cortesia internacional<sup>53</sup>.

---

<sup>50</sup> BUENO, Clodoaldo. “O Brasil e o Integracionismo: do ABC de Rio Branco à Operação Pan-americano”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012.

<sup>51</sup> BUENO, Clodoaldo. “O Brasil e o Integracionismo: do ABC de Rio Branco à Operação Pan-americano”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012.

<sup>52</sup> BUENO, Clodoaldo. “O Brasil e o Integracionismo: do ABC de Rio Branco à Operação Pan-americano”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012.

<sup>53</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

A Primeira Guerra Mundial desordenou o cenário em que o ABC se inseria, interrompendo a sequência de conferências internacionais americanas. No momento de deflagração da guerra, a desintegração do Pacto ABC tomou curso. Havia discrepância no posicionamento dos três países: enquanto Argentina e Chile se mantiveram neutros, o Brasil, em 1917, rompeu relações com a Alemanha, não apenas revogando a neutralidade, mas declarando guerra e permitindo que os EUA utilizassem seus portos, assim como a Grã-Bretanha, França e Itália, além de um ou outro suporte com médicos e aviadores<sup>54</sup>.

Com a interrupção do comércio brasileiro com a Europa, os EUA aproveitaram a oportunidade para ampliar a presença sobre o comércio exterior do país, assim como superar a Grã-Bretanha nos investimentos. “De fato, depois da guerra mundial, a penetração dos EUA no Brasil foi um contínuo processo de expulsão e de ocupação das posições europeias, principalmente britânicas”<sup>55</sup>. Processo semelhante aconteceu na Argentina, porém, além de competir com os EUA no mercado mundial de alimentos, não conseguiam exportar para eles, sendo bloqueada com aplicação de tarifas proibitivas e regulamentações sanitárias atingindo a lã, o couro, as carnes, o linho, o milho etc. Assim, as discrepâncias entre Brasil, que dependia substancialmente do comércio com os EUA, e Argentina, que dependia do comércio com a Europa e em especial com a Grã-Bretanha, passaram a refletir a competição entre as duas potências. E, embora não houvesse nenhuma razão objetiva para competição entre Brasil e Argentina - suas economias eram complementares -, o alinhamento comercial dos dois países constituiu um fator de contradições políticas na Bacia do Prata<sup>56</sup>.

O processo de substituição de importação que acelerou o desenvolvimento industrial dos dois países desenvolveu outras contradições e a tendência à cooperação ou conflito parece ter passado a depender de suas posições políticas ou de suas relações com os EUA. A situação foi abalada pela Crise de 29, que desestruturou praticamente toda a economia da América Latina, quando Brasil e Argentina acirraram a competição comercial entre si, e criaram um certo desgaste nas suas relações diplomáticas. Diante desse quadro, a Argentina se viu numa situação delicada na América do Sul e propôs tratados de conciliação e de não agressão, e o Tratado de Comércio e Navegação para solucionar o impasse comerciais. Embora posteriormente as relações entre os dois países tenham apresentado uma melhora, os governos

---

<sup>54</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

<sup>55</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p.136

<sup>56</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

do Brasil e da Argentina buscaram acordos com países fora da região para investir em sua força de guerra, mas, mesmo sob um cenário de desconfiança, ambos os países tinham interesses comerciais recíprocos, principalmente ao estourar a Segunda Guerra na Europa, quando o comércio internacional fora dificultado. Por essas razões, os países assinaram uma declaração de que o Brasil concederia facilidades à importação de produtos agrícolas argentinos, em troca de facilidades para seus produtos agrícolas e industriais. A convergência de interesses fez com que as negociações avançassem em torno de três projetos: a instalação de indústrias; abertura de créditos para compra de excedente de produção; e a redução gradual do uso de misturas ou sucedâneos dos gêneros de alimentação. O propósito era de estabelecer as bases para uma união aduaneira aberta posteriormente a outros países da região<sup>57</sup>.

Com a entrada dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial, embora não imediatamente, o Brasil rompeu relações com as potências do Eixo, já que não poderia deixar de acompanhar os Estados Unidos, que haviam acabado de conceder crédito para a construção do maior complexo siderúrgico da América Latina – a Usina de Volta Redonda. Como represália, o Brasil teve navios atacados por submarinos alemães e italianos. Além disso, essa decisão separou mais uma vez o Brasil e a Argentina politicamente, inviabilizando qualquer tentativa de construção de união aduaneira e sua extensão a outros países da região. A Argentina não poderia declarar guerra ou romper relações com o Eixo, mesmo sob pressão estadunidense (recusa de qualquer auxílio e sanções econômicas e financeiras), pois a maior parte de suas exportações tinha a Europa como destino, principalmente a Grã-Bretanha, a quem também não interessava sua entrada na guerra para que pudesse continuar recebendo suprimentos sem que os navios de bandeira argentina fossem atacados pelo Eixo. Mais uma vez as relações entre Brasil e Argentina foram influenciadas pelos Estados Unidos (que se aproximavam militarmente do Brasil, como forma de intimidar a Argentina) e pela Grã-Bretanha (que não estava em condições de prover as necessidades argentinas, inclusive militares). Apesar das tentativas de bloqueio e sanções feitas pelo Estado Unidos a fim de criar um ânimo de conflito entre Brasil e Argentina, os países sul-americanos pretendiam manter boas relações, principalmente com a aproximação do fim da Segunda Guerra. Ainda assim, os EUA continuaram tentando eliminar qualquer tendência nacionalista na região, que não eram mais

---

<sup>57</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

compatíveis com a nova conjuntura internacional de políticas liberais disseminadas pelo governo estadunidense<sup>58</sup>.

Após a Segunda Guerra, o Brasil seguiu o alinhamento com os Estados Unidos havido durante o conflito, e administrou a economia e finanças nacionais conforme os princípios liberais, enquanto a Argentina se construía nacionalista e populista, com um certo afastamento do país norte-americano. Pouco tempo depois, houve uma forte crítica interna no Brasil dos opositoristas à aproximação dos países sul-americanos, denunciando uma tentativa da Argentina de transformar a América do Sul numa terceira via (além dos blocos soviético e estadunidense), comandada pelo ABC. Nesse momento, o integracionismo na região sul-americana ficou mais no campo da retórica do que marcado por ações concretas, devido a razões ideológicas, pragmáticas e pelas (im)possibilidades do contexto histórico vigente<sup>59</sup>.

A moderna integração da América Latina tem sua origem na década de 50, devido a necessidades econômicas dos países da região e os reveses sofridos nas tentativas de busca de desenvolvimento com o apoio norte-americano. Em 1949, foi criada a Comissão Econômica para a América Latina (Cepal), vinculada às Nações Unidas, com o objetivo de estudar o desenvolvimento da região por meio de auxílios aos governos na elaboração de projetos, uma vez que:

A Organização dos Estados Americanos (OEA), criada em 1948 e que deveria cumprir na esfera política o que o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) deveria fazer na área da defesa, não conseguia – ou não pretendia – dar respostas à altura das demandas dos países latino-americanos<sup>60</sup>.

A América Latina constituía um espaço secundário na agenda norte-americana nos anos 50. Aos seus vizinhos, o objetivo básico era garantir a estabilidade interna, fim da agitação comunista e anti-EUA, garantir fluxo de matéria-prima para as indústrias norte-americanas, standardização das Forças Armadas da América Latina segundo o modelo de Washington e apoio à política internacional dos EUA. Nesse contexto o TIAR e a OEA “são menos a criação de um mecanismo de defesa coletiva e muito mais a consolidação da inequívoca liderança norte-americana na região”<sup>61</sup>.

---

<sup>58</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

<sup>59</sup> BUENO, Clodoaldo. “O Brasil e o Integracionismo: do ABC de Rio Branco à Operação Pan-americano”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012.

<sup>60</sup> VIDIGAL, Carlos Eduardo. “A integração sul-americana como um projeto brasileiro: de Uruguaiana às Malvinas”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012. p. 63

<sup>61</sup> MOURA, Gerson. “Avanços e Recuos: a política exterior de JK”. In: GOMES, Angela de Castro. **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: Ed. da Fundação Getúlio Vargas/CPDOC, 1991. p.28.

A partir de 1947, os Estados Unidos colocaram a segurança militar e policial em primeiro plano na agenda para os países “subdesenvolvidos”, fazendo crescer o movimento conservador nesses países, que se colocara contra qualquer tipo de movimento popular por mudanças sociais, taxados então de comunistas<sup>62</sup>.

Nesse contexto, a retórica nacionalista já não se enquadrava no cenário da América Latina, marcado pela liberalização da economia e predominância dos EUA. A Argentina ratificou a Carta da OEA e o Tratado de Bretton Woods, aderiu ao FMI e ao BIRD, e firmou uma série de acordos de cooperação militar com os EUA. A pauta do Brasil e da Argentina agora convergiam: buscavam a industrialização como meio de atingir o desenvolvimento econômico. Para tal, o Brasil defrontou os EUA, promovendo a Operação Pan-Americana (OPA) em 1958, a fim de pressionar, junto com outros países da América do Sul, o governo estadunidense por uma maior cooperação para o desenvolvimento continental, o que foi apoiado pelo governo argentino. Esse clima de compreensão e harmonia das políticas exteriores dos dois países possibilitou a criação do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC)<sup>63</sup>.

O tratado que constituiu a ALALC previa a eliminação gradual das barreiras alfandegárias entre os países signatários. A ideia era que se criasse em 15 anos uma área de livre comércio latino-americano. Embora esse ideal não tenha sido atingido, ele serviu como base para diversos acordos entre os países da região, contribuindo sobretudo para a ampliação do comércio, que ganhou grandes dimensões posteriormente<sup>64</sup>.

A reação dos EUA à OPA passou a ser cautelosa. Embora suas medidas para a América Latina divergissem de suas políticas para a região, o governo norte-americano percebeu que ele tinha um apoio regional, e um potencial político de aglutinação, e tentou se esquivar da maneira possível, até a Revolução Cubana, vitoriosa em 1959, que gerou entusiasmo nos movimentos populares e nacionalistas na América Latina. A partir de então, o governo norte americano procurou aproximar-se de seus vizinhos, e já dava sinal verde aos estudos de integração econômica na América Latina<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup> VIDIGAL, Carlos Eduardo. “A integração sul-americana como um projeto brasileiro: de Uruguaiana às Malvinas”. *In: América do Sul e a integração regional*. Brasília: Funag, 2012

<sup>63</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010

<sup>64</sup> SEMINARIO NO PALÁCIO DO ITAMARATY. **Integração latino-americana: 50 anos de ALALC/ALADI**. Brasília: FUNAG, 2010.

<sup>65</sup> MOURA, Gerson. “Avanços e Recuos: a política exterior de JK”. *In: GOMES, Angela de Castro. O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: Ed. da Fundação Getúlio Vargas/CPDOC, 1991.

Um marco histórico consistente para o início da integração sul-americana seria o Encontro de Uruguaiana, em 1961, entre os então presidentes do Brasil e da Argentina, quando se vislumbrou uma integração econômica ampliada na região<sup>66</sup>. Nesse encontro, os presidentes conversaram sobre relações bilaterais e os problemas da América Latina e sua relação com os EUA; concordaram em afastar desconfianças e superar rivalidades históricas, fazendo um esforço de cooperação; e entenderam que o Brasil e a Argentina não mais deveriam entrar em disputa por zonas de influência na região, e sim agir em conjunto em prol do desenvolvimento dos países do Cone Sul. No que se refere às relações comerciais, o objetivo era uma absorção recíproca de manufaturas, não numa relação desigual de termos de troca como a que a Argentina tinha se mantido durante muitos anos com a Grã-Bretanha. Ficou estabelecido então que as nações tentariam buscar a diversificação e o enriquecimento e evitar qualquer possibilidade de perpetuação de desigualdades entre elas<sup>67</sup>.

A Política Externa Independente (PEI) do governo brasileiro no início da década de 60 foi fundamental para reforçar um projeto de uma integração sul-americana concreta e ampliada. Isso porque o Brasil passou a agir com maior autonomia em relação a Washington, sinalizando a possibilidade de uma posição neutra no conflito leste-oeste (retomando laços com países comunistas) como forma de pressionar os EUA para cooperar com o desenvolvimento econômico da região. Aliado agora à Argentina, havia um temor por parte dos norte-americanos de que ambos multiplicassem suas potencialidades, influenciando outros países sul-americanos e oferecendo um contraponto à política estadunidense de balcanização da América Latina<sup>68</sup>.

No contexto da Guerra Fria, ocorrera diversos golpes militares na América Latina, redirecionando a política externa desses países para uma maior aproximação dos Estados Unidos e aceitação dos seus ideais, como por exemplo na Argentina, em 1962, quando o governo de Frizoni foi deposto por um golpe militar, e o novo dirigente argentino adotou uma política americanista, aproximando-se de Washington e afastando-se do Brasil<sup>69</sup>.

Em 1964, no Brasil, o golpe foi instigado e sustentado por homens de negócios e pelos proprietários de terra internamente, e contou com o apoio dos Estados Unidos, tentando dar uma aparência constitucional e democrático-representativa, para não constranger o presidente

---

<sup>66</sup> VIDIGAL, Carlos Eduardo. “A integração sul-americana como um projeto brasileiro: de Uruguaiana às Malvinas”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012

<sup>67</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010

<sup>68</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010

<sup>69</sup> VIDIGAL, Carlos Eduardo. “A integração sul-americana como um projeto brasileiro: de Uruguaiana às Malvinas”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012

norte-americano frente à opinião pública de seu país. No primeiro momento pós-golpe, o Brasil orientou sua política externa influenciado pelas diretrizes dos EUA: rompeu relações diplomáticas com Cuba e adotou uma política de apoio às intervenções norte-americanas na região, quando um governo democrático estivesse ameaçado por movimentos comunistas ou semelhantes. Para isso, foi proposta uma Força Interamericana permanente de Paz (FIP), constituída por contingentes de diversas nacionalidades do continente, que ficaria à disposição da OEA.

Nesse primeiro momento, os ideais nacionalistas e desenvolvimentistas pareciam ter sido abandonados. Embora muitas interpretações sobre esse período o considerem como uma negação à PEI (e uma espécie de hiato visto que alguns pontos dessa política seriam retomados durante a ditadura), o novo regime conservou importantes elementos das propostas integracionistas dessa política, mas com uma diferença fundamental:

A diferença era que, em vez de um processo de integração vinculado à conciliação histórica entre o regime democrático representativo e uma reforma social capaz de suprimir a opressão da classe trabalhadora pela classe proprietária, como proposto por San Tiago Dantas para a PEI, nessa nova fase o projeto de integração da América do Sul respondia a valores geopolíticos dos militares e a interesses da classe proprietária, ou seja, dos grupos empresariais hegemônicos no país<sup>70</sup>.

Enquanto isso, temendo que o Brasil e Argentina viessem formar um eixo autoritário, impondo uma supremacia econômica, política e militar para o resto da América do Sul, países como Equador, Venezuela, Chile e Peru assinaram em 1966 a Declaração de Bogotá, manifestando o propósito de criar, no âmbito da ALALC, um mercado sub-regional, que se cristalizou em 1969 pelo acordo de Cartagena, mais conhecido como Pacto Andino. A possibilidade de fragmentação de blocos regionais dentro da América do Sul afetava os interesses brasileiros de expansão econômica no continente, o que levou a propostas por parte do Brasil de formação de uma união aduaneira aberta a adesão de outros países com diferentes calendários de integração, mas a cooperação para tal enfrentava grandes obstáculos, principalmente na Argentina<sup>71</sup>, que passou a adotar uma política de afastamento do Brasil, quando as tentativas de criação de uma união aduaneira por parte do governo brasileiro passaram a ser vistas como uma política de liderança do país no continente<sup>72</sup>.

<sup>70</sup> VIDIGAL, Carlos Eduardo. “A integração sul-americana como um projeto brasileiro: de Uruguiana às Malvinas”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012. p. 69.

<sup>71</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

<sup>72</sup> VIDIGAL, Carlos Eduardo. “A integração sul-americana como um projeto brasileiro: de Uruguiana às Malvinas”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012.

No decorrer da década de 60, a integração física regional parecia ser uma prioridade na agenda brasileira, como pode ser percebido pelo Tratado da Bacia do Prata, em 1969, para a exploração hidrelétrica dos rios da bacia. Na região amazônica, o projeto brasileiro também era consistente, propondo em 1969 que os países amazônicos: se associassem para enfrentar os problemas de infraestrutura na região; vissem o Brasil como condutor do movimento associativo, orientando os conceitos de segurança e desenvolvimento; fizessem acordos bilaterais sobre projetos específicos que refletissem a filosofia da integração sul-americana e conduzissem empreendimentos conjuntos<sup>73</sup>. Nesse contexto, parece ter havido um “resgate do nacionalismo”, sepultamento dos mecanismos continentais de defesa coletiva contra o comunismo e uma proteção do “interesse nacional”<sup>74</sup>. As expectativas das ações do governo brasileiro no imediato pós golpe foram quebradas pela realidade, quando suas consequências aumentaram a distância que separava o Brasil do mundo “desenvolvido”. No que tange à integração regional, nos últimos anos da década de 60, o Brasil parecia disposto a fazer esforços para levar a cabo um processo de integração latino-americana, participando ativamente na criação da Comissão Especial de Coordenação Latino-americana (CECLA), que objetivava organizar um foro latino-americano à margem da OEA, em razão da descrença nos mecanismos de cooperação hemisférica<sup>75</sup>.

No começo da década de 70 no Brasil, a repressão contra a oposição à ditadura foi intensificada e o mesmo foi feito com relação aos seus vizinhos, por meio de colaboração com os EUA e apoio de intervenções mais ou menos encobertas na Bolívia, no Uruguai e no Chile. Mas essa colaboração ocorreu em prol dos próprios interesses e objetivos “brasileiros”, que queriam manter o status de potência na região, além de estabelecer sua hegemonia na América do Sul. O autoritarismo e o sucesso econômico da época fizeram com que inflasse o nacionalismo no Brasil num sentido ofensivo, imperialista, que refletia a expansão capitalista do país. O que se viu foi uma série de ações que fizeram com que esses países ficassem em uma órbita de influência econômica e política brasileira, isolando a Argentina dentro do Cone Sul. O Brasil, por meios econômicos e diplomáticos, empreendeu uma guerra que trouxe o reestabelecimento, um século depois, da hegemonia que obtivera na Bacia do Prata até 1876<sup>76</sup>.

---

<sup>73</sup> VIDIGAL, Carlos Eduardo. “A integração sul-americana como um projeto brasileiro: de Uruguiana às Malvinas”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012

<sup>74</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

<sup>75</sup> MARTINS, Carlos Estevam. **A evolução da política externa brasileira na década de 64-74**. Estudos Cebrap. n.12, 1975. p.68

<sup>76</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

Essa situação parece ter criado uma hostilidade nas relações entre Argentina e o Brasil. Os argentinos denunciavam que o Brasil estava se desenvolvendo aceleradamente às custas dos seus vizinhos e caracterizou isso como uma “agressão econômica”. Além disso, estavam em curso na região negociações a respeito da construção da Hidrelétrica de Itaipu, sobre a qual a Argentina reivindicava direitos sobre as águas. Essa situação também gerou um impasse entre os dois países, que chegou a ser discutido na Assembleia Geral da ONU, em 1972. A partir disso, a Argentina desencadeou uma ofensiva diplomática para retomar o prestígio na região e romper o isolamento<sup>77</sup>.

Em 1977, o Brasil denunciou o acordo militar Brasil-EUA de 1952, aprofundou as relações com países africanos e do Oriente Médio, e afirmou sua posição como potência média em condições de atuar de forma autônoma no cenário internacional. Com relação à América do Sul, as diversas tentativas de integração alçadas entre 1968 e 1979 encontraram diversos obstáculos: a oposição da Argentina ao Tratado de Itaipu (1973), a não aceitação por parte da Bolívia da construção de um gasoduto na fronteira comum para o abastecimento da indústria brasileira e os efeitos do choque do petróleo de 1973, que aumentou a dívida externa brasileira, dificultando o financiamento dos projetos de integração. Junto a isso, somou-se o fato de que o Brasil apresentou um grande crescimento entre 1969 e 1973, enquanto a Argentina apresentou um crescimento inferior, o que mudou a correlação de forças na região. O projeto de integração sul-americana só viera a avançar em 1978/79, com o Tratado de Cooperação Amazônica e o acordo Tripartite, que cessou as divergências entre Brasil, Paraguai e Argentina com relação a Itaipu. Esse acordo é considerado um marco para a integração sul-americana, junto com outras iniciativas como acordos nucleares, visitas presidenciais recíprocas e o posicionamento brasileiro com relação às Malvinas. Apesar do país ter se mantido neutro no conflito, defendeu o direito argentino sobre as ilhas<sup>78</sup>.

No final dos anos 70, a América Latina, e a Argentina em particular, ganharam prioridade na agenda brasileira. Nesse período foram realizados diversos encontros entre os países da região. “A criação da ALADI, a entrada em vigor da Cooperação Amazônica, e a cooperação energética através da BLADE confirmaram o empenho brasileiro em protagonizar a integração latino-americana para melhor enfrentar as imposições dos países desenvolvidos”<sup>79</sup>.

---

<sup>77</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul** (da Tríplice Aliança ao Mercosul). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

<sup>78</sup> VIDIGAL, Carlos Eduardo. “A integração sul-americana como um projeto brasileiro: de Uruguaiana às Malvinas”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012

<sup>79</sup> GONÇALVES, Williams da Silva; MIYAMOTO, Shiguenoli. “Os Militares na Política Externa Brasileira:1964-1984”. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 6, n. 12, 1993. p.237-238.

Além disso, em 1979 foi assinado o Acordo Tripartite com a pretensão de resolver os impasses causados pela construção da hidrelétrica de Itaipu.

O contexto internacional da época foi marcado pela reafirmação da hegemonia norte-americana por meio de ações geopolíticas e geoeconômicas estratégicas<sup>80</sup> já explicitadas anteriormente, que garantiram a reestruturação econômica dos EUA, mas fizeram com que as dívidas externas dos países de todo o mundo, em especial da América Latina, tomassem proporções muito elevadas, forçando os países a adotar medidas ortodoxas, manter em níveis baixos suas taxas de investimento e crescimento, e pressionando superávits comerciais. Por essa razão, o Brasil fez um grande esforço de exportação, expandindo suas relações comerciais com o mundo. A política externa universalista era um meio para isso.

A clivagem entre Norte e Sul no sistema internacional ficou mais clara na América Latina com a Guerra das Malvinas, pois mostrou que os instrumentos jurídicos, políticos e militares dos EUA para a América Latina (TIAR e a OEA) estavam à mercê dos interesses norte-americanos, cujos laços com a Inglaterra (OTAN) estavam acima da identificação com os países do hemisfério Sul. Como consequência do enrijecimento das relações com os EUA, o Brasil agiu mais ativamente na construção de uma cooperação entre os países latino-americanos, para formar um anteparo consistente à política ofensiva de Reagan. Para isso, era necessário redefinir as relações com a Argentina, cuja atitude com relação ao resgate da soberania das Malvinas poderia reacender litígios fronteiriços por todo o continente. Ainda assim, a diplomacia brasileira foi neutra, embora positiva em relação à Argentina, e tentou levar os dois Estados beligerantes a negociações em foros apropriados. A partir disso, as relações entre Brasil e a Argentina caminharam para um bom entendimento, sobretudo após 1983, com o processo de redemocratização da Argentina<sup>81</sup>.

Este é, segundo Azambuja, um dos momentos “virtuosos” da política sul-americana. Embora os anos 1980 tivessem começado com dificuldades para o Brasil e para a Argentina, o comportamento do Brasil com relação às Malvinas foi a chave para uma relação de confiança entre os países, o que possibilitou, em 1985, o começo da construção de “pontes de um entendimento real”<sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> TAVARES, Maria da Conceição; MELIN, Luiz Eduardo. “Pós-escrito 1997: a reafirmação da hegemonia norte-americana”. In: TAVARES, Maria da Conceição; FIORI, José Luís. **Poder e dinheiro: uma economia política da globalização**. Petrópolis: Editora Vozes, 1997.

<sup>81</sup> GONÇALVES, Williams da Silva; MIYAMOTO, Shiguenoli. “Os Militares na Política Externa Brasileira: 1964-1984”. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 6, n. 12, 1993

<sup>82</sup> AZAMBUJA, Marcos Castrioto de. “O reordenamento Sarney-Alfonsín”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012. p.80

Nesse período, o Brasil enfrentava diversas dificuldades econômicas agravadas pela crise da dívida externa. Internamente, havia uma profunda desigualdade, pois a riqueza produzida pelo país nos anos anteriores à crise não beneficiara toda população, estando, no início da década de 1980, 46% da renda nacional nas mãos de 10% da população. Porém, diferentemente do que aconteceu na Argentina, Chile e Uruguai, a ditadura brasileira impulsionou o processo de industrialização do país, que havia se tornado a oitava maior economia do mundo. Enquanto isso, a Argentina sofreu um retrocesso econômico, decorrente de políticas macroeconômicas que conjugaram uma taxa de câmbio supervalorizada com a liberalização comercial e financeira entre 1976 e 1981. Além disso, o contexto internacional – as políticas econômicas e financeiras dos EUA já destacadas anteriormente – foi desfavorável para o país, o que agravou a situação. Em atrito com os EUA e com a CEE, em consequência da Guerra das Malvinas, restou à Argentina se voltar para o Brasil<sup>83</sup>.

Em 1985, diversos acordos foram feitos entre Brasil e Argentina. Representantes dos dois países se encontraram em Foz do Iguaçu e conversaram a respeito da possibilidade da criação de uma gradativa integração bilateral para a criação de um mercado comum, ao qual outros países poderiam se associar a *posteriori*. Também conversaram a respeito de intensificar a cooperação para o desenvolvimento de setores estratégicos (científicos e tecnológicos), a fim de evitar a marginalização de suas economias no sistema mundial e sobre aumentar o poder político e a capacidade de negociação por meio de consultas bilaterais. Oito meses depois, os países firmaram a Ata para a Integração Brasil-Argentina, com 12 protocolos, além de acordos secretos nos setores militares e de energia atômica. O entendimento entre Argentina e Brasil, com a adesão imediata do Uruguai, fez com que o projeto do mercado comum latino-americano ganhasse bases políticas e mais realistas do que iniciativas multilaterais como a ALALC e a ALADI, cujos resultados, embora apresentassem um aumento do intercâmbio comercial, não representavam uma unificação do espaço econômico continental. Brasil e Argentina pareciam ter percebido que individualmente não tinham poder algum sobre o cenário internacional, mas que juntos poderiam influir nas decisões de interesse da América Latina no que tange diversas questões<sup>84</sup>.

O contexto em que esse estreitamento de relações ocorre vai influenciar o tipo de integração regional que se sucede a partir de então. O fim da Guerra Fria cria um reordenamento do sistema internacional, marcando o fim da bipolaridade e o estabelecimento de uma espécie

---

<sup>83</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

<sup>84</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

de consenso que a literatura definiu como ora globalização, ora nova interdependência, ora neoliberalismo<sup>85</sup>. Independente da forma como foi nomeado esse marco na história do sistema internacional, o que parece importar é entender o que o desmantelamento da União Soviética significou para o mundo, em especial para a economia, a política e o pensamento latino-americano.

#### 1.4 - Pós Guerra-Fria e regionalismo aberto:

Com o fim de um período de bipolaridade, o ordenamento do sistema internacional parecia estar, enfim, sob domínio dos Estados Unidos. Sua supremacia bélica - exibida durante a Guerra do Golfo, em 1991, seu controle sobre o sistema financeiro, e os ganhos políticos advindos da “vitória” na Guerra Fria conferiam-no as rédeas do jogo intercapitalista mundial, uma vez que, naquele momento, não havia um outro poder capaz de limitar o arbítrio unilateral dos Estados Unidos<sup>86</sup>.

Resultado desse arbítrio unilateral, o Consenso de Washington, criado em 1989, parecia ditar as novas regras do sistema financeiro internacional, uma vez tinha como proposta uma série de políticas e reformas para os países “em desenvolvimento”, que estavam com uma alta dívida externa. De forma geral, as propostas eram de privatização, abertura comercial, redução de gastos estatais, e outras políticas consideradas ortodoxas no campo da Economia, e elas foram empregadas em maior ou menor escala em vários países, sobretudo na América do Sul. É nesse contexto que o Mercosul foi institucionalizado, a partir da assinatura do Tratado de Assunção, em 1991. Influenciado pela nova onda de liberalização comercial, o objetivo primeiro do Mercosul era a promoção do livre comércio entre os países da região, a fim de torna-la mais competitiva no mercado externo<sup>87</sup>.

A configuração do Mercosul de 1991 pouco resgata a tradição do pensamento da Cepal dos anos 50, sendo mais uma adequação da região para se integrar ao mercado mundial, do que uma iniciativa de desenvolvimento regional para uma melhor inserção internacional. O que

---

<sup>85</sup> CERVO, Amado Luiz. “Sob signo neoliberal: as relações internacionais da América Latina”. **Revista Brasileira de Política Internacional**. v.2, n.43, 2000.

<sup>86</sup> FIORI, José Luis; MEDEIROS, Carlos; SERRANO, Franklin (orgs). **O mito do colapso do poder americano**. Rio de Janeiro: Record, 2008.

<sup>87</sup> RUIZ, José Briceño. “A contribuição do Mercosul no debate sobre o modelo de integração no novo contexto do regionalismo latino-americano”. In: RESENDE, Erica Simone de Almeida; MALLMAN, Maria Izabel (org.). **Mercosul 21 Anos: maioridade ou imaturidade?** Curitiba: Appris, 2013.

ocorre nos anos 1990 é uma reestruturação da forma de se pensar regionalismo, e as iniciativas de integração daquele período foram influenciadas por essa corrente. Nesse sentido, foram propostas iniciativas como a Área de Livre Comércio das Américas, que objetivava a redução das barreiras alfandegárias de todo o continente americano<sup>88</sup>.

Esse relançamento do regionalismo nos anos 1990 ficou conhecido como regionalismo aberto, que, na definição da própria Cepal significava:

[...] un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsado tanto por acuerdos preferenciales de integración como por otras políticas en un contexto de apertura y desreglamentación, con el objeto de aumentar la competitividad de los países de la región y de constituir, en lo posible, un cimiento para una economía internacional más abierta y transparente<sup>89</sup>.

A consequência desse processo para os países “em desenvolvimento”, e particularmente para a América do Sul, foi o aumento da desigualdade – nacionalmente e entre Estados; o agravamento da pobreza; a desnacionalização da economia e o aumento da vulnerabilidade externa<sup>90</sup>.

Essas consequências trouxeram aspirações por mudanças econômicas, políticas e sociais, e influenciaram aquilo que ficou popularmente conhecido como “virada a esquerda” sul-americana, que foi a eleição democrática de governos que, pelo menos no discurso, se colocavam contra as ações dos governos anteriores. Cada um desses governos reexaminou e reajustou essas políticas ao seu modelo. Embora tais ações não implicassem em uma ruptura radical com as medidas anteriores, as mudanças políticas, econômicas e sociais foram marcantes, e refletiram nas relações desses países com o resto do mundo<sup>91</sup>.

---

<sup>88</sup> GUIMARÃES, Samuel Pinheiro. **Desafios brasileiros na era dos gigantes**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005

<sup>89</sup> NAÇÕES UNIDAS. Comissão Econômica para América Latina e o Caribe — CEPAL. **El Regionalismo abierto en América Latina y el Caribe: la integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad**. Santiago de Chile, 1994. Tradução nossa: “Um processo de crescente interdependência econômica a nível regional, impulsionado tanto por acordos preferenciais de integração, quanto por outras políticas em um contexto de abertura e desregulamentação, com o objetivo de aumentar a competitividade dos países da região e de construir, na medida do possível, um alicerce para uma economia internacional mais aberta e transparente.”

<sup>90</sup> GUIMARÃES, Samuel Pinheiro. **Desafios brasileiros na era dos gigantes**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005

<sup>91</sup> LIMA, Maria Regina Soares de; COUTINHO, Marcelo Vasconcelos. “A América do Sul sob signo da mudança”. In: LIMA, Maria Regina Soares de; COUTINHO, Marcelo Vasconcelos. (Org.). **A agenda Sul-Americana: mudanças e desafios no início do século XXI**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2007

A virada para o século XXI trazia desafios para a integração regional. O Mercosul encontrava-se em crise e a estratégia lançada pelos governos então eleitos foi a de fortalecimento das relações entre os países sul-americanos. Tal estratégia era o foco da agenda da política externa do governo Lula, por exemplo, o que colaborou para o surgimento de novas iniciativas e a reformulação de iniciativas anteriores, como o Mercosul, por exemplo.

Uma das novas iniciativas de integração que ganhou destaque pela sua abrangência foi a UNASUL, formada em 2008, que foi gestada pela visão de que era importante coordenar políticas em comum na América do Sul, uma vez que os interesses dos governos não eram homogêneos. Nesse sentido,

A União de Nações Sul-Americanas (Unasul) nasceu com o objetivo de ser um organismo amplo, capaz de promover a integração não apenas de comércio, mas também da infraestrutura, finanças, comunicações, transportes, matriz energética, sistema educacional, saúde, estratégias científicas e tecnológicas tendo como membros a totalidade dos países do subcontinente – exceção da Guiana Francesa, que é território francês, sem soberania plena<sup>92</sup>.

Todavia, mesmo com aparentes esforços para a reformulação de projetos de integração regional na América do Sul, as iniciativas ainda parecem, se não guiadas, bastante influenciadas pela lógica do regionalismo aberto, como é o caso da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que é criada justamente na virada do século e pode ser reveladora de uma face muitas vezes negligenciada da integração sul-americana no século XXI.

## 1.5 - Constituição da IIRSA

A partir da lógica do regionalismo aberto, Eliezer Batista, no começo dos anos 90, apresenta um projeto que critica a coordenação do planejamento e financiamento da infraestrutura na América do Sul até aquele momento. A base de sua crítica está na concepção de que a coordenação dos projetos de infraestrutura teve como base questões nacionais endógenas, priorizando a ocupação do território e a economia local. Uma vez que a nova lógica era de interdependência, desregulamentação, fluxos comerciais e financeiros com cada vez

---

<sup>92</sup> CALIXTRE, André Bojikian; BARROS, Pedro Silva. “Além da circunstância: caminhos da integração sul-americana – do Mercosul à Unasul”. *In*: VIANA, André Rego; BARROS, Silva Pedro; CALIXTRE, André Bojikian (orgs.). **Governança global e integração da América do Sul**. Brasília: Ipea, 2011. p.189

menos barreiras geográficas, a proposta de Batista consistia na alocação dos projetos de infraestrutura para a criação de condições de integração do mercado nacional desses países ao mercado mundial, promovendo uma ampliação das vantagens comparativas e o aumento da competitividade da região. Entretanto, divergindo da lógica do regionalismo aberto, para Batista, o Estado deveria ter um papel coordenador nesse processo, tanto no planejamento quanto no financiamento desses projetos<sup>93</sup>.

No documentário *Eliezer Batista: o engenheiro do Brasil*, é possível verificar que todos os projetos formulados pelo engenheiro tinham como denominador comum a conexão de zonas ricas em matérias primas, mas isoladas de áreas urbanas, aos portos da costa brasileira, ainda que estes precisassem também ser construídos. Esse tipo de projeto é o que existe na IIRSA, que objetiva criar a logística necessária para conectar os polos de extração de matéria prima, ao mercado global. Se ainda existem dúvidas sobre a influência da Eliezer na formulação da iniciativa, segue trecho da fala do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, em cujo governo foi criada a IIRSA:

Eu era ministro do exterior, 1992, por aí. Voltamos a ter contatos mais estreitos, porque, naquela época eu estava muito empenhado na ligação do Brasil com a parte norte da América do Sul. E ele conversou muito comigo sobre isso, e começou a mostrar a mim como era importante ter uma visão do que era a geografia da América do Sul, e como a infraestrutura era fundamental nesse processo de integração econômica [...]. Ele desenvolveu uma ideia, que eu repetia muitas vezes: temos que fazer o crescimento por eixo e não por concentração em polos. Nós convencemos os demais presidentes que era preciso integrar a infraestrutura da América do Sul.<sup>94</sup>

No mesmo documentário, Eliezer afirma que Fernando Henrique Cardoso havia o convidado para fazer um estudo sobre a América do Sul, e a primeira constatação que ele fez foi que havia um vácuo logístico na região.

O trabalho de Eliezer Batista<sup>95</sup> influenciou, no Brasil, o Programa Plurianual (PPA) 1996-1999, no qual foi introduzido o conceito de *eixos nacionais de integração e de desenvolvimento (Enid)*. A *Revista do BNDES*, na sua edição de 1996, dedicou um artigo a esse PPA, que, em linhas gerais, tinha como proposta a implementação de reformas constitucionais e institucionais fundamentais para eliminar os obstáculos na competitividade na economia,

---

<sup>93</sup> BATISTA, Eliezer. **Infrastructure for sustainable development and integration of South America**: a report to business council for Sustainable Development – Latin America (BCSD – LA), 1996.

<sup>94</sup> TV ZERO. Direção: Victor Lopes. **Eliezer Batista**: o engenheiro do Brasil. Canal Comunicação e Cultura. Ancine, 2009.

<sup>95</sup> BATISTA, Eliezer. **Infrastructure for sustainable development and integration of South America**: a report to business council for Sustainable Development – Latin America (BCSD – LA), 1996.

modernização do Estado, e aumento dos investimentos, sobretudo na área de infraestrutura. Para isso, seria necessário diminuir o “custo Brasil”, que, segundo o artigo da revista, seriam, principalmente, os encargos tributários e trabalhistas<sup>96</sup>.

Uma vez que as questões prioritárias do PPA 1996-1999 eram a inserção competitiva e modernização produtiva, suas diretrizes eram: modernização e ampliação da infraestrutura; aumento da participação do setor privado em investimentos para o desenvolvimento; fortalecimento dos setores com potencial de inserção internacional e estímulos a inovação tecnológica e reestruturação produtiva; melhoria educacional, com ênfase na educação básica; e modernização das relações trabalhistas. Ainda no mesmo estudo, está disponível uma tabela com os valores estimados para os investimentos e despesas nos projetos e ações identificadas pelas áreas de aplicações<sup>97</sup>:

Tabela 1.1 – Investimentos e despesas do PPA 1996-1999

<b>Investimentos e Despesas<sup>a</sup></b> (Em R\$ Milhões) <sup>b</sup>			
<b>DISCRIMINAÇÃO</b>	<b>INVESTIMENTOS</b>	<b>CUSTEIO<sup>c</sup></b>	<b>TOTAL</b>
<b>Infra-Estrutura Econômica</b>	<b>85.389</b>	<b>332</b>	<b>85.721</b>
Transporte	13.347	72	13.419
Energia	38.299	260	38.559
Comunicações	33.743	0	33.743
<b>Recursos Hídricos</b>	<b>6.742</b>	<b>920</b>	<b>7.662</b>
Gerenciamento Recursos Humanos	60	124	184
Irrigação	3.165	703	3.868
Infra-Estrutura	3.517	93	3.610
<b>Agricultura</b>	<b>7.289</b>	<b>15.627</b>	<b>22.916</b>
<b>Indústria e Comércio Exterior</b>	<b>3.735</b>	<b>2.971</b>	<b>6.706</b>
<b>Turismo</b>	<b>1.091</b>	<b>333</b>	<b>1.424</b>
<b>Ciência e Tecnologia</b>	<b>9.430</b>	<b>4.925</b>	<b>14.355</b>
<b>Meio Ambiente</b>	<b>1.735</b>	<b>774</b>	<b>2.509</b>
<b>Desenvolvimento Social</b>	<b>29.838</b>	<b>270.800</b>	<b>300.638</b>
Previdência	12	184.767	184.779
Assistência Social	0	9.513	9.513
Saúde	4.737	40.924	45.661
Educação	4.988	6.921	11.909
Saneamento	9.594	431	10.025
Habituação	8.072	39	8.111
Desenvolvimento Urbano	2.277	68	2.345
Trabalho	158	28.137	28.295
<b>Cultura, Justiça, Segurança e Cidadania</b>	<b>1.831</b>	<b>2.016</b>	<b>3.847</b>
<b>Estado e Administração Pública</b>	<b>658</b>	<b>1.958</b>	<b>2.616</b>
<b>Defesa Nacional</b>	<b>5.652</b>	<b>4.917</b>	<b>10.569</b>
<b>Total</b>	<b>153.390</b>	<b>305.573</b>	<b>458.963</b>

<sup>a</sup>Recursos fiscais e da seguridade, financiamentos externos e internos para a União, recursos diretamente arrecadados e FGTS.

<sup>b</sup>Valores médios de 1996.

<sup>c</sup>Exceto despesas de pessoal e encargos sociais e custeio administrativo.

Fonte: RODRIGUES, Mauro Marcondes. Retomando o planejamento: o Plano Plurianual 1996-1999. **Revista do BNDES**, v. 3, n. 5. Rio de Janeiro, jun. 1996. p.15.

<sup>96</sup> RODRIGUES, Mauro Marcondes. Retomando o planejamento: o Plano Plurianual 1996-1999. **Revista do BNDES**, v. 3, n. 5. Rio de Janeiro, jun. 1996.

<sup>97</sup> RODRIGUES, Mauro Marcondes. Retomando o planejamento: o Plano Plurianual 1996-1999. **Revista do BNDES**, v. 3, n. 5. Rio de Janeiro, jun. 1996.

Na tabela, é possível identificar que os gastos com o que foi denominado infraestrutura econômica (transporte, energia e comunicação) correspondem a mais da metade de total de investimentos.

No que tange ao financiamento desse plano, a expectativa era contar com recursos externos do Banco Mundial, do BID e Eximbanks, uma vez que os projetos e áreas foram estruturados visando essa possibilidade, definindo as prioridades do governo junto a esses organismos<sup>98</sup>.

Esse modelo de PPA estava associado ao entendimento de que existia um *déficit* na infraestrutura econômica, que precisaria de uma “modernização” para se adequar as demandas do mercado internacional, e que o Estado falhou em coordenar e financiar os projetos de infraestrutura. Nas palavras do autor:

Nos últimos anos o país sofreu de deterioração da infra-estrutura econômica básica, com reflexos importantes na perda de eficiência do sistema produtivo. A falência do modelo institucional e de financiamento da infra-estrutura, centralizada no Estado, foi o principal fator responsável por isso. Reverter essa situação é básico para a retomada do processo de desenvolvimento sustentado no país. A ação mais importante será a implantação de um novo modelo de gestão, expansão e financiamento da área de infraestrutura, o que exige reformas estruturais e maior descentralização de atribuições para outras esferas governo e setor privado, via parcerias, concessões e privatizações<sup>99</sup>.

O PPA 2000-2003 reformulou os Enid's, com a justificativa de promover o equilíbrio do desenvolvimento e distribuição das riquezas espaciais, impulsionando uma maior competitividade internacional por meio da conexão de regiões estratégicas. Os estudos para a formulação desse plano objetivavam identificar oportunidades de investimentos públicos e privados, e foram realizados pelo Consórcio Brasileira (Booz-Allen & Hamilton do Brasil Consultores Ltda., Bechtel International Inc. e Banco ABN Amro S.A.), que venceu a licitação aberta pelo governo federal<sup>100</sup>.

---

<sup>98</sup> RODRIGUES, Mauro Marcondes. Retomando o planejamento: o Plano Plurianual 1996-1999. **Revista do BNDES**, v. 3, n. 5. Rio de Janeiro, jun. 1996.

<sup>99</sup> RODRIGUES, Mauro Marcondes. Retomando o planejamento: o Plano Plurianual 1996-1999. **Revista do BNDES**, v. 3, n. 5. Rio de Janeiro, jun. 1996. p. 16-17.

<sup>100</sup> TAVARES, Jeferson Cristiano. Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na lirsa e na macrometrópole paulista. **Cadernos Metrópole**. v 18, nº 37. São Paulo, set/dez 2016

Entre as diretrizes previstas para 2000-2003, é inovador, do ponto de vista das PPA's anteriores, o fortalecimento das relações internacionais com a América Latina, sobretudo com o Mercosul<sup>101</sup>.

Entender os PPA's e os Enid's é fundamental para compreender o processo de criação da IIRSA, uma vez que sua arquitetura física e financeira parece ser uma apropriação – certamente com suas especificidades – em nível sul-americano, de estudos que foram feitos e colocados em práticas pelas agendas governamentais brasileiras.

A IIRSA é uma iniciativa criada em 2000, no Encontro dos Presidentes da América do Sul, em Brasília, realizado a convite do então presidente do Brasil, Fernando Henrique Cardoso. O encontro contou com a presença de representante de todos os países outros países sul-americanos e observadores do Senado Federal, Câmara dos Deputados, Governo do México, ALADI, Comunidade Andina, FONPLATA, PARLATINO, CEPAL, SELA e BLADEX, fazendo com que o encontro contasse com significativa presença de países e órgãos americanos<sup>102</sup>.

Os projetos da IIRSA giravam em torno de nove eixos (Eixos de Integração e Desenvolvimento), que, em sua maioria, conectam leste e oeste do continente, criando faixas multinacionais e multimodais em áreas de fluxo comercial, e em áreas com potencial para tal fluxo. O estatuto do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), instância de discussão política e estratégica responsável pela elaboração e execução de estratégias para a integração da infraestrutura no continente, que englobou a IIRSA a partir de 2011, traçou objetivos gerais e específicos para a Iniciativa. Os objetivos gerais eram: desenvolver uma infraestrutura para a integração regional; promover a cooperação entre os países sul-americanos por meio de uma aliança estratégica; viabilizar uma confluência dos marcos normativos dos países da região; e impulsionar projetos prioritários para a integração e avaliar possibilidades para o seu financiamento. Seus objetivos específicos são: promover a conectividade da região por meio da integração física, visando desenvolvimento social e econômico sustentável e preservando o meio ambiente; melhorar a qualidade de vida e a potencialidade da população; desenhar estratégias para o desenvolvimento da infraestrutura; consolidar uma carteira de projetos para a IIRSA; superar barreiras geográficas e operacionais

---

<sup>101</sup> BRASIL, Anexo I – Diretrizes estratégicas e macroobjetivos (do decreto n. 4.042 de 13 de dezembro de 2001 - PPA 2000-2003) *apud* TAVARES, Jeferson Cristiano. Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na Iirsa e na macrometrópole paulista. **Cadernos Metrópole**. v 18, nº 37. São Paulo, set/dez 2016

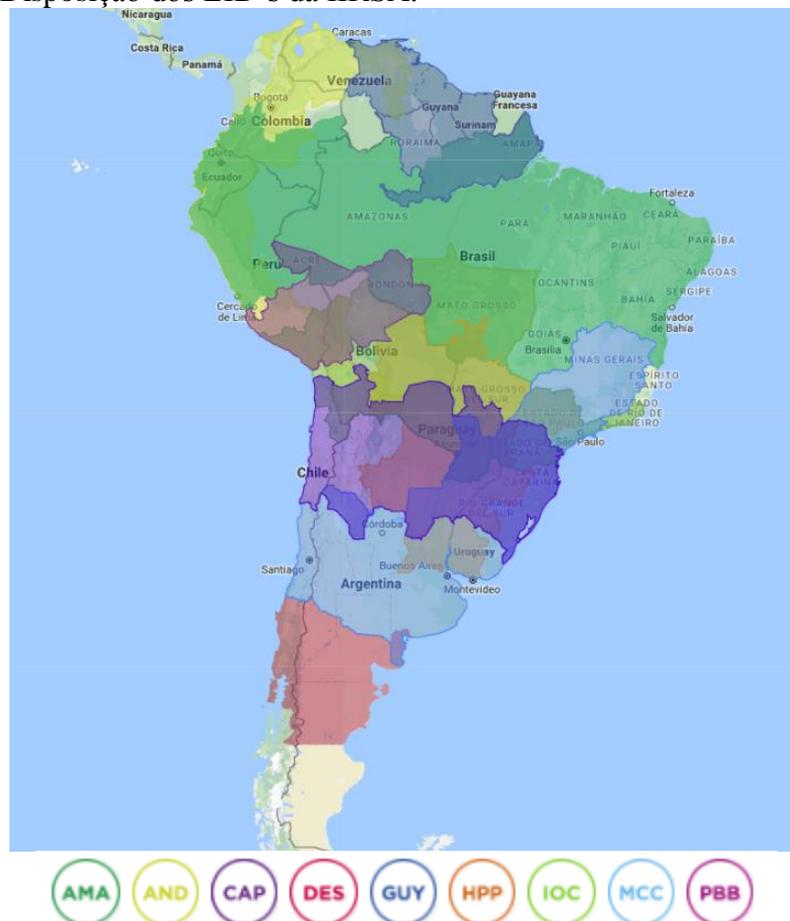
<sup>102</sup> REUNIÃO DE PRESIDENTES DA AMÉRICA DO SUL. Disponível em: <<http://www.oei.es/historico/oeivirt/cimeira0.htm>>. Acesso em: jul. 2017

por meio de uso intensivo de tecnologia; realizar todas as etapas dos projetos aplicando metodologias, e desenvolvendo processos setoriais e ações complementares.<sup>103</sup>

Alguns estudos apontam para uma mudança na IIRSA a partir da sua inclusão do Cosiplan, que teria passado a dar um peso político às decisões, e mais importância às questões de assimetria entre os países da região, além de uma coordenação de projetos que fugisse do escopo da BID, CAF e Fonplata<sup>104</sup>. Entretanto, mesmo com a mudança organizacional e coordenativa, o perfil das obras e os objetivos das mesmas parecem inalterados.

A disposição dos eixos pode ser verificada no mapa a seguir:

Mapa 1.1 – Disposição dos EID's da IIRSA:



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic>>. Acesso em: jul, 2017.

<sup>103</sup> **COSIPLAN UNASUR.** Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=120>>. Acesso em: set. 2017

<sup>104</sup> DIAS, Mariana Duque Carvalho. **Apontamentos sobre a Integração Regional para a Infraestrutura Sul-Americana:** considerações sobre a posição da política externa brasileira. ABRI, 2014.

Seus projetos foram, inicialmente, financiados por instituições multilaterais, como a CAF (Corporação Andina de Fomento), o FONPLATA (Fundo para o Desenvolvimento da Bacia do Prata), e o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), que formaram o seu Comitê de Coordenação Técnica (CCT), assim como estavam à frente do Comitê de Direção Executiva, até o ano de 2009, quando a iniciativa foi incorporada à UNASUL<sup>105</sup>. Os planejamentos, as ações e os objetivos dessas instituições foram influenciadas pelo pensamento político e econômico latino-americano, sendo passíveis de mudanças de acordo com os processos históricos, políticos e econômicos nacionais de cada país, e mundiais.

O BID havia sido criado em 1959, no contexto de debates latino-americanos sobre desenvolvimento, sobretudo a partir dos estudos cepalinos daquele momento, que apontavam para a condição de uma escassez de recursos disponíveis para impulsionar o desenvolvimento dos países latino-americanos. Nesse sentido, havia uma pressão por parte da região, e especialmente do Brasil, para que se criasse um órgão multilateral de financiamento a fim de superar esse obstáculo ao desenvolvimento. Em outras palavras, o impulso inicial do BID foi de atender as demandas próprias do continente, diferentemente dos outros órgãos financeiros internacionais, que eram constantemente criticados por atender os interesses dos grandes centros poder mundial<sup>106</sup>. Com a mudança do pensamento latino-americano e do contexto mundial, a partir de 1994, o BID passou a priorizar os projetos de integração regional, mas, nos moldes do regionalismo dos anos 1990, de forma a estimular e criar as bases da integração das economias latino-americanas com o mercado mundial. Nesse sentido, o BID passou, em 1999, a fomentar a infraestrutura regional e, em 2000, com a criação da IIRSA, passou a integrar seu núcleo de financiamento ao lado da CAF e do Fonplata<sup>107</sup>.

O Fonplata havia sido criado em 1974 pelos governos dos cinco países que compõem a Bacia do Prata, que se comprometeram com desenvolvimento harmonioso e a integração física da Bacia do Prata. Sua base de capital se dá pela contribuição dos países membros, principalmente do Brasil e da Argentina. Seu objetivo principal de financiar a infraestrutura dessa região é constatado pela sua participação na IIRSA, que prioriza os empréstimos a

---

<sup>105</sup> COSIPLAN UNASUR. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=123>>. Acesso em: dez. 2017.

<sup>106</sup> SCHERMA, Márcio Augusto. **A atuação do Banco Interamericano de desenvolvimento no Brasil (1959-2006)**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-graduação San Tiago Dantas. Campinas, 2007.

<sup>107</sup> BAUMAN, 2005, *apud* DEOS, Simone Silva de; WEGNER, Rubia. Cooperação financeira e o financiamento da infra-estrutura na América do Sul. **Revista Oikos**, Rio de Janeiro, v. 9, n.2. out. 2010

projetos como o da Hidrovia Paraná-Paraguai<sup>108</sup>. Das principais instituições financeiras que assumiram participação na IIRSA, o Fonplata é o de menor aporte. Entretanto, o seu caráter sub-regional expressa uma proximidade e possibilidade de diálogo com prefeituras municipais da região, por exemplo, o que abre a precedência para, dada a limitação de capital, o Fonplata servir como facilitador ou intermediador entre as demandas dos governos locais e outros bancos de maior aporte, como o BID e a CAF<sup>109</sup>.

A CAF havia sido criada em 1960, com a finalidade de apoiar a integração dos países andinos e, após um período aparente marginalização pelos governos dos países membros na década de 1990, tem sua importância redimensionada em 2000, com a entrada na IIRSA<sup>110</sup>. Atualmente, a CAF é constituída por 19 países (17 da América Latina e Caribe, além de Portugal e Espanha) e por 13 bancos privados da região<sup>111</sup>.

Os governos da região veem a CAF como uma fonte vantajosa de empréstimo frente ao BID ou ao Banco Mundial, uma vez que ela é reconhecida como ágil, flexível e com baixas exigências para a aprovação de projetos de financiamento. E, junto com a reputação de uma instituição sólida nas grandes finanças, vem a contradição por ser um banco de capitalização de recursos públicos que viabiliza capital para empresas privadas<sup>112</sup>.

Como será mais analisado no último capítulo deste trabalho, a CAF e o BNDES estabeleceram parceria no começo dos anos 2000. De forma geral, essa parceria previa a possibilidade de co-financiamento de projetos nos países integrantes da CAF de acordo com as políticas operacionais de cada instituição<sup>113</sup>. Esse tipo de co-financiamento pode ser verificado em diversas obras da IIRSA, em especial, as realizadas pelas construtoras brasileiras.

---

<sup>108</sup> DEOS, Simone Silva de; WEGNER, Rubia. Cooperação financeira e o financiamento da infraestrutura na América do Sul. **Revista Oikos**, Rio de Janeiro, v. 9, n.2. out. 2010

<sup>109</sup> SANTOS, Ailton Dias dos. **A Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana e as dinâmicas do sistema-mundo capitalista**: análise comparada das relações entre governo e bancos de desenvolvimento do Brasil, Peru e Bolívia. Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação sobre as Américas, UNB. Brasília, 2014.

<sup>110</sup> FURTADO, 2007; CULPEPER, 2006; GUDYNAS, 2008, *apud* DEOS, Simone Silva de; WEGNER, Rubia. Cooperação financeira e o financiamento da infra-estrutura na América do Sul. **Revista Oikos**, Rio de Janeiro, v. 9, n.2. out. 2010.

<sup>111</sup> **SOBRE CAF**. Disponível em: <<https://www.caf.com/es/sobre-caf/quienes-somos/>>. Acesso em dez, 2017.

<sup>112</sup> SANTOS, Ailton Dias dos. **A Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana e as dinâmicas do sistema-mundo capitalista**: análise comparada das relações entre governo e bancos de desenvolvimento do Brasil, Peru e Bolívia. Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação sobre as Américas, UNB. Brasília, 2014.

<sup>113</sup> **BNDES e CAF assinam memorando para atuação conjunta na AL e Caribe**. Disponível em: <[https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20051209\\_not303\\_05](https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20051209_not303_05)> . Acesso em: dez, 2017.

A IIRSA conta atualmente com 562 projetos nos setores de comunicação, energia e transporte, dos quais 156 estão concluídos, 174 em execução, 151 em pré-execução e 81 em análise. O Eixo Mercosul-Chile conta com 119 projetos, seguido pelo Eixo Hidrovia Paraná-Paraguai, com 88, Eixo Capricórnio, com 81, Eixo Amazonas, com 72, Eixo Andino com 66, Eixo Interoceânico Central, com 62, Eixo do Sul, com 47, Eixo Peru-Brasil-Bolívia, com 24, e Eixo Escudo das Guianas, com 19. A estimativa de investimento total nas obras é de aproximadamente 198,5 bilhões de dólares, sendo o Brasil o país com maior investimento, com aproximadamente o dobro do segundo maior, a Argentina<sup>114</sup>.

Projetos de integração regional percorreram boa parte do século XX. O objetivo de cada um desses projetos variou de acordo com as condições e estratégias geográficas, políticas e econômicas que marcaram seus respectivos contextos. A banalização de um modelo de integração homogêneo que levaria à transparência, à paz e à diminuição das desigualdades foi também fruto do contexto específico das últimas décadas do século XX.

A roupagem dada à integração sul-americana no século XXI criou um grande debate acerca da sua essência, uma vez que na mente de muitos idealistas, parece existir um vislumbre pela integração sonhada por Simón Bolívar. Embora a região tenha eleito representantes que discursavam de forma avessa às formulações políticas e econômicas do final do século anterior, quando nos deparamos com iniciativas como a IIRSA, percebemos o quanto as bases do regionalismo aberto ainda estão penetradas nesse século.

---

<sup>114</sup> Dados disponíveis em: <<http://www.iirsa.org/proyectos/visualizaciones/mapa/>>. Acesso em dez. 2017. É importante ressaltar que esses dados são atualizados frequentemente, sendo assim, quantidade das obras e seus valores podem sofrer alterações de acordo com sua atualização.

## **Capítulo II**

### **Os debates teóricos em torno da IIRSA**

Debates ideológicos acompanham a história da humanidade e influenciam - ao mesmo tempo que são influenciados - o contexto nos quais estão inseridos. Nesse sentido, queremos sinalizar a importância do debate sobre infraestrutura e desenvolvimento para a constituição de qualquer iniciativa de integração regional e, no caso aqui estudado, para a formulação da IIRSA.

Para entender os ideais que criaram as bases da gestação da IIRSA, pretendemos expor o debate sobre infraestrutura e desenvolvimento no contexto latino-americano, mas não sem antes expor o debate europeu sobre o tema, que vai influenciar pensadores e formadores de políticas no continente americano.

Ademais, objetivamos apresentar algumas diferentes visões que foram constituídas acerca da iniciativa em andamento, que também estão influenciadas tanto pelas suas bases teóricas, quanto pelas suas visões ou expectativas acerca da integração sul-americana no século XXI.

#### **2.1 - Debate europeu sobre infraestrutura e desenvolvimento:**

Embora não tenha sido o pioneiro, Friedrich Ratzel<sup>115</sup> trouxe importantes contribuições para pensar sobre o papel da infraestrutura. Escrevendo no contexto de rivalidades imperialistas, da unificação da Alemanha e sua marginalização na partilha colonial, o autor traz os conceitos de “espaço” e “posição” como chave para entender a relação entre os Estados, que teriam, assim como os organismos vivos, um ciclo vital marcado pelo nascimento, crescimento, decadência

---

<sup>115</sup> RATZEL, Friederich. “The laws of the spatial growth of States”. In: KAPERSON, Roger; MINGHI, Julian (eds.). **The structure of Political Geography**. Chicago: Aldean, 1969 [1897].

e morte. O pensamento de Ratzel está fortemente marcado pela idolatria ao poder estatal e a valorização da dimensão espacial dos Estados, uma vez que, ao viajar aos Estados Unidos, ficou impressionado com seu tamanho e com a abundância de recursos naturais em seu território, enquanto a Europa tinha fronteiras reduzidas e escassez de recursos<sup>116</sup>.

Entendendo a preocupação de Ratzel com a necessidade de expansão colonial alemã, com sua impressão da grandiosidade territorial estadunidense, e com a influência do evolucionismo darwinista, pode-se compreender a expressão ratzeliana de *lebensraum* (espaço vital). “Se a natureza modelava o destino dos povos, se o homem era produto do meio físico e se o Estado era um organismo com tendência natural à expansão, a luta pela sobrevivência se manifestava [...] na luta pela conquista de espaço”<sup>117</sup>. O espaço vital seria o espaço físico necessário para o desenvolvimento humano e considerando a influência malthusiana no que tange ao crescimento populacional e aumento proporcional no que tange às necessidades de subsistência, o Estado deveria então sempre buscar sua expansão para garantir as condições necessárias à sua sobrevivência.<sup>118</sup>

Porém, essa expansão deveria ser coerente e conectada. Ratzel entendia que existe um desenvolvimento desigual das regiões dentro de um Estado, criando centros dinâmicos de poder e uma periferia. Nesse sentido, a conexão dos espaços se torna uma preocupação importante nos escritos de Ratzel, uma vez que a circulação entre centro e periferia cumpriria um papel fundamental na coesão do território, criando laços culturais, econômicos e políticos, a fim de evitar investidas externas a partir dessas áreas “periféricas”. Por isso, Ratzel acreditava que a expansão do território deveria vir acompanhada de políticas territoriais que objetivem a valorização do território e contribuam, ao longo prazo, para um processo de integração política, econômica e de delimitação de fronteiras, valorizando os recursos de cada região e promovendo o desenvolvimento<sup>119</sup>.

Outro autor que teve importante contribuição para se pensar o tema da importância da infraestrutura é Rudolf Kjéllen, que escreveu no contexto da corrida armamentista, do ultranacionalismo e do sistema de alianças e crises imperialistas que construíam o palco para a Primeira Guerra. Tinha forte influência de Ratzel, sobretudo no seu determinismo geográfico e

---

<sup>116</sup> MELLO, Leonel Itaussu A. **A geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata**. Amazonas: Editora da Universidade do Amazonas, 1997.

<sup>117</sup> MELLO, Leonel Itaussu A. **A geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata**. Amazonas: Editora da Universidade do Amazonas, 1997. p.11

<sup>118</sup> COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica: discursos sobre o território e o poder**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1992.

<sup>119</sup> COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica: discursos sobre o território e o poder**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1992.

na sua concepção de espaço vital. Nesse sentido, Kjéllen defendia a política imperialista alemã e a sua expansão no centro e para o leste da Europa com o intuito de formar um império alemão, que seria o seu “espaço vital”. Assim como Ratzel, Kjéllen acreditava que o Estado era um ser consciente e racional que lutava por seus interesses e pela sua conservação, além de ser dotado de uma vontade de expansão e poder sobre as demais nações<sup>120</sup>.

Kjéllen deu importância, assim como Ratzel à coesão do “espaço vital”. Ele também identificou a existência de centros de poder rodeados por regiões menos desenvolvidas, o que ele considerou uma perda de potencial do Estado. Nesse sentido, o autor enfatizou a importância da construção e difusão de uma ideia de nação ampliada, junto com políticas territoriais – no sentido ratzeliano - de dominação do espaço pelo homem, de aproveitamento das riquezas naturais do território, e do fluxo entre as partes a fim de manter um poder político coeso que possa organizar, gerir, defender e expandir o espaço vital como um todo. Para criar esse fluxo (de pessoas, mercadorias, e comunicação), que, para ambos, é imprescindível para o desenvolvimento e defesa do território, a infraestrutura tem papel primordial. Nesse sentido, a importância da infraestrutura está diretamente ligada à capacidade de construção de vias de comunicação entre centros dinâmicos políticos e produtivos e entre esses centros e a “periferia” do espaço vital, contribuindo para a valorização e defesa do território, ou, em termos ratzelianos, para a expansão e sobrevivência do espaço vital.<sup>121</sup>

Alguns autores europeus continuaram o debate sobre infraestrutura e desenvolvimento, porém realizando análises a partir de seus olhares sobre a América Latina. Albert Hirschman, autor alemão que também escreveu sobre o desenvolvimento econômico associado às questões territoriais, dedicou parte de seus estudos a pensar o desenvolvimento na América Latina e escreveu diversas obras com base nas suas viagens a países “subdesenvolvidos”<sup>122</sup>. Em seus estudos, Hirschman identifica que o crescimento econômico de uma região tende à concentração espacial no ponto de origem e que cabe ao Estado o planejamento de estratégias de desenvolvimento conjuntas e sequenciais, de forma a garantir o crescimento ao mesmo tempo em que reduz as assimetrias. Para o autor, esse processo é mais complicado nos países subdesenvolvidos, por obstáculos estruturais, sobretudo no que tange à capacidade de

---

<sup>120</sup> MELLO, Leonel Itaussu A. **A geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata**. Amazonas: Editora da Universidade do Amazonas, 1997. p.11

<sup>121</sup> MELLO, Leonel Itaussu A. **A geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata**. Amazonas: Editora da Universidade do Amazonas, 1997. p.11

<sup>122</sup> Ver: HIRSCHMAN, Albert Otto [1958] **The strategy of economic development**. Yale University Press, 1965; HIRSCHMAN, Albert Otto [1963] **Journeys toward progress**. Twentieth Century Fund, 1986; HIRSCHMAN, Albert Otto. **Development projects observed**. Brookings Institute, 1967.

investimento. Nesse sentido, o papel do Estado deve ser de identificar as zonas produtivas e realizar investimento nas mesmas, e impulsionar a produção nas zonas menos dinâmicas. Sendo assim, para garantir o desenvolvimento dessas áreas, seria necessário que o Estado agisse diretamente sobre os seus “obstáculos”, garantindo serviços públicos, infraestrutura e acesso a financiamento<sup>123</sup>.

Com pensamento semelhante ao de Hirschman, Gunnar Myrdal desenvolve estudos que tem como objeto a desigualdade entre centro e periferia, marcando a importância da formulação de pensamento e políticas diferenciadas dos grandes centros. Em seu livro “Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas”, o autor busca as causas da desigualdade entre regiões e países e afirma que crescimento econômico não tende ao equilíbrio, uma vez existe um processo de causação circular cumulativa sem medidas compensatórias. O movimento é exatamente o oposto ao equilíbrio: quando uma região se desenvolve, sua economia atrai mais investimentos, garantindo continuidade do crescimento em detrimento de outras localidades. Ou seja, há um processo de acumulação que se desenvolve pelos fluxos de migração, de capitais e de bens e serviços, e eles são crescente nos centros e decrescentes nas periferias<sup>124</sup>.

Esse movimento ocorre numa esfera global entre países “desenvolvidos” e “subdesenvolvidos” e também dentro dos próprios países. Os movimentos originários da região em expansão produzem efeitos regressivos e propulsores. Os efeitos regressivos têm uma tendência natural a desigualdade, uma vez que concentra o movimento de migração, capital e comércio nas regiões afortunadas, desenvolvendo o processo acumulativo para cima, enquanto nas regiões desafortunadas esse processo se desenvolve para baixo<sup>125</sup>. Os efeitos propulsores partem do centro de expansão econômica para o seu entorno, que se beneficia dos mercados crescentes e progresso técnico. Nas regiões mais afastadas, os efeitos propulsores são relacionados ao aumento da demanda por matéria prima para abastecer os centros industriais. Esses efeitos podem gerar novos impulsos um novo centro de expansão econômica, mas apenas se forem fortes suficientes para superar os efeitos regressivos<sup>126</sup>.

Uma vez que a livre força de expansão econômica contribui para o aumento da riqueza em algumas regiões em detrimento de outras, que por sua vez se tornam mais pobres e

---

<sup>123</sup> HIRSCHMAN, Albert Otto. **The strategy of economic development**. Yale University Press, 1965. [1958]

<sup>124</sup> MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1960. [1956]

<sup>125</sup> MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1960. [1956]. p. 44.

<sup>126</sup> MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1960. [1956]. p.49.

estagnadas, Myrdal conclui que a intervenção estatal é fundamental para apoiar os efeitos propulsores e mitigar os efeitos regressivos. Nesse sentido, apenas o Estado seria capaz de eliminar os desníveis regionais, contribuindo para um maior e mais homogêneo desenvolvimento. Isso seria feito por meio de investimentos estatais no setor produtivo das regiões mais pobres, incentivos fiscais e sobretudo pela garantia do desenvolvimento da infraestrutura<sup>127</sup>.

Mesmo com diversas pesquisas europeias sobre desenvolvimento e infraestrutura, e até mesmo algumas direcionadas às questões latino-americanas, sobretudo a partir da Segunda Guerra Mundial, cresce no continente americano uma tendência de pensar estratégias de desenvolvimento regional a partir do pensamento da periferia. Esse processo não representa uma ruptura com o pensamento europeu ou mesmo uma aversão completa aos estudos dos grandes centros. Pelo contrário, o pensamento latino-americano parecia ter uma influência e muitas vezes um diálogo com obras dos grandes centros, entretanto, a sua posição periférica no sistema interestatal era o ponto de diferenciação e de partida para a formulação de análises e estratégias de desenvolvimento.

## **2.2 - Debate latino-americano sobre infraestrutura e desenvolvimento no pós- Segunda Guerra:**

No que tange à América Latina, diversos autores incorporaram a necessidade de formular um pensamento próprio da periferia do sistema, uma vez que a adoção do pensamento dos grandes centros, sobretudo do modelo ricardiano de vantagens comparativas, não se mostrou capaz de resolver os problemas da pobreza na periferia. Pelo contrário, pareciam favorecer, cada vez mais, as assimetrias do sistema interestatal. A partir dessa demanda, foi fundada, no fim da década de 1940, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal), cujos principais colaboradores iniciais, Raúl Prebisch e Celso Furtado, deixaram um importante legado para se pensar desenvolvimento nos países latino-americanos.

Raúl Prebisch escreveu em 1949 “O desenvolvimento econômico da América Latina e alguns de seus principais problemas”, no qual pode ser percebida a base do pensamento cepalino originário, sobretudo a partir da exposição dos problemas desencadeados na América

---

<sup>127</sup> MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Editora Saga. 1960. [1956]

Latina pela divisão internacional do trabalho, que determinava uma distinção entre o centro e a periferia do sistema internacional. Em outras palavras, a condição de centro ou de periferia era um resultado histórico da difusão do progresso técnico no sistema mundial, responsável pela distinção dos aparatos produtivos em cada país ou região.<sup>128</sup>

Prebisch, assim como Furtado, entendia que o caminho do desenvolvimento latino-americano deveria ser percorrido por via da industrialização, sobretudo para combater a deterioração dos meios de troca, que resultava numa transferência de renda das regiões subdesenvolvidas para os países centrais, por meio do comércio. Nesse contexto, alguns países latino-americanos impulsionaram o um processo de substituição de importações, a fim de alavancar suas próprias indústrias. Além disso, para Prebisch a industrialização latino-americana só teria êxito a partir da formação de um extenso mercado regional, com os polos de produção distribuídos em toda a região, com políticas de proteção contra as indústrias estrangeiras, a fim de garantir uma demanda para o processo de produção em escala. Isso alavancaria as economias dos países da região, diminuiria as vulnerabilidades externas, e reduziria as assimetrias entre os próprios países da região. Para Prebisch, esse seria o sentido da integração regional<sup>129</sup>.

Todavia, o processo de substituição de importações não trouxe a autonomia esperada para levar a frente um processo de desenvolvimento em toda região. Os países latino-americanos continuaram numa condição de acompanhantes de um processo de industrialização que rapidamente encontraram entraves para financiar as indústrias de bens de capital. Nesse contexto, ao longo da década de 1960, as teorias da dependência ganham destaque no pensamento latino-americano. Enquanto os desenvolvimentistas – e também os modernistas, acreditavam que a dependência era decorrente de um processo histórico que deixou características endógenas aos países subdesenvolvidos, e uma etapa a ser superada para se atingir o desenvolvimento, os dependentistas, por meio de uma análise sistêmica da reprodução do capitalismo, sinalizaram para o fato de que a dependência é uma esfera constituinte do processo de desenvolvimento dos grandes centros. E nesse sentido, Gunder Frank é bastante preciso:

---

<sup>128</sup> PREBISCH, Raul. “El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas”. *In*: GURRIERI, A. **La obra de Prebisch en la Cepal**. México: Fondo de Cultura Económica, 1982.

<sup>129</sup> PREBISCH, Raul [1959]. El Mercado Común Latinoamericano. *In*: GURRIERE, A. **La Obra de Prebisch en la CEPAL**. México: Fondo de Cultura Económico, 1982.

Devemos concluir, em suma, que o subdesenvolvimento não é devido à sobrevivência de instituições arcaicas e à escassez de capital em regiões que permanecem isoladas do fluxo da história mundial. Ao contrário, o subdesenvolvimento foi e é ainda gerado pelo mesmo processo histórico que gerou também o desenvolvimento econômico: o desenvolvimento do capitalismo.<sup>130</sup>

Existem duas principais correntes dentro do arcabouço da teoria da dependência: a teoria da dependência marxista, na qual podemos encontrar como principais influências Ruy Mauro Marini<sup>131</sup>, Theotônio dos Santos<sup>132</sup> e Vânia Bambirra<sup>133</sup>; e uma outra, de influência weberiana, formulada por Fernando Henrique Cardoso e Enzo Faletto, que, em poucas palavras não buscou questionar sua posição de dependência, mas viu nela uma forma de se desenvolver economicamente de maneira associada aos grandes centros do sistema mundial<sup>134</sup>.

Para a teoria marxista da dependência há um processo desigual de inserção das economias nacionais no mercado internacional, pautada pela diferenciação das relações de produção. Isso permite um controle de mercado por parte dos países centrais, que, por sua vez, recebem uma transferência de excedente – juros e lucros - dos países dependentes, que perdem o controle de seus recursos. Segundo Ruy Mauro Marini:

A dependência é uma relação de subordinação entre nações formalmente independentes, em cujo marco das relações de produção das nações subordinadas são modificadas ou recriadas para assegurar a reprodução ampliada da dependência. O mero fato de que algumas nações industriais produzam bens que as demais não produzem, permite que as primeiras eludam a lei do valor, isso é, vendam seus produtos a preços superiores a seu valor, configurando um intercâmbio desigual. Isto implica que as nações desfavorecidas devam ceder gratuitamente parte do valor que produzem. A função cumprida pela América Latina no desenvolvimento do capitalismo mundial foi de fornecer bens pecuários aos países industriais, e de contribuir para a formação de um mercado de matérias primas industriais<sup>135</sup>.

Theotônio dos Santos entendia que estudos sobre a dependência tem grande relevância, uma vez que os debates do desenvolvimentismo, e até mesmo do imperialismo, sobretudo em Lenin, são limitadas para entender o processo de reprodução do capitalismo nos países dependentes. Para ele, a dependência é uma situação condicionante, ou seja, é uma situação em que determinados países tem sua economia condicionada pelo desenvolvimento de outra

<sup>130</sup> FRANK, Andre Gunder. Desenvolvimento e Subdesenvolvimento Latino-americano. In: PEREIRA, Luiz (org.). **Urbanização e Subdesenvolvimento**. RJ: Zahar, 1973. p.31.

<sup>131</sup> MARINI, Ruy Mauro. **Dialéctica de la dependencia**. México: Ediciones Era, 1990.

<sup>132</sup> SANTOS, Teotônio dos. **Imperialismo y dependencia**. Mexico: Ediciones Era, 1986

<sup>133</sup> BAMBIRRA, Vânia. **O Capitalismo Dependente Latino-Americano**. Florianópolis: Insular, 2012.

<sup>134</sup> CARDOSO, Fernando Henrique. FALETTTO, Enzo. **Dependência e Desenvolvimento na América Latina**: Ensaio de Interpretação Sociológica. 7º ed. Rio de Janeiro: Editora LTC, 1970.

<sup>135</sup> MARINI, Ruy Mauro. **Dialéctica da dependência** – uma antologia da obra de Ruy Mauro Marini. Petrópolis: Editora Vozes, 2000. p. 109.

economia à qual está submetida. Os países dominantes dispõem de um “...predomínio tecnológico, comercial, de capital y sociopolítico sobre los países dependientes [...] que les permite imponerles condiciones de explotación y extraerles parte de los excedentes producidos interiormente”<sup>136</sup>. Dessa forma, a dependência está pautada por uma divisão internacional do trabalho, que contribui para o desenvolvimento dos setores industriais de alguns países em detrimento do desenvolvimento em outros, que são submetidos às condições de crescimento induzido pelos países dominantes.

Para Theotônio dos Santos, embora o subdesenvolvimento dos países latino-americanos seja decorrente de uma dependência que faz com que seu crescimento seja condicionante, não necessariamente é definitivo, uma vez em que as situações condicionantes podem ser redesenhadas, assim como a situação de dependência de acordo com as estruturas hegemônicas e das estruturas dependentes. Além disso, a revolução socialista também se apresenta como uma possibilidade de romper com esse tipo de relação e desenvolver uma economia independente. Ademais, o autor aponta que existe uma articulação necessária entre os interesses dominantes nos centros hegemônicos e os interesses das classes dominantes nos países dependentes, o que também vai ser bastante abordado por Ruy Mauro Marini. Sendo assim, ele enfatiza que a dominação dos países desenvolvidos sob os países dependentes somente é possível porque existem setores nacionais que se beneficiam desse processo. Sendo assim, para superar a dependência, seria necessária uma reorganização interna que tirasse das classes dominantes dos países periféricos as diretrizes do Estado, rompendo com as estruturas internacionais da reprodução do capital<sup>137</sup>.

Vânia Bambirra também tem importantes contribuições para o debate sobre a dependência. Ela buscou realizar uma tipologia da dependência, partindo do pressuposto de que o desenvolvimento do capitalismo latino-americano assumiu configurações de tipos particulares de capitalismo dependente, que estão relacionados com a dinâmica histórica do capitalismo nos países centrais, com as suas respectivas integrações no sistema mundial, e com as suas próprias especificidades históricas<sup>138</sup>.

A partir dessa tipologia, a autora identifica dois principais grupos de estruturas dependentes: o grupo A, formado por países que tiveram início do processo de industrialização

---

<sup>136</sup> SANTOS, Theotônio dos. **Imperialismo y dependencia**. Mexico: Ediciones Era, 1986. p. 361. Tradução nossa: “...predomínio tecnológico, comercial, de capital e sociopolítico sobre os países dependentes [...] que os permite impor condições de exploração e extrair-lhes parte dos excedentes produzidos interiormente”.

<sup>137</sup> SANTOS, Theotônio dos. **Imperialismo y dependencia**. Mexico: Ediciones Era, 1986.

<sup>138</sup> BAMBIRRA, Vânia. **O Capitalismo Dependente Latino-Americano**. Florianópolis: Insular, 2012.

já no final do século XIX, como o Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, México e Uruguai; e o grupo B, no qual o início desse processo teria acontecido apenas à partir da Segunda Guerra Mundial, sob controle direto do capital estrangeiro, como o Bolívia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Equador, Guatemala, Honduras, Nicarágua, Panamá, Peru, República Dominicana e Venezuela. Esses grupos são a chave para entender os diferentes níveis de desenvolvimento capitalista que se encontram na América Latina, identificando que apenas nos países do grupo A foram desenvolvidas burguesias industriais que impulsionariam um projeto de industrialização, e que nos países do grupo B as classes industriais não tiveram força para fazer o mesmo<sup>139</sup>.

Bambirra entende que há uma integração monopólica por meio da qual o capital estrangeiro domina os setores mais dinâmicos da economia dos países dependentes, transformando as burguesias industriais em sócios minoritários nas multinacionais, deixando de lado bandeiras que anteriormente mobilizaram as massas internas, criando convulsões sociais, que obtiveram como resposta regimes ditatoriais, tanto no grupo A, quanto no Grupo B. A resposta para essa dominação e exploração da classe dominante sobre a população seria, segundo Bambirra, o socialismo<sup>140</sup>.

O pensamento cepalino dos anos 1950 e as teorias da dependência que dividiram o pensamento latino-americano durante décadas, embora tenha seus pontos de divergência, confluem no entendimento de que existe uma distinção entre aquilo que é centro e periferia, seja nos aparatos produtivos ou na forma com que ocorre a reprodução do capital. Nesse sentido, ambas vertentes entendem que as adoções das diretrizes dos grandes centros colaboram para perpetuar a condição de periferia da América Latina no sistema internacional.

A partir dessa visão, até o início dos anos 1980, as propostas de integração regional promovidas pela Cepal, conforme sua visão de regionalismo, deveria atender aos interesses dos países da região, garantindo uma inserção internacional favorável, segura e competitiva no mercado internacional. Nessa visão, o objetivo final da integração era o desenvolvimento da região, e o Estado teria papel crucial na busca desse objetivo.

### **2.3. A ideologia do pós-Guerra Fria na América Latina.**

---

<sup>139</sup> BAMBIRRA, Vânia. **O Capitalismo Dependente Latino-Americano**. Florianópolis: Insular, 2012.

<sup>140</sup> BAMBIRRA, Vânia. **O Capitalismo Dependente Latino-Americano**. Florianópolis: Insular, 2012.

A partir dos anos 90, há uma ruptura com a tradição da Cepal, que passou a difundir a visão do regionalismo aberto. Na definição da própria Cepal, o regionalismo aberto é

[...] un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsado tanto por acuerdos preferenciales de integración como por otras políticas en un contexto de apertura y desreglamentación, con el objeto de aumentar la competitividad de los países de la región y de constituir, en lo posible, un cimiento para una economía internacional más abierta y transparente<sup>141</sup>.

As mudanças no cenário internacional acompanhadas pela ruptura da tradição no pensamento cepalino influenciam diretamente o pensamento econômico e político latino-americano, o que parece ter impactado as formulações – ou reformulações – dos projetos de integração regional da América Latina, assim como a formulação dos projetos da IIRSA, principalmente em dois aspectos: primeiramente, o tipo de financiamento das propostas de integração; e então, a coordenação geopolítica e geoeconômica das mesmas. De acordo com a visão de regionalismo aberto, caberia ao Estado promover a liberalização e desregulamentação dos fluxos financeiros e comerciais, e garantir segurança por meio de estratégias macroeconômicas, a fim de atrair investimentos privados. Nesse sentido, diferentemente das visões até então explicitadas, nas quais a condução de um projeto que impulsionasse os setores estratégicos nacionais deveria ser financiada e arquitetada pelo Estado, os projetos de integração ficariam ao alvedrio da lógica de valorização do capital privado, e de favorecimento ao mercado internacional.

A lógica do regionalismo aberto passou a ser promovida por órgãos como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que, no ano de 2002, lançou um relatório ressaltando a atrofia do setor público para realizar grandes investimentos, inclusive no que tange ao setor de infraestrutura<sup>142</sup>.

É a partir da lógica do regionalismo aberto que Eliezer Batista, no começo dos anos 1990, apresentou um projeto que critica a coordenação do planejamento e financiamento da infraestrutura na América do Sul até aquele momento. A base de sua crítica está na concepção

<sup>141</sup> NAÇÕES UNIDAS. Comissão Econômica para América Latina e o Caribe — Cepal. **El Regionalismo abierto en América Latina y el Caribe: la integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad.** Santiago de Chile, 1994. Tradução nossa: “Um processo de crescente interdependência econômica a nível regional, impulsionado tanto por acordos preferenciais de integração, quanto por outras políticas em um contexto de abertura e desregulamentação, com o objetivo de aumentar a competitividade dos países da região e de construir, na medida do possível, um alicerce para uma economia internacional mais aberta e transparente.”

<sup>142</sup> BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Beyond borders: the new regionalismo in Latin America.** Economic and Social Progress in Latin America, Report. Washington, 2002.

de que a coordenação dos projetos de infraestrutura teve como base questões nacionais endógenas, priorizando a ocupação do território e a economia local. Uma vez que a nova lógica era de interdependência, desregulamentação, fluxos comerciais e financeiros com cada vez menos barreiras geográficas, a proposta de Batista consistia na alocação dos projetos de infraestrutura para a criação de condições de integração do mercado nacional desses países ao mercado mundial, promovendo uma ampliação das vantagens comparativas e o aumento da competitividade da região. Entretanto, divergindo da lógica do regionalismo aberto, para Batista, o Estado deveria ter um papel coordenador nesse processo, tanto no planejamento quanto no financiamento desses projetos<sup>143</sup>.

#### **2.4 - Diferentes estudos e visões sobre a IIRSA:**

Desde a sua criação, a IIRSA divide opiniões no que tange aos seus objetivos, seus resultados ou seu *modus operandi*. Alguns entendem a IIRSA como um “passo atrás” na busca pelo desenvolvimento, alegando que a iniciativa contribui para a “reprimarização” da economia dos países sul-americanos e sobretudo do Brasil. Outros não consideram esse movimento como algo negativo, uma vez que defendem a especialização e a divisão internacional do trabalho na perspectiva ricardiana. Ainda, há aqueles que acreditam que a IIRSA é um importante passo para o desenvolvimento da região, afirmando que a conexão dos espaços viabilizaria produções em escala, contribuindo para a industrialização desses países. Outras perspectivas também apontam para questões de cunho ambiental e social, e alguns trabalhos priorizam o entendimento da IIRSA a partir dos estudos do desenvolvimento do capitalismo mundial e regional, e as consequências da criação de formas inovadoras de extração de mais valor.

De certa forma, a criação da IIRSA parece ter criado uma euforia tanto em movimentos sociais, quanto nas pesquisas acadêmicas. A razão disso pode ser compreendida pelo cenário de seu nascimento, que, como veremos posteriormente, foi um momento de mudanças econômicas, políticas e sociais, tanto na América Latina quanto no mundo, que foi, em grande medida, consequência da percepção da conjuntura anterior: as dinâmicas do mundo após o fim da Guerra Fria.

---

<sup>143</sup> BATISTA, Eliezer. **Infrastructure for sustainable development and integration of South America**: a report to business council for Sustainable Development – Latin America (BCSD – LA), 1996.

As diferentes visões decorrem prioritariamente das suas matrizes teóricas e das suas percepções e expectativas para esse novo cenário. Como consequência, existe uma extensa bibliografia sobre o tema.

Enrique García, presidente executivo CAF (Corporação Andina de Fomento), tem uma visão bastante entusiasmada da IIRSA. Para ele, os obstáculos geográficos da região como grandes distâncias com baixa densidade demográfica, barreiras naturais e vulnerabilidade a desastres causados pela natureza, aumentam o custo de transporte e acarretam baixa competitividade e produtividade<sup>144</sup>. Por essa razão:

A infra-estrutura [sic] é a chave da integração econômica e comercial, pois afeta o acesso aos mercados através de duas vias: o transporte de matéria prima aos centros de produção e posteriormente a distribuição dessa produção aos centros de consumo nacionais e internacionais<sup>145</sup>

Para García, a IIRSA é fundamental para o desenvolvimento de toda a região sul-americana e, a fim de lograr sucesso, deve contar com a redução das barreiras internas ao comércio, facilitando a identificação dos setores produtivos; capitalizar vantagens comparativas dos países fortalecendo a complementariedade de suas economias; realizar uma coordenação compartilhada entre os governos e o setor empresarial privado; entre outros pontos<sup>146</sup>.

Percebemos que a perspectiva de García está alinhada com o pensamento difundido pela Cepal após os anos 90, com o discurso semelhante àquele proposto pela ideia de regionalismo aberto.

No sentido oposto a essa análise, Igor Fuser faz uma crítica aos projetos da IIRSA<sup>147</sup>. Ao analisar os eixos de integração e desenvolvimento, o autor afirma que eles são compatíveis com o projeto neoliberal para a América do Sul, sendo corredores para facilitar a exportação de

---

<sup>144</sup> GARCÍA, Enrique. A integração da infra-estrutura na América do Sul: um impulso ao desenvolvimento sustentável e à integração regional. In: **DEP: Diplomacia, Estratégia e Política**. Projeto Raul Prebisch. vol. 1, nº 5 (jan/mar 2007). Brasília: Projeto Raúl Prebisch, 2007.

<sup>145</sup> GARCÍA, Enrique. A integração da infra-estrutura na América do Sul: um impulso ao desenvolvimento sustentável e à integração regional. In: **DEP: Diplomacia, Estratégia e Política**. Projeto Raul Prebisch. vol. 1, nº 5 (jan/mar 2007). Brasília: Projeto Raúl Prebisch, 2007. p.28.

<sup>146</sup> GARCÍA, Enrique. A integração da infra-estrutura na América do Sul: um impulso ao desenvolvimento sustentável e à integração regional. In: **DEP: Diplomacia, Estratégia e Política**. Projeto Raul Prebisch. vol. 1, nº 5 (jan/mar 2007). Brasília: Projeto Raúl Prebisch, 2007.

<sup>147</sup> FUSER, Igor. Infra-estrutura a serviço do grande capital. **Le Monde Diplomatique Brasil**. São Paulo, mar. 2008. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=128>> Acesso em: 05 set. 2015.

matéria-prima para a Europa, Estados Unidos e China. Segundo seu artigo<sup>148</sup>, os maiores beneficiários desses projetos são os capitais internacionais, o agronegócio e as grandes empresas brasileiras, em detrimento das comunidades ribeirinhas, dos indígenas, dos camponeses e da biodiversidade nos locais onde se situam as obras.

A crítica do Fuser decorre da percepção de que a especialização da economia sul-americana em produtos primários não é algo vantajoso para a região. Sendo assim, também é uma crítica ao modelo ricardiano de vantagens comparativas e ao regionalismo aberto. O autor ainda faz uma análise mais profunda, buscando identificar os grupos beneficiados e os prejudicados nesse processo.

Já Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar e Carlos Motto<sup>149</sup>, ao analisar os impactos das obras da IIRSA em cada um dos eixos de integração e desenvolvimento, concluem que a iniciativa é uma oportunidade de ganhos econômicos e políticos relativamente fáceis, beneficiando empresários e governantes locais, além de empresas transnacionais e dos interesses militares de vigilância da região. Todos esses interesses ocorrem em detrimento da natureza e da população, sendo responsáveis por inundações de territórios, a fim de construir represas; o aumento de doenças nos seres humanos; o reforço de regimes de escravidão; e danos a sistemas ecológicos inteiros<sup>150</sup>.

O trabalho de Ceceña, Aguilar e Motto apresenta um panorama dos problemas sociais, econômicos e ambientais, que, na maioria das vezes, é ocultado pelas propagandas positivas da modernização, e do entendimento da preservação da natureza como um obstáculo ao desenvolvimento. Curiosamente, sustentabilidade e preservação ambiental são bandeiras levantadas pelo Cosiplan, presentes, inclusive, nas missões e objetivos do Conselho<sup>151</sup>.

Raphael Padula traz uma abordagem definida por ele mesmo como realista na área de Relações Internacionais e estruturalista na área da Economia Política. Após uma minuciosa análise sobre a IIRSA, o contexto em que ela emerge e seus resultados ao longo de quase uma

---

<sup>148</sup> FUSER, Igor. Infra-estrutura a serviço do grande capital. **Le Monde Diplomatique Brasil**. São Paulo, mar. 2008. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=128>> Acesso em: 05 set. 2015.

<sup>149</sup> CECEÑA, Ana Esther; AGUILAR, Paula; MOTTO, Carlos. **Territorialidad de la dominación: la integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA)**. Buenos Aires: Observatório Latino Americano de Geopolítica, 2007.

<sup>150</sup> CECEÑA, Ana Esther; AGUILAR, Paula; MOTTO, Carlos. **Territorialidad de la dominación: la integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA)**. Buenos Aires: Observatório Latino Americano de Geopolítica, 2007.

<sup>151</sup> CECEÑA, Ana Esther; AGUILAR, Paula; MOTTO, Carlos. **Territorialidad de la dominación: la integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA)**. Buenos Aires: Observatório Latino Americano de Geopolítica, 2007.

década, o autor expõe as duas visões dominantes sobre o tema: o regionalismo aberto e a visão funcionalista, que influenciaram o que viria ser a IIRSA nos primeiros 10 anos de existência: um projeto neoliberal que não contribuiu para o desenvolvimento e uma maior autonomia da região no sistema internacional. A partir disso, Padula afirma que os países sul-americanos deveriam coordenar um projeto geopolítico de integração que visasse a industrialização, a inserção estratégica no sistema internacional, e a resolução dos problemas internos de cada um desses Estados, e não um projeto de integração que vise a maior captação de recursos de investimentos privados, em detrimento dos pontos estratégicos da integração física<sup>152</sup>.

É importante que a concertação política e econômica entre os Estados da região reúna recursos econômicos e estratégicos, articule e desenvolva a base produtiva de cada país, promova a capacidade de mobilidade, ocupação e desenvolvimento de espaços e o aproveitamento de recursos em toda sua potencialidade, promova a segurança e defesa regionais, e assim promova a projeção de poder dos Estados da região e sua inserção estratégica no sistema econômico e político internacional. Isto nos coloca dentro de um projeto emancipatório, e, sobretudo, dentro de um amplo processo civilizatório<sup>153</sup>.

O estudo de Padula é uma crítica ao modelo proposto pelo regionalismo aberto, resgatando, de certa forma, o pensamento cepalino da década de 50, que via na industrialização a saída para o “subdesenvolvimento”. A partir dessa perspectiva, a IIRSA, em um modelo ideal, deveria ser uma ferramenta que contribuísse com a industrialização e a defesa do território, visando uma projeção de poder da região frente ao cenário internacional, para um melhor posicionamento dentro da estrutura de reprodução do capitalismo mundial. É uma perspectiva que resgata autores clássicos da geopolítica e confere aos Estados a importância de coordenar a iniciativa de acordo com seus “interesses estratégicos”.

Mathias Seibel Luce, ao revisitar a questão de um possível subimperialismo brasileiro presente em sua análise da política externa do governo Lula entre 2003 e 2007, faz uma análise da IIRSA a partir dos planos políticos, financeiros e comerciais. Ele compartilha da visão da IIRSA como veia de um projeto neoliberal, calcada nos moldes da liberalização e da abertura comercial, mas também faz apontamentos fundamentais para entender a expansão de empresas e capitais brasileiros na região. Nesse sentido, Luce sinaliza para a relação do Banco Nacional

<sup>152</sup> PADULA, Raphael. **Integração regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica**. Tese de doutorado. Programa de Engenharia de Produção da COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ, agosto de 2010.

<sup>153</sup> PADULA, Raphael. **Integração regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica**. Tese de doutorado. Programa de Engenharia de Produção da COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ, agosto de 2010. p. 288

de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) com o financiamento de projetos da IIRSA, que age fortalecendo as grandes empresas brasileiras no setor da construção pesada, sobretudo por meio do programa de promoção às exportações, que tinha como contrapartida do financiamento a contratação exclusiva dessas empresas<sup>154</sup>.

O estudo de Luce faz um resgate teórico e conceitual sobre o subimperialismo, apresentando uma chave de análise para a política externa brasileira de forma geral, e para a IIRSA, de forma particular, que transpassa a análise sobre nacionalismo x “entreguismo”<sup>155</sup>, ou vantagens comparativas x industrialização. O foco da análise de Luce é a forma de reprodução do capitalismo contemporâneo, e essa perspectiva abre um leque para debates sobre os mais variados temas.

Luis Fernando Novoa realizou um estudo sobre as transnacionais brasileiras na América do Sul, enfatizando a atuação do BNDES. Para ele, a política do BNDES de promoção das exportações foi marcada por um modelo de “inserção competitiva”, no qual o banco buscou um reposicionamento vantajoso na divisão internacional do trabalho protagonizando concentração e centralização do capital. A partir desse entendimento de um banco público favorecendo grandes empresas privadas brasileiras na América do Sul, que Novoa expôs sua opinião sobre a IIRSA<sup>156</sup>. Sua crítica é bastante incisiva, afirmando que a iniciativa é:

[...] uma ferramenta política do imperialismo que, por dentro dos Estados nacionais sul-americanos, de forma coordenada, impulsiona acordos econômico-políticos, para aumentar a escala dos atuais corredores de exportação e criar novos, principalmente na Amazônia, onde o jogo político é mais visível com o desmonte da regulamentação ambiental, com a imposição de restrições às territorializações impeditivas da territorialização única dos grandes negócios, e com a regularização da grilagem e do latifúndio e de todas as suas práticas e modos criminosos, em suas “posses” e em seus “Estados”. [...] A IIRSA é uma arma imperialista/subimperialista inteligente com embalagem de desenvolvimento e integração. Trata-se de uma metodologia de repasse de recursos naturais, mercados potenciais e soberania a investidores privados em

---

<sup>154</sup> LUCE, Mathias Seibel. **O sub-imperialismo brasileiro revisitado: a política de integração regional do governo Lula (2003-2007)**. Dissertação de mestrado em Relações Internacionais. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007.

<sup>155</sup> Referência ao trabalho de Vizontini: VIZENTINI, Paulo Fagundes. **Relações Internacionais do Brasil: de Vargas a Lula**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002.

<sup>156</sup> NOVOA, Luis Fernando. “O Brasil e seu ‘desbordamento’: o papel central do BNDES na expansão das empresas transnacionais brasileiras na América do Sul. *In: Empresas transnacionais brasileiras na América Latina: um debate necessário*. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

escala continental, com respaldo político e segurança jurídica<sup>157</sup>.

Esse trecho mostra o caráter de denúncia do estudo de Novoa, que expõe a prática de enriquecimento dos setores privados a custo daquilo que é público, com respaldo político, jurídico e ideológico, mostrando claramente a complexidade das relações entre Estado e sociedade civil na expansão do capitalismo.

A expansão de capital e de empresas brasileiras principalmente na América do Sul e na África é vista por alguns autores dentro dos marcos de um panorama de cooperação Sul-Sul, em prol do desenvolvimento da periferia e da sua autonomia dos grandes centros, por meio da busca de alternativas aos capitais dos países imperialistas<sup>158</sup>. Para outros autores, tal expansão representa uma posicionamento hegemônico, imperialista ou sub-imperialista brasileiro frente a economias menos desenvolvidas<sup>159</sup>.

As vertentes apresentadas pelos diversos autores têm relação direta com o contexto em que estão inseridos, suas referências teóricas e suas expectativas de mudança ou manutenção da realidade vigente. Nessas interpretações acerca da IIRSA, é possível identificar, em alguns casos, a base do pensamento desenvolvimentista dos anos 50, que por sua vez, também é influenciado pela ênfase nas determinações geográficas, geopolíticas e geoeconômicas, que era o ponto de partida das análises de Ratzel e Kjéllen no século XIX. Em outras análises é possível notar uma crítica à forma de reprodução do capitalismo na América do Sul, o que, por sua vez, parece sofrer alguma influência das análises das teorias marxistas da dependência, sobretudo daquelas que enfatizam a existência de centros de acumulação capitalista na periferia do sistema

---

<sup>157</sup> NOVOA, Luis Fernando. “O Brasil e seu ‘desbordamento’: o papel central do BNDES na expansão das empresas transnacionais brasileiras na América do Sul. *In: Empresas transnacionais brasileiras na América Latina: um debate necessário*. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular. 2009. p. 200.

<sup>158</sup> Para exemplos, ler: AMORIM, Celso. “Perspectivas da cooperação internacional”. *In: MARCOVITCH, Jacques. Cooperação internacional: estratégia e gestão*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994; LAFER, Celso. “Política externa brasileira: reflexão e ação”. *In: MARCOVITCH, Jacques. Cooperação internacional: estratégia e gestão*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994; LOPES, Carlos. *Cooperação e desenvolvimento humano: a agenda emergente para o novo milênio*. São Paulo: Editora da Unesp, 2005; IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; ABC – Agência Brasileira de Cooperação. *Cooperação brasileira para o desenvolvimento internacional 2005-2009*. Brasília: IPEA; ABC, 2010.

<sup>159</sup> Para exemplos, ler: NOVOA, Luis Fernando. “O Brasil e seu ‘desbordamento’: o papel central do BNDES na expansão das empresas transnacionais brasileiras na América do Sul. *In: Empresas transnacionais brasileiras na América Latina: um debate necessário*. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular. 2009; LUCE, Mathias Seibel. *O sub-imperialismo brasileiro revisitado: a política de integração regional do governo Lula (2003-2007)*. Dissertação de mestrado em Relações Internacionais. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007; MARINI, Ruy Mauro. *La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo*”. *Cuadernos Políticos*, n. 12, abr-jun. México, 1997.

internacional, favorecendo, não só a burguesia dos países centrais, mas também parte da burguesia dos países ditos periféricos.

### **Capítulo III**

#### **A IIRSA em sua essência: corredores de exportações e a expansão internacional de capitais brasileiros**

Por ter mais de uma década de vigência, e por se inserir num contexto que causa bastante divergência nos estudiosos de Economia, Política, Relações Internacionais, História, entre outras áreas, a IIRSA é alvo de bastantes pesquisas, comentários, declarações e até mesmo expectativas. Entretanto, parece não haver uma quantidade significativa de esforços para analisar os contratos das obras, seus valores, as empresas que as realizam, e até mesmo zonas espaciais que são conectados com as realizações das obras.

Nesse sentido, pretendemos neste capítulo realizar uma imersão nas fontes primárias, buscando analisar os contratos das obras, as fichas dos projetos, os mapas de distribuição das obras e dados sobre as pautas de exportação dos países sul-americanos nos 15 primeiros anos de vigência da IIRSA.

#### **3.1 - Análise do Eixo Mercosul-Chile:**

O eixo Mercosul-Chile está dividido em seis grupos de projetos, com obras nos setores de comunicação, energia e transporte, em uma área que abrange Minas Gerais, São Paulo, os estados do Sul do Brasil, o Uruguai, parte leste e sul do Paraguai e áreas no centro da Argentina e do Chile, conforme pode ser visualizado no mapa a seguir:

Mapa 3.1. O Eixo Mercosul-Chile



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#mcc>>. Acesso em: jul, 2017.

Representando 18% da superfície da América do Sul, o eixo é conformado pelos países que, juntos, detêm quase 50% do PIB da região, sendo a área mais dinâmica de fluxos comerciais e, também, com o maior número de projetos de infraestrutura dentro da carteira da IIRSA<sup>160</sup>.

A maioria dos projetos do eixo abrange o setor de transporte, sobretudo nas áreas de construção, melhoramento e ampliação de rodovias que conectam leste a oeste do continente, e de portos localizados na costa do Atlântico e do Pacífico. De acordo com dados de 2016, a malha rodoviária dos países que compõe o eixo alcança uma longitude de quase dois milhões de quilômetros, e menos de 10% encontra-se pavimentada; a rede ferroviária alcança, aproximadamente, 61.424 km, com 87% em condições de operação; e seu sistema portuário conta com 46 portos principais, em sua maioria nas costas dos oceanos Atlântico e Pacífico e nos rios da Prata, Paraná, Paraguai e Uruguai<sup>161</sup>.

No que tange à composição populacional, o Eixo Mercosul-Chile é o mais populoso, com aproximadamente 35% da população da América do Sul. Em contrapartida, tem o menor índice de existência de comunidades originárias, que compõem em torno de 1% da população

<sup>160</sup> Dado do sítio da IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#mcc>>. Acesso em jun/2017.

<sup>161</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf). Acesso em: jun de 2017

do eixo. Além disso, apenas 6% de toda zona territorial, conta com pelo menos algum grau de proteção ambiental<sup>162</sup>.

Segundo o sítio de IIRSA, os objetivos gerais do conjunto de obras do Eixo Mercosul – Chile são:

[...]: (i) desarrollar infraestructura y logística para incrementar el comercio entre los mercados locales, regionales y globales; (ii) incrementar la competitividad de las cadenas productivas existentes y desarrollar nuevas a nivel regional; (iii) optimizar los flujos de bienes y servicios, así como promover el desarrollo del turismo y facilitar la circulación de personas; (iv) aumentar la capacidad y confiabilidad de los sistemas eléctricos y gasíferos, asimismo diversificar la matriz energética<sup>163</sup>.

Cada um dos seis grupos do Eixo Mercosul-Chile foi pensado a partir de uma função estratégica de integração<sup>164</sup>, que, de maneira geral, englobam a consolidação da infraestrutura e logística necessárias para expansão dos mercados intra e extra regionais e para o aumento da competitividade das empresas localizadas nesse espaço; aproveitamento das condições de escala e demanda para atrair participação público-privada; otimização dos fluxos de pessoas e mercadorias das zonas mais dinâmicas do Mercosul; facilitação para que o Chile seja plataforma logística de conexão entre mercados dos países do Eixo e a Ásia, sobretudo a China; desenvolvimento do turismo integrado na região; e aumento da capacidade de geração, transmissão e distribuição de energia.

Com relação ao comércio dos países do eixo, importantes alterações ocorreram no início do século XXI, que podem ser entendidas tanto como causa, quanto como consequência das funções estratégicas dessa integração.

No que tange ao Brasil, no ano de 2000, o principal destino das exportações brasileiras eram os Estados Unidos, com um total de 23%; seguido pela Argentina, com 11%; e tendo a

<sup>162</sup> Dado do sítio da IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#mcc>>. Acesso em jun/2017.

<sup>163</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017.p.204; “i) desenvolver infraestrutura e logística para incrementar o comércio entre os mercados locais, regionais e globais; ii) incrementar a competitividade das cadeias produtivas existentes e desenvolver novas a nível regional; iii) otimizar os fluxos de bens e serviços, assim como promover o desenvolvimento do turismo e facilitar a circulação de pessoas; iv) aumentar a capacidade e confiança dos sistemas elétricos e gasíferos, e diversificar a matriz energética. Tradução nossa.

<sup>164</sup> Para informações detalhadas ver: Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017

China em 12º lugar, com um total de 2,26% das exportações<sup>165</sup>. Os principais produtos exportados foram materiais de transporte e componentes (17,05%), principalmente aviões, automóveis e motores para automóveis; produtos metalúrgicos (10,70%), principalmente produtos semimanufaturados de ferro ou aço, alumínio em estado bruto e produtos laminados planos de ferro ou aço; e soja, (7,53%) em farelo, trituração e óleo<sup>166</sup>. Já no ano de 2015, a China ocupou o primeiro lugar dos destinos das exportações brasileiras, com total de 18,63%; seguido pelos Estados Unidos, com 12,60%; e Argentina, com 6,70%)<sup>167</sup>. Os principais produtos exportados foram soja trituração (10,98%), minérios de ferro e seus concentrados (7,36%), óleos brutos de petróleo (6,16%), carne de frango (3,26%) e açúcar de cana em estado bruto (3,09%)<sup>168</sup>. É possível notar que a pauta de exportações brasileiras é diversificada em relação aos produtos que exporta e também em relação aos parceiros com quem negocia, não parecendo haver uma priorização de exportações para países “centrais” ou “periféricos”.

Com relação à Argentina, em 2000, o principal destino das exportações foi o Brasil, com 26,54% do total de destinos; seguido pelos Estados Unidos, com 11,95%; e em 3º lugar o Chile, com 10,15%. Os principais produtos exportados foram petróleo em estado bruto, soja e derivados, trigo e milho<sup>169</sup>. Em 2015, o principal destino das exportações continuou sendo o Brasil (17,78%), seguido por China (9,11%) e, em terceiro lugar, Estados Unidos (6,04%). Os principais produtos continuaram sendo petróleo em estado bruto, soja e derivados e milho<sup>170</sup>.

O Uruguai, nos anos 2000, teve como principal destino das exportações o Brasil, com 23,09%; a Argentina, com 17,89%; e Estados Unidos, com 8,35%. A China aparecia em 4ª posição, com 3,97% das exportações. Os principais produtos exportados na época foram carne

<sup>165</sup> Dados disponíveis em sítio do Ministério da Indústria, comércio exterior e serviços. Principais países de destino. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/balanca/mes/2000/BCE006.doc>>. Acesso em: 12 de ago de 2017.

<sup>166</sup> Dados disponíveis em sítio do Ministério da Indústria, comércio exterior e serviços. Grupos de produtos: acumulado e mensal. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/balanca/mes/2000/BCE010.doc>>. Acesso em 12 de ago de 2017

<sup>167</sup> Dados disponíveis em sítio do Ministério da Indústria, comércio exterior e serviços. Principais países de destino. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/balanca/mes/2015//BCE006.doc>

<sup>168</sup> Dados disponíveis em sítio do Ministério da Indústria, comércio exterior e serviços. Grupos de produtos: acumulado e mensal. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/balanca/mes/2015//BCE014.doc>>. Acesso em 12 de ago de 2017.

<sup>169</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Argentina 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/ARG/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 12 de ago de 2017

<sup>170</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Argentina 2015. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/ARG/Year/2015/Summary>>. Acesso em 12 de ago de 2017.

bovina, couro e pele bovina e equina, lã penteada e arroz<sup>171</sup>. Em 2015, o principal importador de produtos uruguaios continuou a ser o Brasil, com 14,79%; seguido pela China, com 13,92%; depois os Estados Unidos, com 6,87%; e a Argentina com 4,96%. A soja e seus derivados se tornaram os principais produtos exportados, seguidos por carne bovina, madeira em estado bruto, e arroz<sup>172</sup>.

Os principais destinos de exportações paraguaias em 2000 foram países sul-americanos: o Brasil, com 38,71%; o Uruguai, com 14,15% e a Argentina, com 10,58%. Os principais produtos exportados foram soja e seus derivados, algodão, carne bovina e madeira<sup>173</sup>. No ano de 2015, o Brasil continuou a ser o principal destino das exportações paraguaias, com 31,69%, seguido por Rússia, com 9,06% e Argentina, com 8,08%. O principal produto exportado passou a ser energia elétrica, seguida pela soja e derivados e carne bovina<sup>174</sup>.

Em 2000, os principais países destinos de exportações chilenas foram os Estados Unidos, com 16,51%; o Japão, com 13,98%; e o Reino Unido, com 5,85%. O Brasil aparecia em quarto lugar, com 5,32%, seguido da China, com 4,95%. Os principais produtos exportados foram cobre refinado e mineral de cobre e seus concentrados, pasta química de madeira, uvas e vinhos<sup>175</sup>. No ano de 2015, a China se tornou o principal destino das exportações do Chile, com um total de 26,31%, seguido pelos Estados Unidos, com 13,04% e Japão, com 8,61%. O Brasil apareceu em quinto lugar, com um total de 4,91% das exportações. Os principais produtos continuaram a ser cobre refinado e mineral de cobre e seus concentrados, seguido por cobre em estado bruto, vinhos e uvas<sup>176</sup>.

---

<sup>171</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Uruguay 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/URY/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 12 de ago de 2017

<sup>172</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Uruguay 2015. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/URY/Year/2015/SummaryText>>. Acesso em: 12 de ago de 2017

<sup>173</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Paraguay 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/PRY/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 12 de ago de 2017

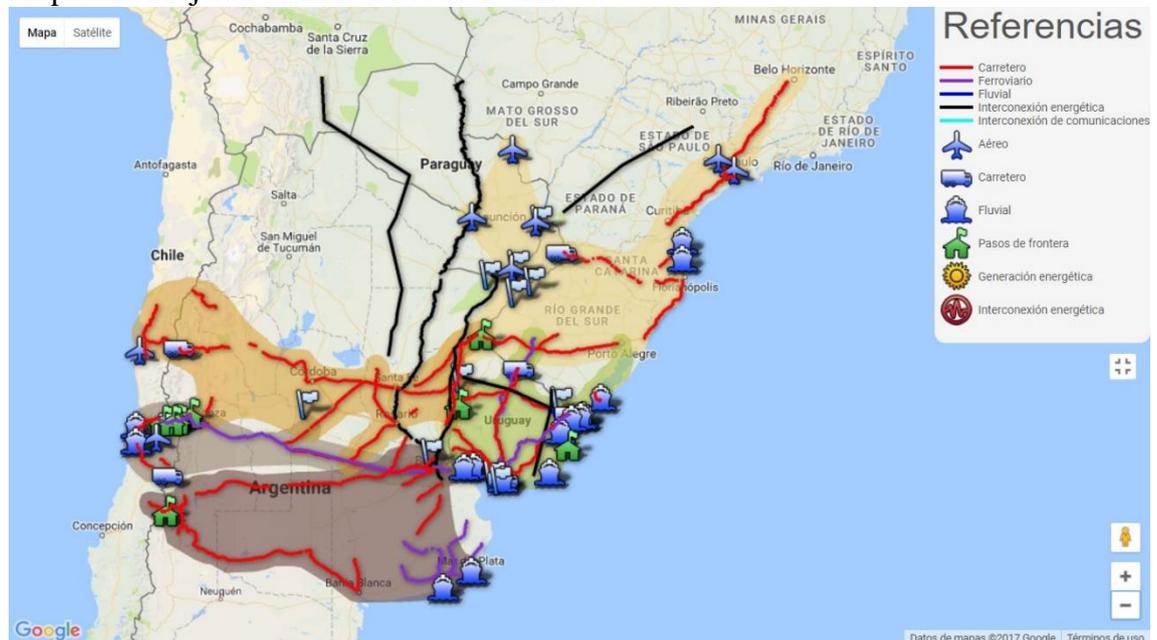
<sup>174</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Paraguay 2015. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/PRY/Year/2015/SummaryText>>. Acesso em: 12 de ago de 2017

<sup>175</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Chile 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/CHL/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 12 de ago de 2017

<sup>176</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Chile 2015. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/CHL/Year/2015/Summarytext>>. Acesso em: 12 de ago de 2017

Abaixo, temos um mapa com a distribuição dos projetos que formam o Eixo Mercosul-Chile:

Mapa 3.2. Projetos do Eixo Mercosul-Chile



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#mcc>>. Acesso em: jul, 2017.

Uma das principais características desse eixo é a presença de três importantes áreas de logística e infraestrutura portuária: os litorais paulista e sulista brasileiros; o rio da Prata, e os portos da área central do Chile. Nessas áreas estão localizadas diversas obras de melhoria e ampliação de portos, que estão conectados a importantes centros produtivos por meios de rodovias e ferrovias, que também são abarcadas nos projetos da IIRSA. Ganham destaque as obras de duplicação das rodovias de Belo Horizonte à São Paulo e de São Paulo à Curitiba, favorecendo o desenvolvimento agrícola, industrial e comercial, tanto pelo acesso aos portos, destinando a produção aos mercados internacionais, quanto por ser importante rota de abastecimento dos polos consumidores do Brasil. Outros projetos de rodovias criam corredores viáveis para acesso bioceânico.

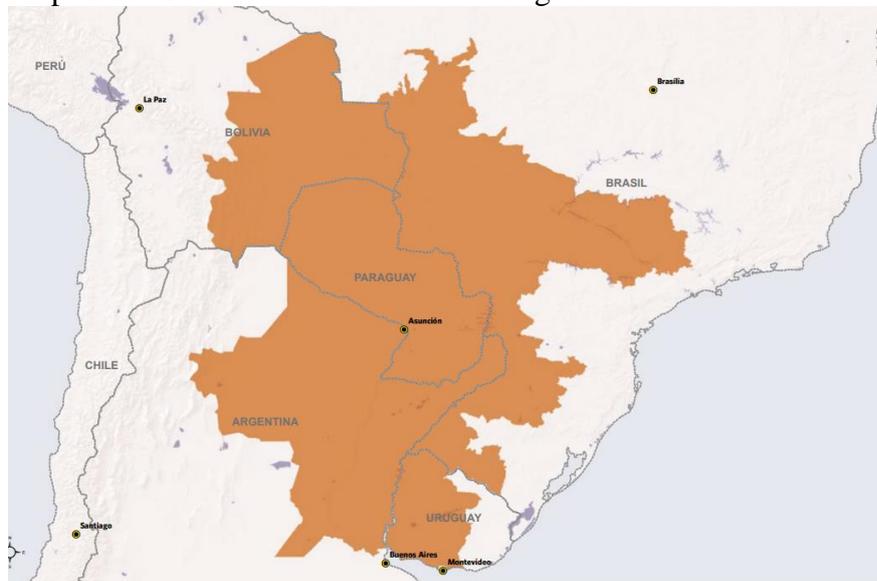
No que tange às obras ferroviárias, há uma concentração dos projetos do Eixo Mercosul-Chile na zona sul da região, conectando o Rio Grande do Sul, o Uruguai, e o extremo oeste argentino ao porto de Valparaíso, um dos principais portos da costa chilena, cujo projeto de ampliação se encontra em execução na carteira da IIRSA.

O Eixo Mercosul-Chile ainda conta com grandes obras de energia, nos subsetores de geração e interconexão energética, com projetos de gasodutos, linhas de transmissões, hidroelétricas e centrais térmicas, elétricas e nucleares.

### 3.2 - Análise do Eixo Hidrovia Paraná-Paraguai:

O Eixo Hidrovia Paraná-Paraguai é composto por cinco grupos de projetos, com obras nos setores de comunicação, energia e transporte, em uma área em torno dos rios Paraguai, Paraná e Uruguai, abrangendo todo território do Paraguai, parte oeste dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, parte do centro-oeste brasileiro, parte leste da Bolívia – o que engloba a cidade de Santa Cruz de La Sierra -, parte nordeste da Argentina – englobando as cidades de Santa Fe e Rosario -, e o oeste do Uruguai, excluindo a cidade de Montevideú, conforme pode ser visualizado no mapa abaixo:

Mapa 3.3 - O Eixo Hidrovia Paraná-Paraguai



Fonte: IIRSA. <<http://www.iirsa.org/infographic#hpp>>. Acesso em julho, 2017.

Sendo o segundo maior eixo em termos territoriais, com aproximadamente 20% da superfície sul-americana, e o terceiro maior em contingente populacional, com 29% dos habitantes do continente, o eixo Hidrovia Paraguai-Paraná recebe grande parte dos projetos da IIRSA, ficando atrás apenas do eixo Mercosul-Chile.

Cabe destacar que a região abrangida pelo eixo conta com uma relevante presença de comunidades originárias, sobretudo na Bolívia e no estado do Mato Grosso, mas também na

Argentina, no Paraguai e em algumas áreas do sul do Brasil. Essas comunidades, de maneira geral, se dedicam a atividades de agricultura e pecuária de subsistência, e artesanatos em áreas turísticas, não participando efetivamente de um circuito econômico regional. No que tange a preservação ambiental, apenas 8% da superfície do eixo conta com algum grau de proteção<sup>177</sup>.

O eixo Hidrovia Paraguai-Paraná é pensado a partir da necessidade de melhorar a navegabilidade e a conexão entre os rios da região e deles com o Atlântico. Nesse sentido, a maior parte dos projetos de infraestrutura está ligada ao setor de transportes fluviais, mas também abrange os projetos de rodovias e ferrovias que facilitam o acesso aos rios e ao oceano.

Segundo o sítio de IIRSA, os objetivos gerais do conjunto de obras do Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná são:

[...] i) fortalecer a competitividade dos países e regiões mediterrâneas mediante uma conexão eficiente com o Atlântico; ii) fortalecer e estimular a integração das cadeias produtivas e de consumo ao longo do Eixo; iii) facilitar o fluxo de habitantes entre os países do Grupo<sup>178</sup>.

Os cinco grupos de projetos que conformam o Eixo têm objetivos estratégicos específicos que, de forma geral, giram em torno de uma integração econômica, social e sustentável entre os países da região da bacia; facilitação do fluxo de pessoas da região; estímulo da integração de cadeias produtivas e de consumo; e do fortalecimento da competitividade de países e áreas mediterrâneas por meio de um sistema fluvial e portuário eficientes, que permitam o acesso ao Atlântico.<sup>179</sup>

Com relação ao comércio dos países do Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná, a maioria já teve seu perfil traçado na sessão anterior, uma vez que quatro dos cinco países pertencentes a este Eixo também fazem parte do Eixo Mercosul-Chile, sendo a única exceção a Bolívia.

Em 2000, o principal destino das exportações bolivianas foram os Estados Unidos, com 24% do total. O segundo destino foi a Colômbia, com 13,23%, seguido pelo Reino Unido, com 11,51%, e pelo Brasil, com 11,39%. O principal produto exportado foram zinco e seus concentrados, seguido por resíduos sólidos da extração do óleo de soja, aviões e demais veículos

<sup>177</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017.

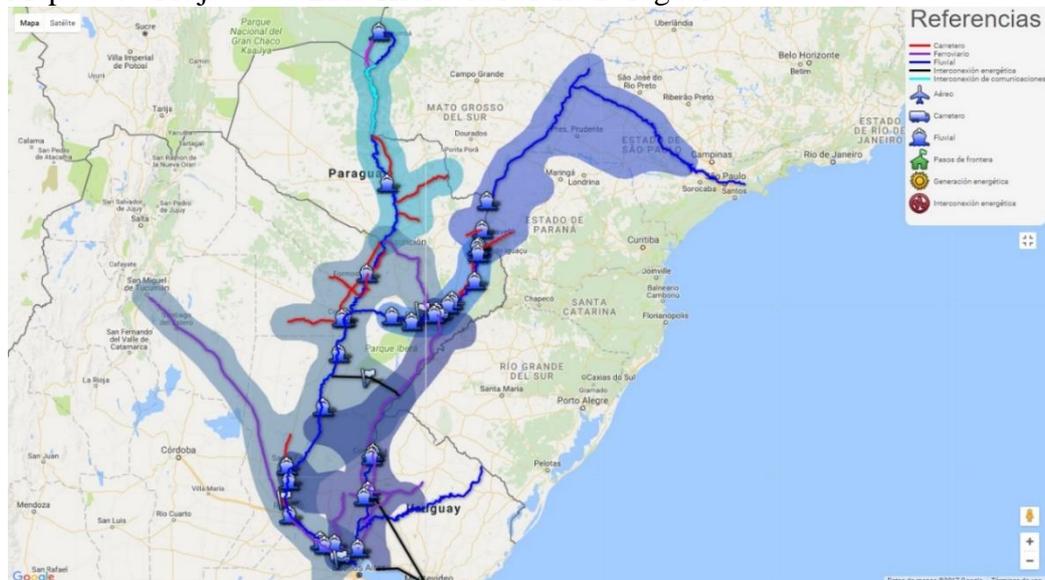
<sup>178</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017. p.164.

<sup>179</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017

aéreos e gás natural<sup>180</sup>. Em 2015, o principal destino das exportações da Bolívia foi o Brasil, com 28,5% do total; seguido por Argentina, com 16,88; Estados Unidos, com 12,08%; Colômbia, com 6,32%; e China com 5,34%. Os principais produtos exportados foram: gás natural, numa proporção aproximadamente quatro vezes maior do que o segundo produto mais exportado, que foi o zinco e seus concentrados, seguidos por ouro, e prata<sup>181</sup>.

Abaixo, um mapa com a distribuição dos projetos que formam o Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná, dos quais destacam-se o melhoramento da navegabilidade na Bacia do Prata, por onde é escoada grande parte da produção agrária, e de minerais extraídos em seus arredores, que são destinados tanto ao Rio da Prata, quanto ao porto de Santos, para atender ao comércio internacional.

Mapa 3.4 - Projetos do Eixo Hidrovia Paraná-Paraguai



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#hpp>>. Acesso em jul, 2017.

Além disso, o Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná conta com grandes obras ferroviárias, que ligam o Paraguai, o norte do Uruguai e o norte da Argentina ao Rio da Prata. Na ficha das obras ferroviárias, os objetivos são explícitos: escoar a produção dessas áreas para o litoral atlântico, descomprimindo o trânsito de caminhões nas rodovias, diminuindo tempo e custo, e aumentando a segurança das transações, a fim de aumentar a competitividade no mercado

<sup>180</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Bolivia 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/BOL/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 13 de ago de 2017

<sup>181</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Bolivia 2015. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/BOL/Year/2015/Summarytext>>. Acesso em: 13 de ago de 2017

internacional. O eixo também conta com obras pontuais em algumas rodovias, em sua maioria conectando áreas de intensa produção agrária ao sistema fluvial da bacia do Prata.

### 3.3 - Análise do Eixo de Capricórnio:

O Eixo Capricórnio está dividido em cinco grupos de projetos, com obras nos setores de energia e transporte, em uma área que abrange a costa do Pacífico na região norte do Chile, o norte da Argentina, parte andina da Bolívia – englobando cidades como Potosí e Tarija, todo o Paraguai, e os estados de Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, no Brasil, criando um corredor de conexão oceânica no sul do continente sul-americano, conforme pode ser observado no mapa abaixo:

Mapa 3.5 – O Eixo de Capricórnio.



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#cap>>. Acesso em: jul, 2017.

A área compreendida pelo Eixo de Capricórnio abrange um total de 15,3% da superfície da América do Sul, e 13,2% do contingente populacional do continente. A presença de comunidades originárias também é bastante relevante, sobretudo na Bolívia e no norte da Argentina. Além disso, aproximadamente 6% de sua superfície total, conta com algum tipo de proteção ambiental<sup>182</sup>.

<sup>182</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jul de 2017.

A maior parte dos projetos é de construção, pavimentação e reabilitação de rodovias, com destaque para os corredores vias que, junto com uma rede ferroviária de 61.424km, ligam centros de produção agrícola e de extração de minerais aos portos do Eixo<sup>183</sup>

Segundo o sítio de IIRSA, os objetivos gerais do conjunto de obras do Eixo de Capricórnio são:

[...] i) fortalecer a conectividade dos territórios envolvidos do pacífico até a Hidrovia Paraguai-Paraná; ii) melhorar as condições de integração produtiva e competitivas do noroeste da Argentina, sul da Bolívia e Paraguai; iii) reforçar o desenvolvimento socioeconômico dos territórios envolvidos; iv) aproveitar as complementariedades para o desenvolvimento do turismo integrado (noroeste da Argentina, sul da Bolívia e norte do Chile)<sup>184</sup>.

Cada um dos cinco grupos de projetos tem objetivos estratégicos específicos, que, de maneira geral, giram em torno da melhoria da integração produtiva e competitiva; facilitação do fluxo de pessoas, promovendo o turismo; redução de custos e aumento da segurança dos fluxos de bens e serviços; consolidação de um sistema eficiente para escoar a produção regional para o mercado internacional; e possibilitar alternativa de fluxos comerciais dos países da região com os mercados do Pacífico<sup>185</sup>.

O perfil exportador de todos os países do Eixo nos anos de 2000 e 2015 já foi traçado anteriormente, uma vez que Brasil, Argentina, Paraguai, Bolívia e Chile também fazem parte dos Eixos Mercosul-Chile e/ou Hidrovia Paraguai-Paraná.

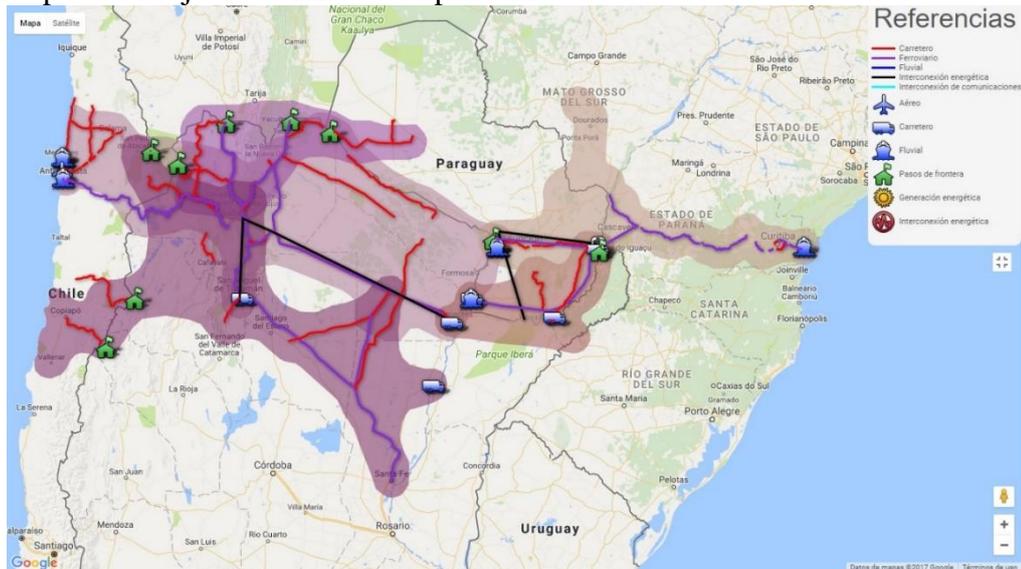
Abaixo temos um mapa com a distribuição dos projetos que conformam o Eixo Capricórnio. Desses projetos, destacam-se gigantescas obras ferroviárias que vão desde o porto Paranaguá, na costa do Paraná, no Atlântico, até o porto de Antofagasta, no Pacífico. Se conecta ao norte com obras do Eixo Interoceânico Central e ao sul com o Eixo Mercosul-Chile, áreas de grande produção de soja e milho, que usufruem do setor ferroviário para a conexão com os portos do Atlântico e do Pacífico. Não por acaso, os principais produtos exportados pelo porto de Paranaguá são soja e milho.

<sup>183</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jul de 2017.

<sup>184</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017. p.108.

<sup>185</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jul de 2017

Mapa 3.6. Projetos do Eixo de Capricórnio



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#cap>>. Acesso em: jul, 2017.

As rodovias do Eixo Capricórnio também desempenham função semelhante, seja fazendo uma conexão horizontal do centro do Eixo com os portos marítimos, ou, permitindo acesso ao subsetor ferroviário que realiza essa conexão.

### 3.4 - Análise do Eixo Escudo das Guianas:

O Eixo Escudo das Guianas está dividido em seis grupos de projetos, com obras nos setores de comunicação, energia e transporte, em uma área que corresponde ao Estados da Guiana e Suriname, o nordeste da Venezuela - incluindo Caracas e a bacia do Orinoco -, e o norte da região norte do Brasil, abrangendo a totalidade dos estados do Amapá e Roraima, e parte dos estados Amazonas e Pará, conforme pode ser identificado no mapa a seguir:

Mapa 3.7 - O Eixo Escudo das Guianas



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#guy>>. Acesso em: jul, 2017.

No que tange ao território, o Eixo corresponde a 9% do da superfície sul-americana. Desse espaço, aproximadamente 60% conta com algum tipo de proteção ambiental. Seu contingente populacional corresponde à 4,2% dos habitantes do continente e a presença de comunidades originárias é grande, mas ameaçada por invasões de terras para a extração florestal ou mineral, degradando selvas e bosques, que são parte relevante para sua sobrevivência econômica, social e cultural<sup>186</sup>.

Dos 20 projetos que compõem o Eixo Escudo das Guianas, 18 são no setor de transporte, e a grande maioria é de construção, pavimentação e reabilitação de rodovias, que conectam a Amazônia com os portos que dão acesso ao Caribe.

Segundo o sítio de IIRSA, os objetivos gerais do conjunto de obras do Eixo Escudo das Guianas estão orientados a:

[...] consolidar uma conexão física para promover o desenvolvimento sustentável e a integração dos setores econômicos com potencial, tais como a indústria pesada; bens duráveis; mineração e joalheria; agronegócio e turismo (tanto do tipo ecológico, quanto do tipo caribenho)<sup>187</sup>.

<sup>186</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jul de 2017.

<sup>187</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017. p.146.

Cada um dos quatro grupos de projetos do eixo conta com objetivos estratégicos específicos, que, de maneira geral, giram em torno do desenvolvimento de setores econômicos com potencial e apoio ao desenvolvimento e integração entre o norte do Brasil com o norte da América do Sul e entre Venezuela, Guiana e Suriname.

No que tange as características exportadoras dos países que compõe o eixo, não parece ter havido grandes alterações nesses 15 anos, podendo ser percebida uma manutenção dos principais produtos exportados e destinos das exportações.

Nos anos 2000, o principal destino das exportações venezuelanas eram os Estados Unidos, com quase 60% do total; seguidos pelas Antilhas Holandesas, com 5,61%. O Brasil aparecia em 4º lugar, com 3,65%. Os principais produtos exportados eram óleos de petróleo em estado bruto e minerais betuminosos, seguidos por alumínio e ferro<sup>188</sup>. No ano de 2015, os Estados Unidos continuaram a ser o principal destino das exportações da Venezuela, embora em proporções menores - aproximadamente 40% das exportações. A China passou a ser a segundo destino principal das exportações, seguido pela Índia, Cingapura e Suíça. O petróleo continuou como o principal produto exportado, tanto em estado bruto, quanto refinado, seguido por ouro e álcool<sup>189</sup>.

No Suriname, no ano de 2000, 77,56% das exportações foram destinadas a não especificados. Ao Canadá, foram destinados 7,74%; seguido por Reino Unido, com 4,03%; Países Baixos com 2,99%; e Guiana com 1,67% das exportações. Os principais produtos exportados foram arroz com casca, seguido por óleos de petróleo e de minerais betuminosos, arroz descascado e cigarro<sup>190</sup>. Em 2014, os maiores destinos das exportações foram Estados Unidos, com 24,33%; Emirados Árabes Unidos, com 22%; Bélgica, com 13% e Guiana com 7,29%. Os produtos mais exportados foram óleo de petróleo e outros minerais betuminosos, seguidos por arroz, madeira e uísque<sup>191</sup>.

Na Guiana, no ano de 2000, o principal destino das exportações foram os Estados Unidos, com 31,3% do total; seguido pelo Canadá, com 21,9% e pelo Reino Unido, com

---

<sup>188</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Venezuela 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/VEN/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 15 de ago de 2017

<sup>189</sup> The Observatory of Economic Complexity. Perfil Venezuela. Disponível em: <<http://atlas.media.mit.edu/pt/profile/country/ven/>>. Acesso em: 24 de ago de 2017.

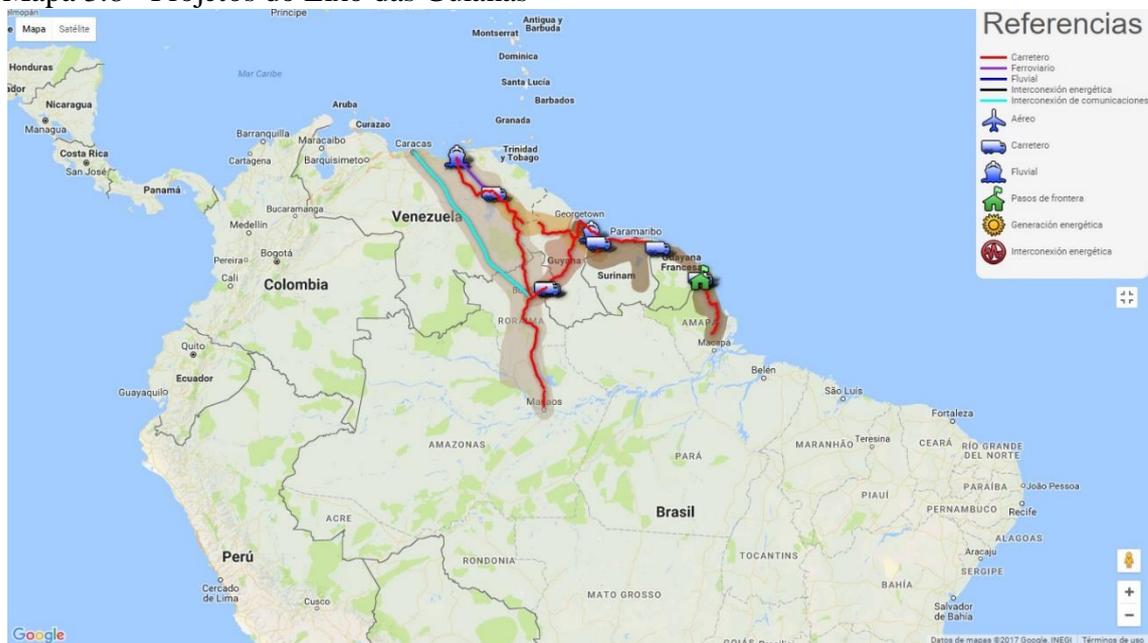
<sup>190</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Suriname 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/SUR/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 15 de ago de 2017.

<sup>191</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Suriname 2014. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/SUR/Year/2014/Summarytext>>. Acesso em: 15 de ago de 2017

19,03%. Os principais produtos exportados foram açúcar em estado bruto, seguido por ouro e minerais de alumínio e seus concentrados<sup>192</sup>. No ano de 2015, não houve grandes alterações no que tange os destinos mais relevantes das exportações, sendo mantido em primeiro lugar, os Estados Unidos, com 24,18%; seguido pelo Canadá, com 12,34; Trindade e Tobago, com 9,61%; e Reino Unido com 7,09%. Os principais produtos exportados foram ouro, arroz descascado, minerais de alumínio e seus concentrados, contêineres e açúcar<sup>193</sup>.

Abaixo temos um mapa com a distribuição dos projetos que conformam o Eixo Escudo das Guianas. Esse eixo conta com um projeto de comunicação de uma linha de fibra ótica que conecta a cidade de Caracas à Boa Vista. Mas, dos 20 projetos que compõe o Eixo, 18 são do setor de transporte, e 13, especificamente da construção e melhorias de rodovias. Essas rodovias contribuem para uma conexão de importantes cidades do norte do Brasil (Manaus e Macapá) aos portos com fácil acesso ao Mar do Caribe. Além das rodovias, destaca-se um projeto ferroviário que conecta a ponte sobre o rio Orinoco, na região da Ciudad Guayana, até o porto de Guanta, que está sob águas profundas do Mar do Caribe, facilitando, sobretudo, a conexão do norte do Brasil com o porto venezuelano.

Mapa 3.8 - Projetos do Eixo das Guianas



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#guy>>. Acesso em: jul, 2017.

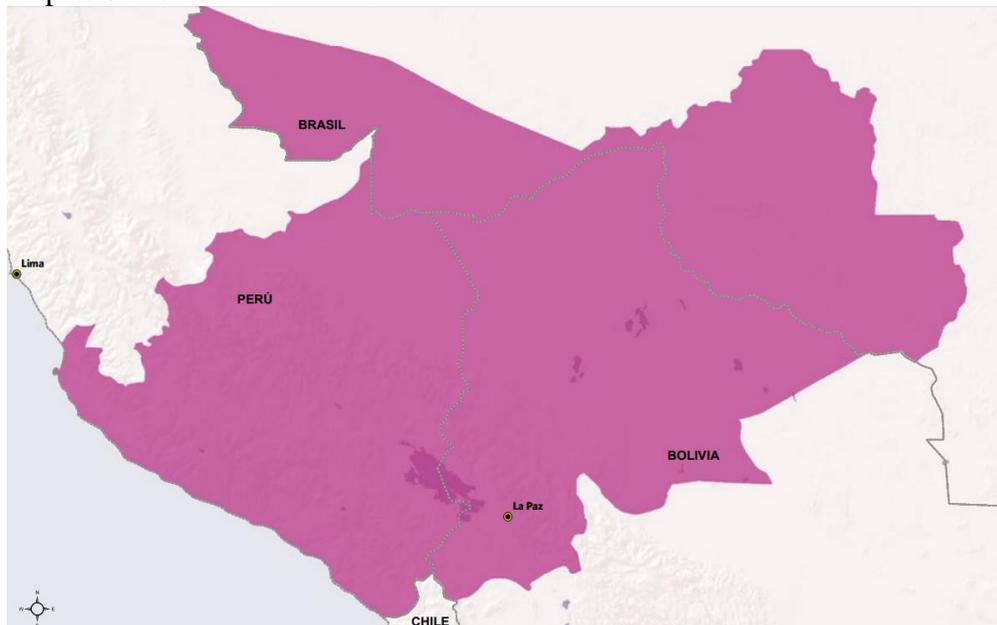
<sup>192</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Guyana 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/GUY/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 16 de ago de 2017

<sup>193</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Guyana 2015. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/GUY/Year/2015/Summarytext>>. Acesso em: 16 de ago de 2017

### 3.5 - Análise do Eixo Peru-Brasil-Bolívia:

O eixo Peru-Brasil-Bolívia é formado por 3 grupos de projetos, com obras nos setores de energia e transporte, em uma área que abrange o sudeste do Peru, o noroeste da Bolívia, e os estados do Acre e de Rondônia na região norte do Brasil, conforme pode ser observado no mapa abaixo:

Mapa 3.9 - O Eixo Peru-Brasil-Bolívia



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#pbb>>. Acesso em: jul, 2017.

A área da superfície do eixo Peru-Brasil Bolívia corresponde a 6,5% do total da América do Sul, e sua respectiva população abrange 3,1%, tendo uma relevante presença de comunidades originárias, que habitam sobretudo o território andino da Bolívia e o sul do Peru. Da área de 1.159.504 km<sup>2</sup> correspondente a todo Eixo, aproximadamente 22% do território conta com algum tipo de proteção ambiental<sup>194</sup>.

A maioria dos projetos de infraestrutura são no setor de transporte, mais especificamente em obras de rodovias, que conectam a parte continental do Eixo aos portos do pacífico.

<sup>194</sup> Dados do sítio da IIRSA. Disponíveis em: <<http://www.iirsa.org/infographic#pbb>>. Acesso em 20 de ago de 2017.

Segundo o sítio da IIRSA, os objetivos gerais do conjunto de obras do Eixo Peru-Brasil-Bolívia são “diversificar a matriz energética da região e consolidar uma via fluvial internacional para gerar novas possibilidades de desenvolvimento socioeconômico”<sup>195</sup>.

Cada um dos três grupos de projetos do eixo tem objetivos estratégicos específicos, que, de maneira geral, gira em torno da consolidação do desenvolvimento socioeconômico da macrorregião por meio da facilitação do comércio, do turismo, e da garantia logística do acesso aos mercados internacionais; e aumento da oferta de energia renovável na região<sup>196</sup>.

O perfil exportador de dois dos três países do Eixo já foi traçado anteriormente, com exceção do Peru, que no ano de 2000, teve como principal destino das exportações os Estados Unidos, com 27,96% do total; seguido pelo Reino Unido, com 8,43%; pela Suíça, com 8%; e pela China, com 6,95%. Os principais produtos exportados foram ouro, seguido por farinha, frutos do mar, minerais de cobre, minerais de zinco e café<sup>197</sup>. Em 2015, o principal receptor das exportações peruanas foi a China, com 22,06%; seguida pelos Estados Unidos, com 15,1%; pela Suíça, com 8,1%; e pelo Canadá, com 6,94%. Os produtos mais exportados foram minerais de cobre, seguido pelo ouro, óleos de petróleo e minerais betuminosos, cobre refinado e minerais de zinco<sup>198</sup>.

Abaixo temos um mapa com a distribuição dos projetos que formam o eixo Peru-Brasil-Bolívia, com destaque para o melhoramento de rodovias e da navegabilidades dos rios da região amazônica.

---

<sup>195</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em:

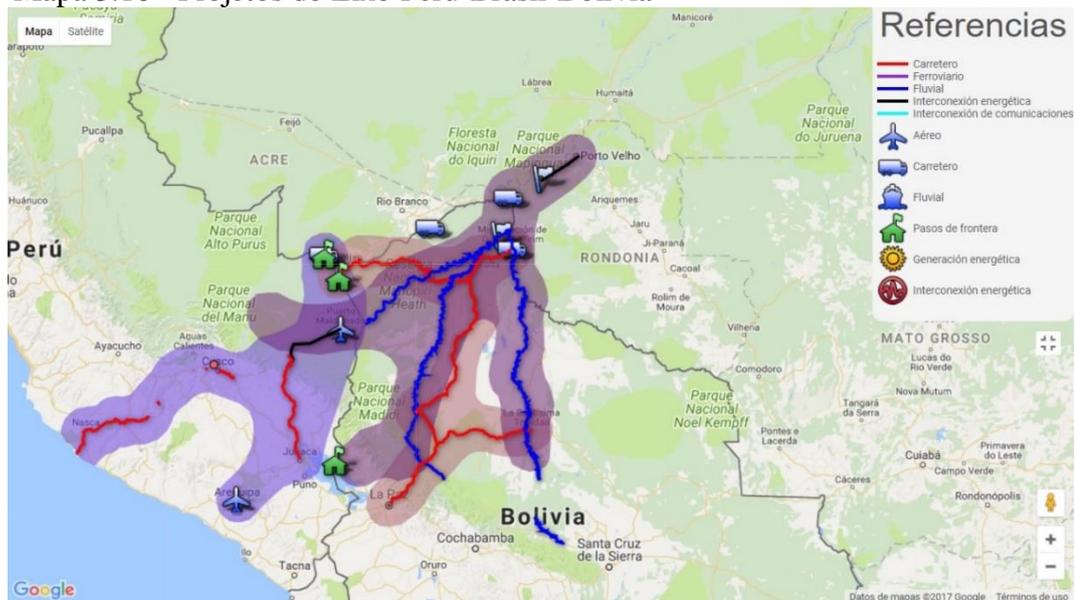
<[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017. 230.

<sup>196</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jul de 2017

<sup>197</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio PERU 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/PER/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 16 de ago de 2017

<sup>198</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio PERU 2015. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/PER/Year/2015/Summarytext>>. Acesso em: 16 de ago de 2017

Mapa 3.10 - Projetos do Eixo Peru-Brasil-Bolívia



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#pbb>>. Acesso em: jul, 2017.

O perfil dessas obras também é de corredores que buscam acesso aos portos do pacífico. Na própria descrição das fichas de projetos do Eixo ficam claros os objetivos de exploração dos recursos da área amazônica com destino às exportações, seja para o Pacífico ou para o Atlântico. Para exemplificar, segue uma descrição dos objetivos da Hidrovia Ichilo – Mamoré, que consta na ficha do projeto, disponível no sítio da IIRSA:

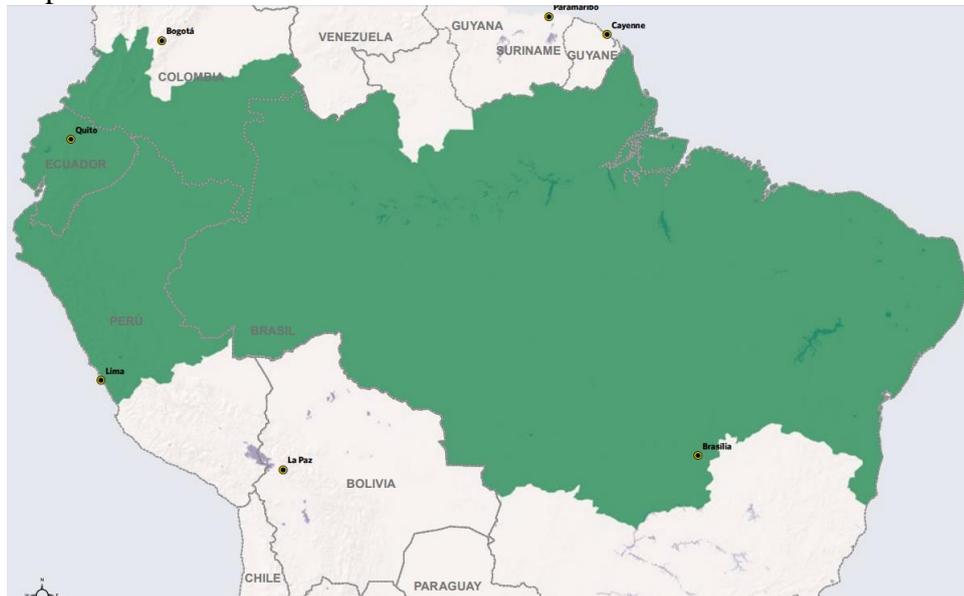
Desarrollar el transporte intermodal en la región, entre los modos fluvial y carretero, aprovechando la navegabilidad de los ríos Ichilo y Mamoré, permitiendo la integración de extensas áreas potencialmente productivas a la economía nacional, convirtiendo a Puerto Villarroel (en Departamento de Cochabamba), en un potencial hub Regional, que permitirá el tránsito de materias primas y mercaderías de la región amazónica, cambiando en Puerto Villarroel el modo de transporte fluvial a carretero para llegar a los puertos de los Océano Pacífico y Atlántico<sup>199</sup>.

### 3.6 - Análise do Eixo Amazonas

O Eixo Amazonas está dividido em oito grupos de projetos, com obras nos setores de energia e transporte, em uma área que abrange os estados do Mato Grosso, Goiás e a totalidade das regiões norte e nordeste do Brasil, com exceção de Roraima; o centro-sul da Colômbia, o Equador e o centro-norte do Peru, conforme pode ser visto no mapa a seguir:

<sup>199</sup> FICHA DE PROJETO HIDROVIA ICHILO – MAMORÉ). Disponível em: <[http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=331](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=331)>. Acesso em set, 2017.

Mapa 3.11 – O Eixo Amazonas



Fonte: IIRSA. Disponível em: < <http://www.iirsa.org/infographic#ama>>. Acesso em: jul, 2017.

Com aproximadamente 45% de todo o território sul-americano, o Amazonas é o maior eixo da IIRSA, e de toda essa área, 30% conta com algum grau de proteção ambiental. O Eixo também apresenta significativo número de habitantes, que totaliza 32% da população da América do Sul, das quais 10,7% são originárias, divididas em mais de 200 povos que habitam os quatro países do Eixo<sup>200</sup>

Dos 70 projetos que compõe o eixo, apenas um é do setor de energia; todos os outros são do setor de transporte, com uma quantidade de obras bem divididas entre rodovias, ferrovias e melhoramento de infraestrutura marítima e fluvial. De maneira geral, a maior parte das obras busca conectar o interior do eixo às extremidades oceânicas.

Segundo o sítio da IIRSA, os objetivos gerais do conjunto de obras do Eixo Amazonas são:

[...] i) potencializar a conexão de um grande conjunto de seus territórios com a bacia do rio Amazonas através de seis hidrovias e um trem transcontinental que atravesse o nordeste meridional e setentrional do Brasil; ii) melhorar as condições de navegabilidade dos rios da bacia amazônica; iii) fortalecer a conexão de territórios amazônicos com baixa densidade populacional, com serras e costas mais desenvolvidas economicamente; iv) oferecer acesso a novos portos e promover o comércio regional entre zonas economicamente complementares; v) incentivar o

<sup>200</sup> Dados do sítio da IIRSA. Disponíveis em: <<http://www.iirsa.org/infographic#ama>>. Acesso em 23 de ago de 2017.

modo ferroviário potencializando os benefícios para o meio ambiente e a eficiência energética; vi) trazer novas rotas e melhorar outras existentes<sup>201</sup>.

Cada um dos oito grupos de projetos tem objetivos estratégicos específicos, mas, de maneira geral, eles giram em torno do melhoramento da logística para integração nacional e internacional; potencialização da conexão do interior do eixo com os oceanos; melhoramento das condições de navegação e logística de acesso às hidrovias; redução dos custos logísticos vinculados ao abastecimento de insumos e distribuição de produtos pela zona; atração de atividades produtivas para região por meio de uma infraestrutura de transporte adequada<sup>202</sup>.

O perfil exportador de dois dos quatro países do eixo já foi traçado anteriormente, com exceção da Colômbia e do Equador.

O Equador, no ano de 2000, teve como principal destino das exportações os Estados Unidos, com 37,91% do total; seguido pela República da Coreia, com 6,58%; pelo Panamá, com 6,08%; pelo Peru, com 5,98%; e pela Colômbia com 5,38%. Os produtos mais exportados no mesmo ano foram óleo de petróleo e minerais betuminosos, seguidos por bananas, frutos do mar e flores<sup>203</sup>. No ano de 2015, os destinos mais recorrentes das exportações do Equador foram Estados Unidos, com 39,42% do total; seguido por Chile, com 6,21%; Peru, com 5,10%; e Vietnã e Colômbia com 4,28% cada. Os principais produtos exportados foram exatamente os mesmos de 2000, inclusive na ordem de relevância<sup>204</sup>.

A Colômbia, no ano de 2000, teve como principal destino das exportações os Estados Unidos, com mais de 50% do total. Em seguida, encontra-se a Venezuela, com 9,95%; o Equador, com 3,55%; a Alemanha, com 3,30%; e o Peru, com 2,83%. Os principais produtos exportados foram óleo de petróleo e minerais betuminosos, seguidos por café, carvão e flores<sup>205</sup>. No ano de 2015, o principal destino das exportações colombianas continuou a ser os Estados

---

<sup>201</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017, p.52.

<sup>202</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jul de 2017

<sup>203</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Ecuador 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/ECU/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 18 de ago de 2017

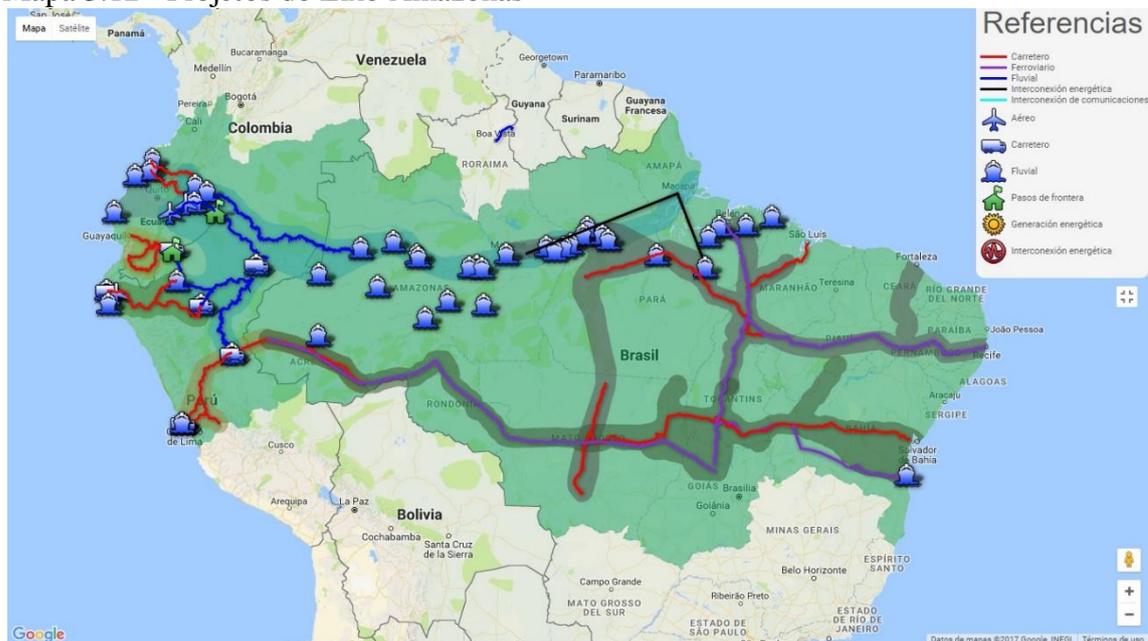
<sup>204</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio PERU 2015. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/PER/Year/2015/Summarytext>>. Acesso em: 16 de ago de 2017

<sup>205</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Colombia 2000. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/COL/Year/2000/Summarytext>>. Acesso em: 16 de ago de 2017

Unidos, mas agora com uma proporção bem menor, recebendo 28,17% das exportações do país. Em segundo lugar, está o Panamá, com 6,71%, seguido pela China, com 6,34% e Espanha, com 4,43%. Os produtos mais exportados foram: óleo cru de petróleo e minerais betuminosos, carvão, café e flores<sup>206</sup>

O mapa abaixo apresenta a distribuição dos projetos do Eixo Amazonas, que aproveitam a geografia amazônica para formar seus corredores de exportação.

Mapa 3.12 - Projetos do Eixo Amazonas



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#ama>>. Acesso em: jul, 2017.

Assim, o eixo conta com projetos de construção e ampliação de portos fluviais no interior do Eixo, conectados com projetos de navegabilidade dos rios Putumayo-Içá, Morona e Napo; e das hidrovias Rio Huallaga, Rio Marañón e Rio Ucayali, os quais se aproximam da costa do Pacífico, que também recebe projetos nos portos fluviais, que, por sua vez, se conectam a projetos de rodovias, que chegam, finalmente, até os portos marítimos, os quais também são abarcados por projetos de melhoramento, ampliação e até mesmo construção de novos portos, como é o caso do porto de Bayovar, no norte do Peru, concluído no ano de 2010.

Ainda no Eixo Amazonas, encontra-se imensos projetos ferroviários: a ferrovia Nova Transnordestina, que corta o nordeste de leste a oeste e se conecta a outro projeto da IIRSA, que é a ferrovia Norte-sul. Esta, por sua vez, conecta Goiás, ao norte do Pará, onde também

<sup>206</sup> World Integrated Trade Solution. Resumen del comercio Colombia 2015. Disponível em: <<http://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/COL/Year/2015/Summarytext>>. Acesso em: 16 de ago de 2017

foram feitos projetos de melhoramento portuário que são de fácil acesso ao Mar do Caribe. Em Goiás, a ferrovia Norte-Sul tem conexão com a ferrovia de Integração Centro-Oeste, projeto da IIRSA que vai até o estado do Acre, onde tem projetos da IIRSA de melhoramento de rodovias que levam até o porto de El Callao, no Peru, também ampliado por projetos da Iniciativa.

### 3.7 - Análise do Eixo Interoceânico Central:

O eixo Interoceânico Central está dividido em cinco grupos de projetos, com obras nos setores de comunicação, energia e transporte, em uma área que abrange o extremo norte do Chile; o extremo sul do Peru; a maior parte da Bolívia, excetuando-se o extremo norte; o Paraguai; e no Brasil, os estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro. A disposição territorial pode ser observada no mapa a seguir:

Mapa 3.13. O Eixo Interoceânico Central



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#ioc>>. Acesso em: jul, 2017.

A região corresponde à 14,8% do território total América do Sul, e 15% dessa área conta com algum tipo de proteção ambiental. O contingente populacional da região equivale a 24,7% de todo continente, com destaque para presença de duas das cinco cidades sul americanas mais povoadas, São Paulo e Rio de Janeiro. A presença de comunidades originárias é bastante

relevante, sobretudo nos territórios da Bolívia, do Peru e no estado do Mato Grosso, e cada vez mais escassa à medida que se aproxima da costa atlântica do Eixo<sup>207</sup>.

De um total de 63 projetos que compõe o Eixo, 59 são do setor de transporte, dos quais, mais da metade é de construção e melhoramento de rodovias, que, em sua maioria, ligam o centro do Eixo à costa do Pacífico.

Segundo o sítio da IIRSA, os objetivos gerais do conjunto de obras do Eixo Interoceânico Central são:

[...] aumentar a infraestrutura ferroviária para reduzir os custos de transporte regional nas seguintes conectividades: dos territórios isolados ao *hinterland*, deste último ao Pacífico; dos países até o Atlântico; da região oriental da Bolívia e Mato Grosso, e dessas regiões ao Atlântico e ao Pacífico<sup>208</sup>.

Cada um dos cinco grupos que compõe o Eixo Interoceânico Central tem objetivos estratégicos específicos, que, de maneira geral, visam a interconexão de zonas produtivas regionais; o aumento da complementariedade econômica entre os países; o acesso de zonas isoladas aos oceanos Pacífico e Atlântico; redução dos custos de transporte de cargas; aumento do componente ferroviário como matriz de transporte regional; apoio ao turismo e ao desenvolvimento do potencial agrícola das regiões centrais; e o aumento da competitividade dos países no comércio exterior por meio da redução de custos logísticos e modernização dos passos de fronteira<sup>209</sup>.

Abaixo, temos um mapa com a distribuição dos projetos que formam o Eixo Interoceânico Central, que, como já exposto na sua nomenclatura, realiza uma conexão entre os dois oceanos pelo centro da América do Sul. Centro este tanto geográfico, quanto produtivo, abarcando áreas extremamente importantes para comércio internacional.

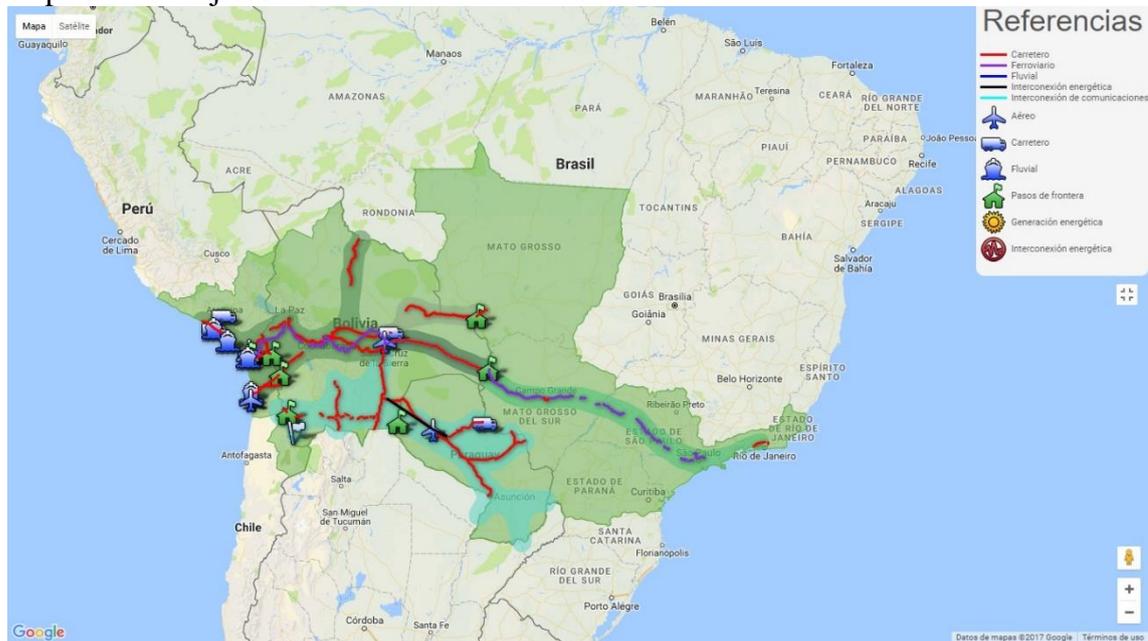
---

<sup>207</sup> Dados do sítio da IIRSA. Disponíveis em: <<http://www.iirsa.org/infographic#ioc>>. Acesso em 25 de ago, 2017.

<sup>208</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017. p.184

<sup>209</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: julho de 2017

Mapa 3.14 - Projetos do Eixo Interoceânico Central



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#ioc>>. Acesso em: jul, 2017.

A maior parte dos projetos do Eixo Interoceânico Central é de construção e melhoria de rodovias, que conectam o centro da América do Sul a costa do Pacífico, numa região com importantes portos para o comércio internacional, que também contam com obras de ampliação e modernização na carteira de projetos da IIRSA, como é o caso dos portos de Matarani, de Ilo, de Arica e de Iquique. O eixo também conta com obras ferroviárias que ligam o litoral de São Paulo ao extremo norte do litoral chileno, ampliando e melhorando as condições de transporte de carga para os portos no Atlântico e do Pacífico, sendo particularmente importante para Bolívia, no o acesso de sua produção aos mares; e ao resto da região, que conta com algumas das principais áreas de produções agrícolas da América do Sul, principalmente grãos, como soja e milho, que demandam uma eficiente infraestrutura para seu transporte.

### 3.8 - Análise do Eixo Andino

O eixo Andino está dividido em nove grupos de projetos, com obras nos setores de energia e transporte, em uma área costeira que abrange todo o litoral do Peru; todo Estado do Ecuador; uma faixa que pega o litoral sul da Colômbia e atravessa o país até a Venezuela; o acesso venezuelano ao mar do Caribe, com uma faixa que desce até a fronteira com Roraima;

e parte oeste do território da Bolívia. A disposição espacial do Eixo pode ser observada no mapa a seguir:

Mapa 3.15 - O Eixo Andino



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#and>>. Acesso em: jul, 2017.

A área abrangida pelo eixo Andino corresponde à 16% do território sul-americano, e 15% dessa superfície conta com algum grau de proteção ambiental. Em termos populacionais, o Eixo representa 27,5% dos habitantes sul-americanos, e conta com uma elevada presença de comunidades originárias, com forte presença em todos os cinco países, mas especialmente no centro sul do Peru<sup>210</sup>.

Em termos proporcionais a quantidade de projetos, é o eixo com maior número de obras em infraestrutura energética, com 14 projetos de um total de 65. Os outros são na área de transporte, sendo a maioria das obras para construção e melhoramento de rodovias. Os projetos são de grandes corredores vias norte-sul que conectam importantes cidades dos países do Eixo, que são cortados por corredores transversais, vias e fluviais, que conectam essas zonas do Eixo aos demais eixos da IIRSA nos seus arredores.

<sup>210</sup> Dados do sítio da IIRSA. Disponíveis em: <<http://www.iirsa.org/infographic#and>>. Acesso em 2 de set, 2017.

Segundo o sítio da IIRSA, os objetivos gerais do conjunto de obras do Eixo Andino são:

[...] i) criar e melhorar corredores vias para potencializar o comércio regional e o turismo, assim como para incorporar novas regiões ao comércio internacional, como – por exemplo – um corredor bioceânico; ii) melhorar o funcionamento de passos de fronteira entre Equador, Colômbia e Venezuela, que geram estrangulamentos no tráfico de bens e serviços; iii) integrar os sistemas energéticos para impulsionar o desenvolvimento de setores de alto valor agregado, assim como o desenvolvimento das populações fronteiriças; iv) eliminar déficits de cobertura telefônica e permitir a expansão de serviços de valor agregado (governo eletrônico, teleeducação, telesaúde, etc), também integrar centros povoados urbanos e rurais que não contam com esses serviços<sup>211</sup>.

Cada um dos oito grupos de projetos do eixo tem objetivos estratégicos específicos, mas, de maneira geral, eles giram em torno da consolidação da integração econômica dos países do eixo; controle fronteiriço; desenvolvimento de um corredor internacional para carga de longa distância com custo e tempo de operação reduzidos; desenvolvimento de um corredor bioceânico Pacífico-Atlântico para incentivar trocas comerciais regionais e projetar a região para mercados internacionais; potencializar o turismo; integração dos sistemas energéticos melhorando a geração, transmissão e distribuição de energia, fundamentais para o desenvolvimento de setores de alto valor agregado e melhoria da qualidade vida das populações<sup>212</sup>.

Abaixo, temos um mapa com a distribuição dos projetos do eixo Andino, que também criam um corredor bioceânico, entre o Pacífico e o Atlântico, contribuindo para o acesso da Bolívia, Peru e Equador ao Mar do Caribe e para a conexão da Venezuela ao Pacífico, por meio de um corredor vial que liga Zulia – importante região petrolífera, que cobre 80% da produção venezuelana de petróleo e hidrocarbonetos<sup>213</sup>- ao porto de Boaventura, na Colômbia.

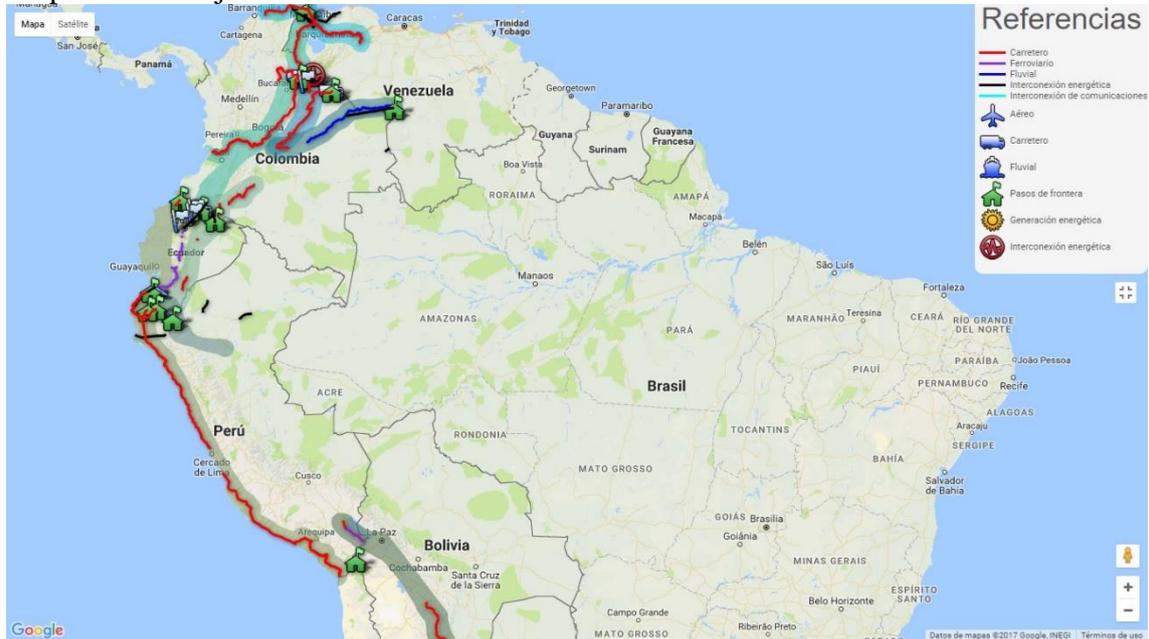
---

<sup>211</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017. p. 80.

<sup>212</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: julho de 2017

<sup>213</sup> Dado disponível em: <<http://www.venezuelatuya.com/estados/zulia.htm>>. Acesso em: 15 de ago, 2017.

Mapa 3.16 - Projetos do Eixo Andino.



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#and>>. Acesso em: jul, 2017.

Trata-se do único Eixo em que a maioria das obras de transporte tem um corte vertical, e não horizontal, isso se deve, em grande medida, à importância do comércio entre os próprios países do Eixo, que foi fortalecida pelo Pacto Andino, firmado já em 1969.

### 3.9 - Análise do Eixo do Sul

O eixo do Sul é composto por dois grupos de projetos, com obras nos setores de energia e transporte, em uma área que abrange a costa pacífica do sul do Chile, e atravessa o sul da Argentina até o Atlântico. A disposição territorial do Eixo pode ser observada no mapa a seguir:

Mapa 3.17 – O Eixo do Sul.



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#cap>>. Acesso em: jul, 2017.

A área compreendida pelo eixo do Sul abrange um total 3,8% da superfície da América do Sul, sendo o menor eixo da IIRSA. Dessa área, 10,8% conta com algum tipo de proteção ambiental. Em termos populacionais, o Eixo representa 1,6% de todos os habitantes da América do Sul, e conta com a presença de comunidades originárias em todo território, ainda que na área que compreende o litoral da Argentina elas sejam mais escassas<sup>214</sup>.

Dos 45 projetos que formam o Eixo, três são no setor de energia e os outros 42 projetos são de transporte, com grande maioria na construção e melhoramento de rodovias, mas também com relevantes projetos de ampliação e modernização portuária.

Segundo o sítio da IIRSA,

O conjunto de obras do Eixo do Sul está orientado a reduzir custos de transporte para ampliar o intercâmbio de bens e serviços entre Argentina e Chile, contemplando a conservação dos recursos ambientais e o fortalecimento de um sistema turístico binacional em torno da zona dos lagos<sup>215</sup>.

Cada um dos dois grupos de projetos do Eixo tem objetivos específicos estratégicos que, de maneira geral, visam a redução de custos logísticos; criação de oportunidades para o

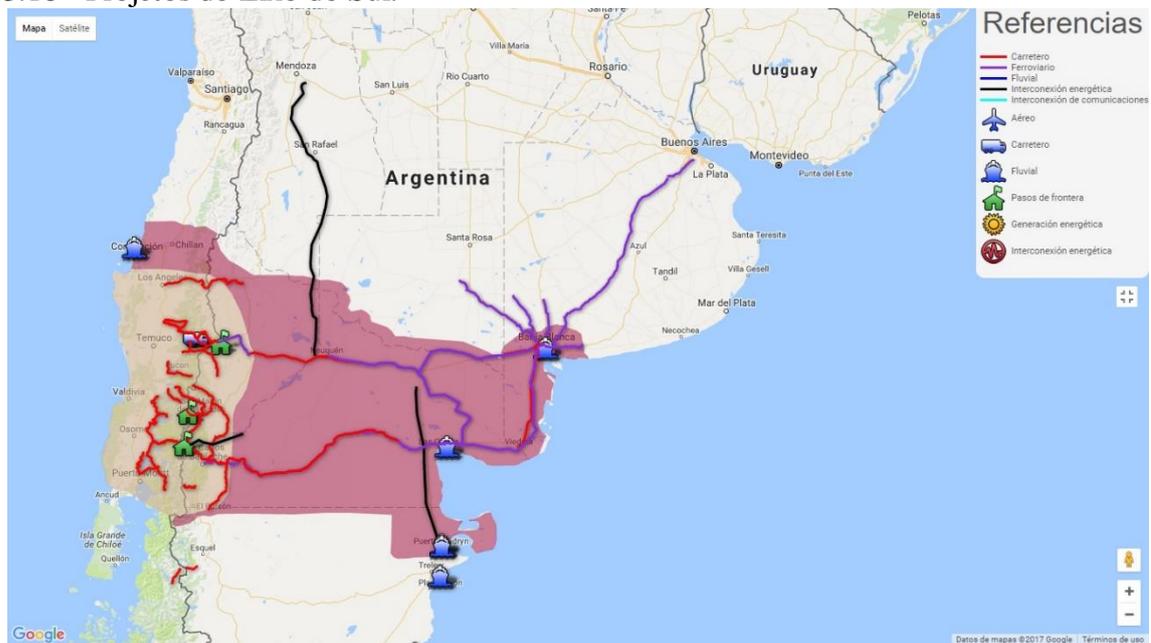
<sup>214</sup> Dados do sítio da IIRSA. Disponíveis em: <<http://www.iirsa.org/infographic#des>>. Acesso em 04 de set de 2017.

<sup>215</sup> Cartera de Proyectos 2016. Foro Técnico IIRSA. Disponível em: <[http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)>. Acesso em: jun de 2017. p. 130

desenvolvimento econômico sustentável e social; facilitação do fluxo de pessoas e fortalecimento do turismo.

O mapa a seguir apresenta a distribuição dos projetos que conformam o Eixo do Sul. Destacam-se obras em rodovias que conectam a região da patagônia argentina, com o litoral chileno, mais especificamente à região do porto de Talcahuano, que conta também com um projeto de modernização, e o porto Montt.

### 3.18 - Projetos do Eixo do Sul.



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic#cap>>. Acesso em: jul, 2017.

Esses projetos de rodovias também se conectam com projetos ferroviários de grandes proporções, que ligam a região da Patagônia a Buenos Aires, e contam com ramificações na Bahía Blanca, com direção noroeste, se conectando com projetos do Eixo Mercosul-Chile. Segundo a ficha desse projeto ferroviário, o objetivo é criar um serviço de cargas eficiente para responder à demanda da exploração de hidrocarbonetos e outros empreendimentos mineiros e petroquímicos da região de Vaca Muerta. Cabe lembrar que, além da empresa argentina YPF, a região da patagônia conta com exploração de gás pelas empresas Chevron (estadunidense), Shell (anglo-holandesa), e a Total (francesa)<sup>216</sup>.

A partir da análise do perfil exportador dos países que estão envolvidos na IIRSA, pode-se perceber que, nesses primeiros quinze anos do século XXI, a China se tornou o principal

<sup>216</sup> Dado disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/argentina-anuncia-acordo-para-impulsionar-producao-em-vaca-muerta-20754003>>. Acesso em: 09 de set, 2017.

destino das exportações sul-americanas, um movimento que parece ter causa dupla, uma interna e outra internacional: a ascensão chinesa e sua demanda por matérias-primas e os esforços sul-americanos para atender a essa demanda. Nesse cenário, a IIRSA cumpre uma função estrutural do direcionamento das exportações da região.

Desde 1979, com as reformas iniciadas por Deng Xiaoping, a China passa por um acelerado ritmo de crescimento econômico, se tornando uma das maiores potências mundiais, o que impõe uma série de desafios ao próprio país e ao cenário internacional<sup>217</sup>.

Um dos desafios que tem impacto direto no comércio internacional, é a necessidade chinesa de garantir suprimento de energia e matéria-prima para dar continuidade a seu processo de desenvolvimento. Nesse contexto, dadas as proporções do mercado chinês, há uma pressão para o aumento do preço do petróleo e das demais *commodities*, acompanhada por uma diplomacia chinesa para estreitar relações com países da América Latina e África<sup>218</sup>.

A América do Sul, por dispor de recursos energéticos, grandes reservas minerais, importantes mananciais de água, rica biodiversidade e grande potencial de produção de alimentos, é um território fundamental para a expansão do sistema internacional, sendo, principalmente a partir do século XXI, palco de disputa e pressões políticas e econômicas internas e internacionais<sup>219</sup>.

Se nessa disputa do início do século XXI, os Estados Unidos tentaram incorporar a economia sul-americana à sua própria economia com a Área de Livre Comércio das Américas (ALCA), a IIRSA poderia ter sido uma “coluna vertebral” para o projeto de livre comércio estadunidense, junto com outras iniciativas também em curso na América Central<sup>220</sup>. Com o engavetamento da ALCA, em 2005, e a ascensão chinesa, a economia sul-americana parece ter sido reorientada, e, nesse sentido, a IIRSA também se apresenta como um conjunto de projetos que formam corredores de exportações ligando o Atlântico ao Pacífico, visando o mercado asiático. O comércio com os Estados Unidos e a Europa continuou bastante relevante a todos

---

<sup>217</sup> Sobre China ver: NOGUEIRA, Isabela. Estado e capital em uma China com classes. **Revista de Economia Contemporânea**, 2018.; MEDEIROS, Carlos A. China: entre os séculos XX e XXI. In: FIORI, José Luis (org.). **Estados e moedas no desenvolvimento das nações**. Petrópolis: Vozes, 2012.

<sup>218</sup> MEDEIROS, Carlos Aguiar de. China: Desenvolvimento econômico e ascensão nacional. Funag, 2008. Disponível em: <<http://www.excedente.org/wp-content/uploads/2014/11/10.pdf>>. Acesso em 12 de jun, 2017.

<sup>219</sup> FIORI, José Luís. O sistema interestatal capitalista no início do século XXI. In: FIORI, José Luis; MEDEIROS, Carlos; SERRANO, Franklin (orgs). O mito do colapso do poder americano. Rio de Janeiro: Record, 2008.

<sup>220</sup> PADULA, Raphael. Integração regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica. Tese de doutorado. Programa de Engenharia de Produção da COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ, agosto de 2010.

os países sul-americanos, não excluindo da IIRSA projetos na costa Atlântica, e no acesso ao Mar do Caribe.

Se nem sempre na história da América do Sul do século XXI ficaram claras as intenções, objetivos e propostas da IIRSA, a culpa não parece ser da disposição geográfica dos projetos, ou da descrição dos mesmos. Pelo contrário, o objetivo de criar corredores de exportação, sobretudo conectando regiões de intensa produção agrária e de extração de petróleo e minerais às costas do Atlântico, ao Mar do Caribe e, especialmente, ao oceano Pacífico, não pode ter fugido propositalmente nem mesmo das análises dos mais entusiastas de uma integração para dentro da América do Sul. As obras no setor de comunicação, por exemplo, têm uma quantidade ínfima: dos 562 atuais projetos de toda a IIRSA, apenas seis são desse setor<sup>221</sup>, e de um total de US\$ 198,57 bilhões, somente US\$ 20,98 milhões foram destinados para essas obras<sup>222</sup>.

Sendo assim, a partir da análise das exportações dos países que compõe a IIRSA e da disposição geográfica de seus projetos, podemos indicar que a iniciativa parece ter contribuído, regionalmente, sobretudo para o favorecimento dos setores do agronegócio e da exploração de minérios e, no cenário internacional, favorecendo os grandes centros e acumulação de capital, a partir do suprimento de *commodities*.

Porém, esses setores não parecem ter sido os únicos favorecidos. Além da análise dos projetos e dos fluxos comerciais beneficiados pela infraestrutura, pensar nas obras e no financiamento delas pode trazer outras questões, afinal, são quase 200 bilhões de dólares direcionados à realização dos projetos.

Majoritariamente, a IIRSA recebe financiamento público, e, embora a CAF, o FONPLATA e o BID contribuam com isso, são os Tesouros Nacionais dos países da região os maiores financiadores das obras. Contudo, apenas um país sul-americano tem um banco de desenvolvimento que financia obras em outros países, e é sobre a expansão desse país na América do Sul, a partir da IIRSA, que nos debruçaremos a seguir.

### 3.10 - Brasil e a IIRSA: Empreiteiras e o BNDES

<sup>221</sup> Número em constante alteração. Dado do sítio da IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/proyectos/Principal.aspx>>. Acesso em set, 2017.

<sup>222</sup> Número em constante alteração. Dado do sítio da IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/proyectos/Principal.aspx>>. Acesso em set, 2017.

O Brasil é um país diferenciado na América do Sul, com o maior território, PIB, população, reservas em dólar, parque industrial, etc. É também o país da região com mais destaque no cenário internacional, seja por sua atuação nas convenções internacionais, participação nos BRICS, ou mesmo pela expansão de seus capitais para outros países. A busca pela liderança regional, uma melhor inserção internacional e a internacionalização das empresas e capitais brasileiros não é um fenômeno inédito da política nacional, mas é no século XXI que essas pretensões se materializam de forma menos opaca.

Nesse cenário, a IIRSA parece cumprir uma função tridimensional para a expansão do Brasil: a) garante estrutura para acesso das exportações brasileiras ao mercado asiático no momento de *boom das commodities*, beneficiando sobretudo o setor do agronegócio; b) favorece o movimento de internacionalização de grandes empresas brasileiras do setor da construção pesada; c) privilegia a expansão dos capitais brasileiros a partir do financiamento de obras em outros países.

A primeira dimensão dessa expansão já foi exposta anteriormente a partir da análise das exportações brasileiras e da distribuição geográfica dos projetos da IIRSA, que forma corredores de exportação, visando sobretudo o mercado asiático.

No intuito de averiguar as obras de empresas brasileiras no exterior e seu financiamento, foi feito um levantamento de todas as obras da IIRSA concluídas e em execução até o ano de 2015. As obras em pré-estágios de execução não foram analisadas nesses aspectos por não terem sido licitadas e/ou não contarem com fontes de financiamento definidas.

A partir dessa análise, pôde-se observar a presença de empresas de diversos países de fora da região realizando obras da IIRSA, com destaque para a presença de construtoras espanholas, com atuação no Brasil, Chile, Argentina, Paraguai, Uruguai, Bolívia, Peru e Colômbia. Numa escala pequena, e na maior parte das vezes em consórcio com empresas locais, também percebemos a participação de construtoras dos Estados Unidos, África do Sul, Índia, Coreia do Sul, China, Portugal, Dinamarca, Bélgica, França, Japão, Itália, Suíça, Luxemburgo, Canadá e Malásia.

No que tange à investimentos públicos oriundos de países de fora da região, é possível perceber a participação do Japan Bank for International Cooperation, European Bank of Investment, e recursos diretamente do governo chinês. Os investimentos privados, em sua grande maioria, não tiveram sua origem identificada. Ainda assim, investimentos públicos e privados externos à região não compõe a maior parte da carteira da IIRSA.

Com a maior parte dos investimentos oriundos dos tesouros nacionais, a maioria das obras também são realizadas por empresas sul-americanas, contudo, poucas delas tem atuação na IIRSA para além de seus países originários. Entre os países sul-americanos, as empreiteiras brasileiras realizam a maior quantidade de obras da Iniciativa para fora de suas fronteiras nacionais. Analisaremos esses projetos a seguir.

A construção de uma ponte sobre o rio Acre, inaugurada em 2006, conectando o Brasil e o Peru foi arrematada por dois consórcios brasileiros, liderados pela Odebrecht e pela Andrade Gutierrez. A obra dessa ponte foi peça fundamental para criação do Corredor Viário Interoceânico Sul, que liga as cidades peruanas da fronteira com o Brasil aos portos da costa do Pacífico. Nesse sentido, a ponte é um projeto complementar da conexão Atlântico-Pacífico. Com 240 km de extensão, a obra custou 12 milhões de dólares, financiados pelo Tesouro Nacional. As construtoras responsáveis pela obra foram a Odebrecht dentro do Consórcio Iirsa Sur e Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e Camargo Corrêa, que formaram o consórcio Intersur<sup>223</sup>.

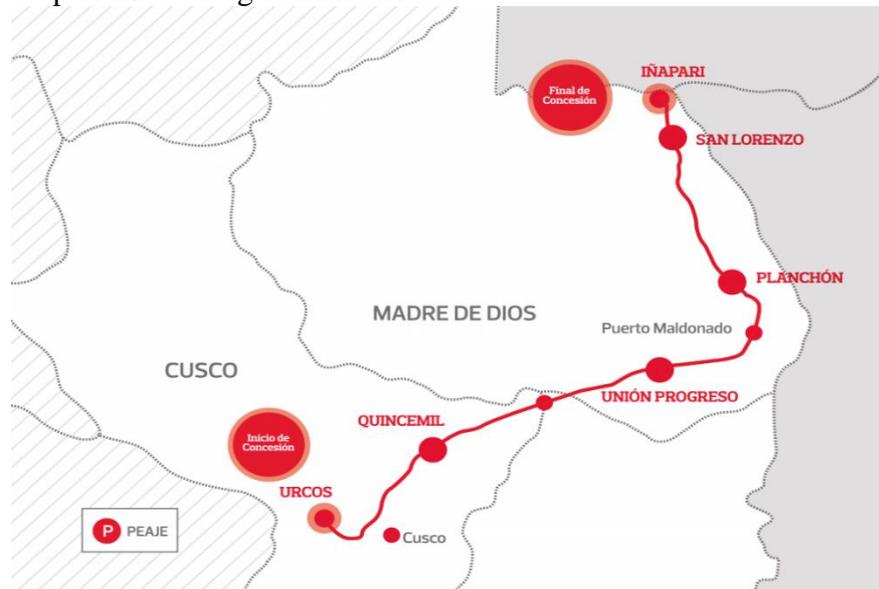
Outra obra da IIRSA que foi construída pelas mesmas empresas brasileiras no Peru foi a pavimentação dos trechos Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca/Inambari – Cusco. A obra foi arrematada pela concessionária Conirsa – liderado pela Odebrecht, e com participação Graña y Montero, ICCGSA e JJ Contratistas Generales<sup>224</sup>, e pelo consórcio Intersur, que, como citado anteriormente, é formado por três outras grandes construtoras brasileiras. Essa obra faz parte da construção do Corredor Viário Interoceânico Sul, que foi dividido em quatro trechos. Os trechos dois e três ficaram a cargo da Conirsa, garantindo a concessão de 656 km que ligam Cusco a Puerto Maldonado majoritariamente à Odebrecht, por um período de 25 anos. O percurso conta com pontos de pedágio, conforme pode ser observado no mapa a seguir:

---

<sup>223</sup> Dado disponível em: <<https://www.correiodobrasil.com.br/comeca-obra-que-completara-ligacao-entre-atlantico-e-pacifico/>>. Acesso em: 15 de mai, 2017.

<sup>224</sup> Dado disponível em: <<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-vial/iirsa-sur-tramos-2-y-3>>. Acesso em: 13 de mai, 2017.

Mapa 3.19 - Pedágio IIRSASUR.



Fonte: IIRSASUR. Disponível em: <<http://iirsasur.com.pe>>. Acesso em jun, 2017.

O trecho quatro, a cargo da Intersur, garante para a Queiroz Galvão, Andrade Gutierrez e Camargo Corrêa a concessão de 306 km de rodovia, também pelo período de 25 anos<sup>225</sup>. A disposição do trecho e dos pedágios podem ser verificadas no mapa abaixo:

Mapa 3.20 - Pedágio Intersur



Fonte: INTERSUR. Disponível em: <<http://intersur.com.pe/tramo-4>>. Acesso em: jun, 2017

<sup>225</sup> Informação disponível em: <<http://www.intersur.com.pe/quienes-somos>>. Acesso em: 9 de mai, 2017.

Esses trechos do Corredor Viário Interoceânico Sul, custaram quase US\$ 2 bilhões, um preço de execução muito superior ao do projeto, e financiado em grande parte pelo BNDES<sup>226</sup>.

Outros dois projetos da IIRSA no Peru são realizados por uma concessionária da Odebrecht no país, a Iirsa Norte, que também tem contrato de exploração e manutenção por 25 anos. Os projetos são de ampliação da capacidade das rodovias Tarapoto – Yurimaguas e Paita – Tarapoto, concluídos em 2009 e 2011, respectivamente. Os dois projetos somam 1.041 km de rodovias e contam com 10 pontos de pedágio, conectando, nas palavras do sítio da concessionária, “desde la inmensidad del Pacífico al corazón de la Amazonia”<sup>227</sup>. A disposição espacial e dos pedágios podem ser observadas no mapa a seguir:

Mapa 3.21 - Pedágio IIRSA NORTE



Fonte: IIRSANORTE. Disponível em: <<http://iirsanorte.com.pe>>. Acesso em jun, 2017.

As obras da Iirsa Norte contaram com financiamento do Tesouro Nacional peruano, do BID, e da parceria CAF-BNDES<sup>228</sup>, custando mais de 500 milhões de dólares.

Ainda no Peru, a Odebrecht tem outra concessionária que realiza obras da IIRSA, a Rutas de Lima, responsável pela ampliação da capacidade da rodovia Autopista Lima – Ricardo

<sup>226</sup> Informação disponível em: <<http://g1.globo.com/jornaldaglobo/0,,MUL892101-16021,00-RODOVIA+INTEROCEANICA.html>> e <[http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2003/b\\_57/](http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2003/b_57/)>. Acesso em: 17 de abr, 2017.

<sup>227</sup> Informação disponível em: <<https://www.iirsanorte.com.pe/concesionaria/>>. Acesso em: jul, 2017. Tradução nossa: “desde a imensidão do pacífico ao coração da Amazônia”.

<sup>228</sup> Informação disponível em: <<http://www.oeco.org.br/especiais/bndes-na-amazonia/27805-na-panamazonia-o-bndes-financia-obras-a-moda-brasileira/>>. Acesso em 12 de abr, 2017.

Palma, no trecho que liga a ponte Huachipa à ponte Los Angeles, conforme indicado na rota verde do mapa a seguir:

Mapa 3.22 - Pedágio Rutas de Lima



Fonte: RUTAS DE LIMA. Disponível em: <<http://rutasdelima.pe/nosotros>>. Acesso: mai, 2017.

Com investimento privado, de origem não identificada, o trecho tem 29km, e teve um valor de US\$ 200 milhões. Os outros dois trechos também foram concedidos à Odebrecht<sup>229</sup>.

Junto com a empresa belga Jan de Null, e a italiana Saipem, a Odebrecht formou um consórcio por *joint venture*, o CDB Callao<sup>230</sup>, responsável pelo projeto da IIRSA de modernização do porto de Callao, no Peru, com um investimento privado e origem não identificada no valor de mais de US\$ 700 milhões. Ainda no porto de Callao, a Odebrecht realizou mais dois projetos da IIRSA, o terminal de embarque de minerais<sup>231</sup>, e o terminal norte

<sup>229</sup> Em plano de reestruturação financeira, em junho de 2016, a Odebrecht vendeu 57% das ações de Rutas de Lima para o grupo canadense Brookfield. Informação disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/4614735/odebrecht-vende-rutas-de-lima>>. Acesso em: 2 de set, 2017.

<sup>230</sup> Informação disponível em: <<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-portuaria/muelle-sur>>. Acesso em: 4 de jul, 2017.

<sup>231</sup> Informação disponível em: <<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-portuaria/muelle-de-minerales>>. Acesso em 04 de jul, 2017.

multipropósito<sup>232</sup>, que, juntos, somam uma cifra de mais de US\$ 500 milhões, também com financiamento privado de origem não identificada.

Outro projeto da IIRSA no Peru realizado pela Odebrecht foi a construção do porto de Bayóvar. A origem do financiamento, no valor de US\$ 70 milhões, para a construção do porto veio da Vale<sup>233</sup>, outra empresa brasileira que, junto com a empresa estadunidense The Mosaic Company, formou a companhia Miski Mayo, responsável pela exploração da mina de Bayóvar, que provém quase 4 milhões de toneladas de rocha fosfática por ano<sup>234</sup>. A construção do porto tem o objetivo de facilitar a exportação do fosfato extraído e processado da mina da Bayóvar.

Ainda no Peru, outra obra da IIRSA é realizada por três das maiores empreiteiras brasileiras: o melhoramento da rodovia Tingo María – Pucallpa. A obra inclui reabilitação de calçadas e estruturas, e foi realizada pela brasileira Odebrecht<sup>235</sup>, pela JOHESA<sup>236</sup> – empresa peruana há mais de 40 anos no mercado nacional de infraestrutura, e pelo consórcio Puente Chino<sup>237</sup>, conformado pelas empresas Camargo Corrêa e Queiroz Galvão. O valor total ultrapassa US\$ 438 milhões, e tem financiamento do Tesouro Nacional peruano e também do BNDES, nos trechos executados pelas empresas brasileiras<sup>238</sup>.

A construtora brasileira OAS também formou um consórcio para a realização de uma obra da IIRSA no Peru<sup>239</sup>. Em conjunto com a Mota-Engil, a o consórcio Vial Santa Rosa ficou responsável por parte da reabilitação e melhoramento da rodovia Lima-Canta-Unish, no trecho Lima-Canta, correspondente a 80 km. O trecho Canta-Unish ficou a cargo do consórcio peruano Vial Huayllay. A obra custou mais de 308 milhões de dólares e teve financiamento do BID de aproximadamente 22%. O restante ficou a cargo do Tesouro Nacional peruano.

<sup>232</sup> Informação disponível em: <<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-portuaria/proyecto-perubar>>. Acesso em 04 de jul, 2017.

<sup>233</sup> Informação disponível em: <<http://www.oeco.org.br/especiais/bndes-na-amazonia/27805-na-panamazonia-o-bndes-financia-obras-a-moda-brasileira/>>. Acesso em: 07 de jul, 2017

<sup>234</sup> Informação disponível em:< [http://ibram.org.br/150/15001002.asp?ttCD\\_CHAVE=188759](http://ibram.org.br/150/15001002.asp?ttCD_CHAVE=188759)>. Acesso em: 20 de setembro, 2017.

<sup>235</sup> Informação disponível em: <<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-vial/carretera-tingo-maria-aguaytia>>. Acesso em 04 de mar, 2017.

<sup>236</sup> Informação disponível em: <<http://www.johesa.com/proyectos/carretera-tingo-maria-pucallpa-sector-aguaytia-pucallpa/>>. Acesso em 04 de mar, 2017.

<sup>237</sup> Contrato de prestação de serviços. Disponível em: <[http://docs.seace.gob.pe/mon/docs/procesos/2008/200019/000194\\_EXO-1-2008-MTC\\_20-CONTRATO%20U%20ORDEN%20DE%20COMPRA%20O%20DE%20SERVICIO.pdf](http://docs.seace.gob.pe/mon/docs/procesos/2008/200019/000194_EXO-1-2008-MTC_20-CONTRATO%20U%20ORDEN%20DE%20COMPRA%20O%20DE%20SERVICIO.pdf)>.

<sup>238</sup> Dado disponível em: <https://apublica.org/wp-content/uploads/2013/11/BNDES-proyectos-financiados-en-la-Amazonia-DAR-Portugues.pdf>

<sup>239</sup> Dado disponível em: <<http://www.costosperu.com/galeria/avances-la-carretera-lima-canta>>.

A OAS também tem presença na Bolívia, com obras dentro e fora da carteira da IIRSA. A culminação da rodovia Potosí-Tarija<sup>240</sup> foi uma obra iniciada pela Queiroz Galvão em 2003, que foi expulsa da Bolívia em 2007 por não cumprir com o contrato em sua construção. Houve uma movimentação diplomática do presidente Lula para garantir que não fosse rompido o contrato de financiamento do BNDES e a solução dada ao problema foi a assunção da obra em 2009, por outra empresa brasileira, a OAS<sup>241</sup>. Há relatos de que a obra era pouco lucrativa, devido ao prejuízo deixado pela Queiroz Galvão e que, por essa razão, a OAS ganhou a licitação de duas outras obras no país. Uma delas no âmbito da IIRSA, a pavimentação da rodovia Potosí – Villazón, que custou US\$ 180,4 milhões, também com parte do financiamento oriundo do BNDES. Durante a pavimentação, a rodovia Potosí-Villazón foi bloqueada pela população em uma manifestação contra a realização da obra pela OAS<sup>242</sup>. A outra obra, na estrada Villa Tunari – San Ignacio de Moxos, cujo valor seria de US\$ 415 milhões, dos quais 332 milhões seriam financiados pelo BNDES, também enfrentou grande oposição da população boliviana, uma vez que a obra atravessaria o TIPNIS, um parque nacional e território indígena. A oposição por parte da população foi tão ativa que levou Evo Morales a suspender a realização da obra em 2011, ainda que a Bolívia tivesse que indenizar a empresa brasileira<sup>243</sup>.

Na Venezuela, a carteira de projetos da IIRSA conta com uma obra bilionária realizada por uma empresa brasileira e financiada pelo BNDES. A obra da segunda ponte bimodal sobre o Orinoco custou US\$ 1,22 bilhões e foi realizada pela Odebrecht. A ponte possui pouco mais de 3 km, e conta com quatro faixas para veículos e uma linha férrea<sup>244</sup>. Durante a inauguração da ponte, Lula e Chavez fizeram discursos sobre a importância da integração dos povos da América do Sul e a necessidade de aumentar investimentos de infraestrutura para conectar a região, realizando obra como essas nos outros países da América do Sul. Nas palavras de Lula:

Todos nós presidentes dos países da América do Sul e da América Latina precisamos trabalhar a integração como jamais trabalhamos. Temos que fazer uma interligação entre nossas estradas, temos de construir as ferrovias que precisam ser construídas, as

---

<sup>241</sup> Fonte disponível em: <https://www.terra.com.br/economia/construtora-oas-assume-obras-em-estrada-na-bolivia,9e8d17a7adc4b310VgnCLD200000bbceeb0aRCRD.html>

<sup>242</sup> Dado disponível em: <http://www.villazonbolivia.com/2010/07/bloquean-carretera-potosi-villazon-en.html>. Acesso em: 24 de jun, 2017.

<sup>243</sup> Dado disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1218213-bolivia-indenizara-construtora-oas-por-contrato-de-us-415-mi-anulado.shtml>. Acesso em 24 de jun, 2017.

<sup>244</sup> Informação disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,AA1348954-5602,00-SEGUNDA+PONTE+SOBRE+O+RIO+ORINOCO+INAUGURADA+POR+LULA+E+CHAVEZ.html>. Acesso em: 23 de set, 2017.

empresas de petróleo de nossos países precisam trabalhar juntas, o Brasil precisa da Venezuela e a Venezuela precisa do Brasil<sup>245</sup>.

Outro financiamento do BNDES<sup>246</sup> para obra realizada no âmbito da IIRSA, foi para a construção do novo aeroporto de Tena, no Equador. Por meio do Consórcio Tena – formado junto com a Ékron, empresa brasileira fabricante de guinchos, a Odebrecht foi a responsável pela obra, que custou mais de US\$ 54 milhões e foi concluída no ano de 2013.

Outros projetos da IIRSA realizados por empresas brasileiras no exterior são o terminal portuário na Charqueada e dragado do rio Cebolatti, realizado com investimento privado no valor de US\$ 7 milhões, pela empresa TIMONSUR<sup>247</sup>, formada por grupo de empresários uruguaios e rio-grandenses; a reconstrução da ferrovia Guarupá – Posadas, realizada pela América Latina Logística, do grupo Rumo, com investimento da CAF no valor de US\$ 100 milhões; a construção, pela empresa OI, de uma linha de fibra ótica ou outra tecnologia apropriada para a interconexão de comunicação entre Caracas e o norte do Brasil; e melhoramento da rodovia Georgetown – Albina, rodovia de Macapá a Oiapoque no trecho Ferreira Gomes–Oiapoque<sup>248</sup>, realizada pelo grupo C. R. Almeida, com financiamento de parceria público e privada<sup>249</sup>.

Como pode ser percebido, as grandes empresas brasileiras do setor da construção pesada receberam apoio do BNDES para sua internacionalização. Esse não é um fenômeno exclusivo da IIRSA, muito menos do século XXI, embora, nesse período, tenha havido uma acentuação dessa prática.

Foi durante o período da ditadura civil-militar que as grandes empreiteiras brasileiras fortaleceram sua atuação junto ao Estado, ao ponto de influenciar políticas públicas em beneficiamento próprio. Essas empreiteiras, como é o caso da Camargo Corrêa, contribuíram para o financiamento das políticas de repressão aos movimentos populares e sindicais, e foram beneficiadas por grandiosos empreendimentos nesse período, como hidrelétricas, ferrovias,

---

<sup>245</sup> DISCURSO DE LULA. Disponível em: <<http://congressoemfoco.uol.com.br/noticias/lula-e-chavez-inauguram-ponte-na-venezuela>>. Acesso em: 2 de set, 2017.

<sup>246</sup> Dado disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/empresa/download/apresentacoes/apresentacao\\_fiocca\\_firjan.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/download/apresentacoes/apresentacao_fiocca_firjan.pdf)>. Acesso em: 24 de julho, 2017.

<sup>247</sup> Informações disponíveis em: <<http://www.puertocharqueada.com/espaniol/acerca.html>>. Acesso em 12 de junho, 2017.

<sup>248</sup> Informações disponíveis em: <<http://www.puertocharqueada.com/espaniol/acerca.html>>. Acesso em 12 de junho, 2017.

<sup>249</sup> Informação disponível em: <<http://livrozilla.com/doc/845890/ferreira-gomes---oiapoque--fronteira-com-a-guiana-francesa->>. Acesso em: 27 de julho, 2017.

rodovias, pontes, usinas, etc., além de outros benefícios como isenções fiscais e financiamento público de obras no Brasil e no exterior<sup>250</sup>.

Dessa forma, a ditadura civil-militar favoreceu a monopolização da economia, junto com a implementação de um sistema financeiro e, desde então, não houve ruptura nesse processo de concentração, nem na abertura de mercados promovidas por Collor e Fernando Henrique, nem nas crises de 2000 e 2008<sup>251</sup>. No Brasil, na década de 90, houve a potencialização da concentração de capitais reforçada tanto internamente quanto pelo suporte externo. Nesse processo, o BNDES direcionou privatizações favorecendo alguns grupos de capitais brasileiros. No final do governo de FHC, realizou-se uma reforma nos estatutos do BNDES, a fim de permitir financiamento da expansão do capital brasileiro no exterior, e, a partir dos anos 2000, essa expansão toma proporções gigantescas, principalmente pelo aporte à integração física na América do Sul<sup>252</sup>.

O BNDES, criado em 1952, tem grande parte dos seus capitais provenientes do governo federal brasileiro. A partir de 2003, tendo Carlos Lessa como presidente, o banco incorporou-se como órgão financiador da IIRSA, ao mesmo tempo em que promoveu as exportações brasileiras de serviços e infraestrutura. Isso ocorria porque, no processo de concorrência de licitação em um outro país, as empresas brasileiras já levavam junto o financiamento<sup>253</sup>.

Para Luiz Fernando Nova<sup>254</sup>, o início do século XXI é marcado pelo modelo de “inserção competitiva”, e isso é visível sobretudo a partir de 2003, quando o BNDES buscou um reposicionamento vantajoso na divisão internacional do trabalho protagonizando concentração e centralização do capital.

Grande parte dos projetos da IIRSA, envolvem parceria entre o BNDES e a CAF. Essa aproximação foi feita no ano de 2003, e resultou na organização do “I Seminário Internacional de Cofinanciamento BNDES/CAF: Prospecção de Projetos de Integração Sul-americana”, em que foi estabelecido um convênio de cooperação entre ambas instituições, a fim de promover

---

<sup>250</sup> CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira . “Anos de chumbo e concreto”. Revista de história. jun., 2015. Disponível em: < <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos-revista/anos-de-chumbo-e-concreto>>. Acesso em: 18 de ago. 2017.

<sup>251</sup> FONTES, Virgínia. O Brasil e o capital-imperialismo: teoria e história. Rio de Janeiro: EPSJV/Editora UFRJ, 2010.

<sup>252</sup> LUCE, Mathias Seibel. O sub-imperialismo brasileiro revisitado: a política de integração regional do governo Lula (2003-2007). Dissertação de mestrado em Relações Internacionais. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007.

<sup>253</sup> Ibid.

<sup>254</sup> NOVOA, Luis Fernando. “O Brasil e seu ‘desbordamento’: o papel central do BNDES na expansão das empresas transnacionais brasileiras na América do Sul. In: **Empresas transnacionais brasileiras na América Latina: um debate necessário**. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular. 2009

investimentos em obras em toda a região. Em 2009, o BNDES abriu um escritório em Montevideu, para fortalecer parcerias com outras instituições financeiras, também visando a promoção dos projetos de infraestrutura. O resultado disso foi que o BNDES se tornou o maior financiador de projetos de infraestrutura na região<sup>255</sup>.

Essa mobilização financeira do Estado brasileiro foi acompanhada por uma política externa que impulsionou a atuação das empresas brasileiras no exterior. No caso da IIRSA, esse movimento se deu a partir da priorização da América do Sul na agenda internacional, promovendo a integração regional no discurso e na prática. No fim das contas, esse processo parece ter contribuído para a expansão internacional dos capitais brasileiros.

---

<sup>255</sup> SANTOS, Marcelo. A presença brasileira na América do Sul: ações e instrumentos de política externa. XXIX Congresso ALAS CHILE, 2013. Disponível em: <[http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT12/GT12\\_Santos\\_M.pdf](http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT12/GT12_Santos_M.pdf)>. Acesso em: 15 de nov. 2015.

## Conclusão

Nas últimas décadas do século XX, a América do Sul viu-se diante do aumento da pobreza, da desigualdade, da vulnerabilidade externa e de uma forte crise econômica que levou alguns países a buscarem ajuda do FMI, ou declarar moratória. Nesse contexto, a popularidade dos partidos que se declaravam como oposição daqueles que estavam ocupando os governos teve um aumento, que levou à eleição democrática de partidos com uma trajetória “à esquerda”.

Embora a “virada à esquerda” sul-americana não tenha significado uma confluência dos interesses de cada governo da região, o que pode ser percebido foi uma disposição de se criar arenas de diálogo para pensar políticas conjuntas, reformulando e reiniciando o processo de integração regional sul-americano, que encontrava-se de lado desde a crise do Mercosul no final dos anos 90.

A disposição dos governantes em levar a cabo um processo de integração regional ampliado, sobretudo incentivado pelo Brasil, deixou esperançosa parcela significativa da academia, dos movimentos sociais, e também uma pequena parte da sociedade, que passou a defender a integração sul-americana como uma bandeira anti-hegemônica, contra a Alca e os interesses estadunidenses.

De fato, os Estados Unidos não pareciam olhar com bons olhos para a integração sul-americana. Entretanto, o desenho que foi se formando também estava longe do ideal integracionista que remetesse a um desenvolvimentismo gestado nos anos 50, por exemplo. Pelo contrário, o que se viu no começo do século XXI na América do Sul foi a intensificação condição de fornecedor de matérias primas ao mundo, ainda que justificado pelo alto preço desses produtos no mercado mundial, que foi puxado pela China.

É nesse contexto que a IIRSA foi criada, sendo um plano logístico de uma integração para fora. Em outras palavras, o caráter dos projetos da IIRSA mostra que seus objetivos principais não são a integração dos países sul-americanos entre si, e sim a integração de zonas

de produção massivas de *commodities* no interior do continente para as costas do Atlântico e do Pacífico, a fim de prover o mercado mundial.

Esse não é um processo novo, a criação de infraestrutura para escoamento matérias primas da região para o mercado mundial tem mais de um século. Entretanto, uma coisa é a Inglaterra, com capital inglês e empresas inglesas construindo uma grande ferrovia no Brasil no século XIX a fim de escoar a produção de matéria-prima para suprir seu processo de industrialização, intensificando uma divisão internacional hierarquizada e desigual. Outra coisa é o governo brasileiro, com capital brasileiro e empresas brasileiras realizando esse tipo de obra para atender o mercado internacional, intensificando a mesma divisão internacional hierarquizada do trabalho.

Essa configuração aponta para uma mudança relevante na expansão do capitalismo, que é a formação de grandes monopólios privados em Estados considerados “subdesenvolvidos”, “periféricos”, “atrasados”. No caso do Brasil, ao analisar a IIRSA, essa mudança fica evidente: a IIRSA não é só uma iniciativa que atende aos interesses dos grandes centros capitalistas na divisão internacional do trabalho. Ela é também a possibilidade de expansão internacional dos capitais brasileiros de grandes empresas privadas, principalmente no setor da construção pesada.

Curioso é que, nesse momento, uma parte da esquerda brasileira parece ter se envolvido com o canto da sereia nacionalista, e insiste em defender esse processo e esse tipo de integração, acreditando estar em algum tipo de confrontação com o imperialismo norte-americano. É nessas horas que é preciso admitir a “genialidade” da reprodução do capitalismo.

Como pôde ser observado na pesquisa, grandes empresas brasileiras realizam obras da IIRSA em considerável parte dos países da América do Sul, evidenciando o beneficiamento das mesmas com a Iniciativa.

Nesse processo, o Estado não é ausente. Pelo contrário, ele é a reprodução dessa contradição e tem um papel fundamental no apoio a essas grandes empresas. No caso da IIRSA, o apoio é ideológico e financeiro. A priorização da integração sul-americana na agenda da política externa brasileira no século XXI cumpre papel fundamental para a entrada das grandes empresas brasileiras em terras de *los hermanos*. Ao mesmo tempo, essas empresas contam com o diferencial de já se apresentarem com o financiamento da obra no pacote, que é o BNDES, com capital público, condicionando os empréstimos à execução das obras por empresas como a Odebrecht, Camargo Corrêa, Queiroz Galvão e Andrade Gutierrez.

Por outro lado, existe uma massa de pessoas afetadas pelas obras, importantes áreas ambientais que são devastadas e populações nativas que são removidas. Essas denúncias são feitas e em grande parte das vezes são desconsideradas pelo Estado brasileiro, em prol de um “desenvolvimento” cujos favorecidos tem sobrenomes.

### Referências Bibliográficas

- AMORIM, Celso. “Perspectivas da cooperação internacional”. *In*: MARCOVITCH, Jacques. **Cooperação internacional: estratégia e gestão**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.
- ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1995.
- ANGELL, Norman. **A grande ilusão**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.
- AZAMBUJA, Marcos Castrioto de. “O reordenamento Sarney-Alfonsín”. *In*: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012. p. 79-83.
- BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Beyond borders: the new regionalismo in Latin America**. Economic and Social Progress in Latin America, Report. Washington, 2002.
- BAMBIRRA, Vânia. **O Capitalismo Dependente Latino-Americano**. Florianópolis: Insular, 2012.
- BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- \_\_\_\_\_. “Conclusões”. *In*: **Formação do império americano: da guerra contra a Espanha à guerra no Iraque**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- BARISTA, Eliezer. **Infraestructure for sustainable development and integration of South America: a report to business council for Sustainable Development – Latin America (BCSD – LA)**, 1996.
- BATISTA Junior, Paulo Nogueira. “Mitos da Globalização”. *In*: **Estudos Avançados**. v. 12, n. 32, 1998.
- BRAGA, Jorge Luiz Raposo. **O papel do BNDES na política externa do governo Lula da Silva: internacionalização e integração regional da América do Sul**. Tese de Doutorado. Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, 2015.
- BUENO, Clodoaldo. “O Brasil e o Integracionismo: do ABC de Rio Branco à Operação Pan-americano”. *In*: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012. p.43-62.
- CALIXTRE, André Bojikian; BARROS, Pedro Silva. “Além da circunstância: caminhos da integração sul-americana – do Mercosul à Unasul”. *In*: VIANA, André Rego; BARROS, Silva Pedro; CALIXTRE, André Bojikian (orgs.). **Governança global e integração da América do Sul**. Brasília: Ipea, 2011.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “Anos de chumbo e concreto”. **Revista de história**. jun., 2015. Disponível em: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos-revista/anos-de-chumbo-e-concreto>>. Acesso em: 24 de set. 2016.

\_\_\_\_\_. “A transnacionalização das empreiteiras brasileiras e o pensamento de Ruy Mauro Marini”. In: **Contra a Corrente**: revista marxista de teoria, política e história contemporânea. vol 2, 2010.

\_\_\_\_\_. “**Estranhas Catedrais**”: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niterói, Eduff, 2015.

CARDOSO, Fernando Henrique. FALETTO, Enzo. **Dependência e Desenvolvimento na América Latina**: Ensaio de Interpretação Sociológica. 7º ed. Rio de Janeiro: Editora LTC, 1970.

CARVALHO, Clarissa Barbosa Ramos Prudêncio de. **Protagonismo do BNDES no financiamento da infraestrutura sul-americana durante o governo Lula**: interface entre interesses domésticos e a política externa. Artigo apresentado no I Seminário Nacional de Pós-graduação em Relações Internacionais. Brasília, 2012.

CECEÑA, Ana Esther; AGUILAR, Paula; MOTTO, Carlos. **Territorialidad de la dominación**: la integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA). 1ª edição. Buenos Aires: Observatório Latino Americano de Geopolítica, 2007.

CERVO, Amado Luiz. “Sob signo neoliberal: as relações internacionais da América Latina”. **Revista Brasileira de Política Internacional**. v.2, n.43, 2000.

COSTA, Darc. **Estratégia nacional**: a cooperação sul-americana como caminho para a inserção internacional do Brasil. Porto Alegre: L&PM Editores, 2003.

COSTA, Wanderley Messias da. Geografia Política e Geopolítica: discursos sobre o território e o poder. São Paulo: Editora HUCITEC, 1992.

COX, Robert W. “Gramsci, hegemonia e relações internacionais: um ensaio sobre o método”. In: GILL, Stephen. (org). **Gramsci, materialismo histórico e relações internacionais**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2007. p. 101-123.

DEOS, Simone Silva de; WEGNER, Rubia. Cooperação financeira e o financiamento da infraestrutura na América do Sul. **Revista Oikos**, Rio de Janeiro, v. 9, n.2. out. 2010

DIAS, Mariana Duque Carvalho. **Apontamentos sobre a Integração Regional para a Infraestrutura Sul-Americana**: considerações sobre a posição da política externa brasileira. ABRI, 2014.

DORATIOTO, Francisco. “A formação dos Estados nacionais no Cone Sul”. In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012. p.19-41

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**: ensaio de interpretação sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

FIORI, José Luis; MEDEIROS, Carlos (orgs). **Polarização mundial e crescimento**. Petrópolis: Vozes, 2001.

FIORI, José Luís. “O poder global dos Estados Unidos: formação, expansão e limites”. *In*: FIORI, José Luís da Costa (org.). **O Poder Americano**. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 2004

FIORI, José Luis; MEDEIROS, Carlos; SERRANO, Franklin (orgs). **O mito do colapso do poder americano**. Rio de Janeiro: Record, 2008.

FONTES, Virgínia. **O Brasil e o capital-imperialismo: teoria e história**. Rio de Janeiro: EPSJV/Editora UFRJ, 2010.

\_\_\_\_\_. “O imperialismo brasileiro”. *In*: Instituto Rosa Luxemburg Stiftung; et al (orgs). **Empresas transnacionais brasileiras na América Latina: um debate necessário**. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular. 2009.

FRANK, Andre Gunder. “Desenvolvimento e Subdesenvolvimento Latino-americano”. *In*: PEREIRA, Luiz (org.). **Urbanização e Subdesenvolvimento**. RJ: Zahar, 1973. p.31.

FURTADO, Celso. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Editora Nacional, 1974.

FUSER, Igor. Infra-estrutura a serviço do grande capital. **Le Monde Diplomatique Brasil**. São Paulo, mar. 2008. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=128>> Acesso em: 05 set. 2015.

GARCÍA, Enrique. A integração da infra-estrutura na América do Sul: um impulso ao desenvolvimento sustentável e à integração regional. *In*: **DEP: Diplomacia, Estratégia e Política**. Projeto Raul Prebisch. vol. 1, nº 5 (jan/mar 2007). Brasília: Projeto Raúl Prebisch, 2007.

GONÇALVES, Williams da Silva. “A segunda guerra mundial”. *In*: REIS Filho, Daniel Aarão; FERREIRA, Jorge; ZENHA, Celeste (orgs.). **O Século XX**. Vol. 2: O tempo das crises - revoluções, fascismos e guerras. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

GONÇALVES, Williams da Silva; MIYAMOTO, Shiguenoli. “Os Militares na Política Externa Brasileira:1964-1984”. *In*: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 6, n. 12, 1993, p. 211-246.

GORENDER, Jacob. “Antecedentes das mudanças na União Soviética; O modelo stalinista do socialismo soviético”. *In*: **O Fim da URSS: origens e fracasso da perestroika**. 2ª ed. São Paulo: Atual, 1992.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do Cárcere: Maquiavel; notas sobre o Estado e a política**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000 [1932-1934].

\_\_\_\_\_. **Maquiavel, a política e o Estado Moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

\_\_\_\_\_. **Concepção dialética da história**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

GUIMARÃES, Samuel Pinheiro. **Desafio brasileiro na era dos gigantes**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

GURRIERI, Adolfo. **La obra de Prebisch en la Cepal**. México: Fondo de Cultura Económica, 1982.

HAMILTON, Alexander (1791). **Relatório sobre as manufaturas**. Rio de Janeiro: MSIA, 2000.

HILFERDING, Rudolf (1910). **O capital financeiro**. Coleção Os Economistas. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1985.

HIRSCHMAN, Albert (1958). **Estratégia do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961

HOBSBAWM, Eric J. “Guerra Fria”. In: HOBSBAWM, Eric J. **A Era dos Extremos: o breve século XX; 1914-91**. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; ABC – Agência Brasileira de Cooperação. **Cooperação brasileira para o desenvolvimento internacional 2005-2009**. Brasília: IPEA; ABC, 2010.

KAPLAN, Marcos. **Problemas del desarrollo y de la integración en América Latina**. Caracas: Monte Avila Editores C.A, 1968

LAFER, Celso. “Política externa brasileira: reflexão e ação”. In: MARCOVITCH, Jacques. **Cooperação internacional: estratégia e gestão**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994

LENIN, Vladimir Ilyich. **Imperialismo: fase superior do capitalismo**. São Paulo: Global Editora, 1982. [1917].

LIMA, Maria Regina Soares de; COUTINHO, Marcelo Vasconcelos. (org.). **A agenda Sul-Americana: mudanças e desafios no início do século XXI**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2007.

LIST, Friedrich (1841). **Sistema nacional de economia política**. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

LOPES, Carlos. **Cooperação e desenvolvimento humano: a agenda emergente para o novo milênio**. São Paulo: Editora da Unesp, 2005

LUCE, Mathias Seibel. **O sub-imperialismo brasileiro revisitado: a política de integração regional do governo Lula (2003-2007)**. Dissertação de mestrado em Relações Internacionais. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007.

MARINI, Ruy Mauro. **América Latina: dependência e integração**. São Paulo: Brasil Urgente, 1992.

\_\_\_\_\_. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”. **Cuadernos Políticos**, n. 12, abr-jun. México, 1997.

\_\_\_\_\_. **Dialéctica de la dependencia**. México: Ediciones Era, 1986.

MARTINS, Carlos Estevam. **A evolução da política externa brasileira na década de 64-74**. Estudos Cebrap. n.12, 1975.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. 5ª ed. São Paulo: Hucitec, 1986 [1846].

MEDEIROS, Carlos A.; SERRANO, Franklin. “Padrões monetários internacionais e crescimento”. In: FIORI, José Luís (org). **Estados e moedas no desenvolvimento das nações**. 4ª ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

\_\_\_\_\_. “China: entre os séculos XX e XXI.” In: FIORI, José Luis (org.). **Estados e moedas no desenvolvimento das nações**. Petrópolis: Vozes, 2012.

\_\_\_\_\_. **China: Desenvolvimento econômico e ascensão nacional**. Brasília: Funag, 2008.

MELLO, Leonel Itaussu A. **A geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata**. Amazonas: Editora da Universidade do Amazonas, 1997.

MORGENTHAU, Hans. **A política entre as nações**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília/São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo/IPRI, 2003.

MOURA, Gerson. “Avanços e Recuos: a política exterior de JK”. In: GOMES, Angela de Castro. **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: Ed. da Fundação Getúlio Vargas/CPDOC, 1991.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1960. [1956]

NAÇÕES UNIDAS. Comissão Econômica para América Latina e o Caribe — CEPAL. **El Regionalismo abierto en América Latina y el Caribe: la integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad**. Santiago de Chile, 1994.

NOGUEIRA, Isabela. **Estado e capital em uma China com classes**. **Revista de Economia Contemporânea**, 2018.

NOVOA, Luis Fernando. “O Brasil e seu ‘desbordamento’: o papel central do BNDES na expansão das empresas transnacionais brasileiras na América do Sul. In: **Empresas transnacionais brasileiras na América Latina: um debate necessário**. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular. 2009.

OSÓRIO, Luiz Felipe Brandão. **Um estudo crítico da União Europeia: contradições de seu desenvolvimento institucional e normativo**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional. Rio de Janeiro, UFRJ, 2015.

PADULA, Raphael. **Integração regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica**. Tese de doutorado. Programa de Engenharia de Produção da COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ, agosto de 2010.

POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder, o socialismo**. Rio de Janeiro: Graal, 1981 [1978].

\_\_\_\_\_. **Poder político e classes sociais**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1977.

RATZEL, Friederich. "The laws of the spatial growth of States". *In*: KAPERSON, Roger; MINGHI, Julian (eds.). **The structure of Political Geography**. Chicago: Aldean, 1969 [1897].

REIS Filho, Daniel Aarão. "Crise e desagregação do socialismo". *In*: **O Século XX**. Vol. 3: O tempo das dúvidas - do declínio das utopias às globalizações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

RODRIGUES, Mauro Marcondes. Retomando o planejamento: o Plano Plurianual 1996-1999. **Revista do BNDES**, v. 3, n. 5. Rio de Janeiro, jun. 1996.

RUIZ, José Briceño. "A contribuição do Mercosul no debate sobre o modelo de integração no novo contexto do regionalismo latino-americano". *In*: RESENDE, Erica Simone de Almeida; MALLMAN, Maria Izabel (org.). **Mercosul 21 Anos: maioridade ou imaturidade?** Curitiba: Appris, 2013.

SANTOS, Ailton Dias dos. **A Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana e as dinâmicas do sistema-mundo capitalista: análise comparada das relações entre governo e bancos de desenvolvimento do Brasil, Peru e Bolívia**. Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação sobre as Américas, UNB. Brasília, 2014.

SANTOS, Marcelo. **A presença brasileira na América do Sul: ações e instrumentos de política externa**. XXIX Congresso ALAS CHILE, 2013.

SANTOS, Teothônio dos. **Imperialismo y dependência**. Mexico: Ediciones Era, 1986

SCHERMA, Márcio Augusto. **A atuação do Banco Interamericano de desenvolvimento no Brasil (1959-2006)**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-graduação San Tiago Dantas. Campinas, 2007.

SEGRILLO, Ângelo. "Prefácio; Introdução". *In*: **O declínio da União Soviética**. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SEMINARIO NO PALÁCIO DO ITAMARATY. **Integração latino-americana: 50 anos de ALALC/ALADI**. Brasília: FUNAG, 2010.

TAVARES, Jeferson Cristiano. Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na lirsa e na macrometrópole paulista. **Cadernos Metrôpole**. v 18, nº 37. São Paulo, set/dez 2016

TAVARES, Maria da Conceição. "A retomada da hegemonia norte-americana". *In*: FIORI, José Luís; TAVARES, Maria da Conceição (orgs.). **Poder e Dinheiro: uma economia política da globalização**. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 1997.

TEIXEIRA, Aloísio. "Estados Unidos: a "curta marcha" para a hegemonia". *In*: FIORI, José Luís (org.). **Estados e Moedas no Desenvolvimento das Nações**. 4ª ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

TV ZERO. Direção: Victor Lopes. **Eliezer Batista**: o engenheiro do Brasil. Canal Comunicação e Cultura. Ancine, 2009.

VIDIGAL, Carlos Eduardo. "A integração sul-americana como um projeto brasileiro: de Uruguaiana às Malvinas". In: **América do Sul e a integração regional**. Brasília: Funag, 2012.

VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes. "A Guerra Fria". In: REIS Filho, Daniel Aarão; FERREIRA, Jorge; ZENHA, Celeste (org.). **O Século XX**. Vol. 2: O tempo das crises - revoluções, fascismos e guerras. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. p. 195-225.

### **Endereços Eletrônicos:**

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL Disponível em: <[https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20051209\\_not303\\_05](https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20051209_not303_05)> . Acesso em: dez, 2017.

BNDES e CAF assinam memorando para atuação conjunta na AL e Caribe. Disponível em: <[https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20051209\\_not303\\_05](https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20051209_not303_05)>. Acesso em: dez, 2017.

INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=120>>. Acesso em: set. 2017  
 . \_\_\_\_\_ Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=123>>. Acesso em: dez. 2017.  
 . \_\_\_\_\_ Disponível em: <<http://www.iirsa.org/infographic>>. Acesso em: jul, 2017.

CORPORAÇÃO ANDINA DE FOMENTO. Disponível em: <<https://www.caf.com/es/sobre-caf/quienes-somos/>>. Acesso em dez, 2017.

COSIPLAN UNASUR. Disponível em:  
 <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=120>>. Acesso em: set. 2017

REUNIÃO DE PRESIDENTES DA AMÉRICA DO SUL. Disponível em:  
 <<http://www.oei.es/historico/oeivirt/cimeira0.htm>>; Acesso em: jul. 2017

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROYECTOS. Disponível em:  
 <<http://www.iirsa.org/proyectos/>>.

WORLD INTEGRATED TRADE SOLUTION. Disponível em:  
 <<https://wits.worldbank.org/>>.

## ANEXO I – Eixo Mercosul - Chile

PROYECTO	PAÍS	SECTOR	SUBSECTOR	ETAPA	TIPO DE OBRA	CONSTRUCTORA	ORIGEN DE LA CONSTRUCTORA	INVERSIÓN TOTAL (US\$)	Tipo de financiamiento	ORIGEN DE LA INVERSIÓN
Construcción Del Anillo Vial San Pablo (Tramo Sur)		Transporte	Carretero	Concluido (2010)	Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	Constructora DERSA/ Concesión SPMAR (Grupo Bertin)	Brasil	2.700.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional y Tesoro Municipal
Conclusión De La Duplicación Del Tramo Vial Belo Horizonte - San Pablo (BR 381)		Transporte	Carretero	Concluido	Ampliación de capacidad de la carretera	Autopista Feraão Dias do Grupo Arteris (Abertris e Brookfield)	España y Estados Unidos	1.300.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional; BID; JBIC (Japan Bank for International Cooperation)
Duplicación De La Ruta Nacional nº 14 Entre Paso de Los Libres Y Gualaguaychú		Transporte	Carretero	Concluido	Ampliación de capacidad de la carretera	Chediack SAICA; IECSA (Grupo ODS); Equimacsa; JCSA (Relats); otros	España y Argentina	780.000.000	PÚBLICO	BID y Tesoro Nacional
Doble Calzada Ruta 5 La Serena-Vallenar		Transporte	Carretero	Concluido (2015)	Ampliación de capacidad de la carretera	Ruta del Agorrobó (Grupo Sacyr Concesiones)	España	388.000.000	PRIVADO	-
Adecuación Del Corredor Rio Branco - Montevideo-Colonia - Nueva Palmira. Rutas nº 1, 11, 8, 17, 18 y 26, Rutas 23 y 12.		Transporte	Carretero	Concluido (2014)	Rehabilitación de calzada y estructuras	Cooperación Vial del Uruguay S.A	Uruguay	276.184.000	PÚBLICO Y PRIVADO	BID; CAF; Banco Mundial; Tesoro Nacional; FOCEM; PRIVADO
Mejoras Al Acceso Vial Puerto de Valparaíso		Transporte	Carretero	Concluido	Ampliación de capacidad de la carretera	-	-	105.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Construcción Y Pavimentación de La Ruta BR 282 / Florianópolis-Frontera con Argentina		Transporte	Carretero	Concluido	Pavimentación (obra nueva)	10º Batallón de Ingeniería Y Construcción del Ejército	Brasil	100.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación del Tramo Puente Armerillo - Paso Pehuénche (Ruta CH-115)		Transporte	Carretero	Concluido	Rehabilitación de calzada y estructuras	-	-	60.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Reconstrucción Y Ampliación De La Ruta Nacional nº 168: Tunnel Subfluvial entre Paraná Y Santa Fé		Transporte	Carretero	Concluido	Ampliación de capacidad de la carretera	-	-	40.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Construcción del Tramo Santa María - Rosario do Sul (BR 158/RS)		Transporte	Carretero	Concluido (2008)	Pavimentación (obra nueva)	-	-	30.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Adecuación del Tramo Navigantes - Rio do Sul (BR 407/SC)		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras.	NVA S.A.; Sulcatariense LTDA	Brasil	20.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Conclusión de la Duplicación del tramo San Pablo - Curitiba (BR-116/SP)		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Autopista Régis Bittercourt - Grupo Arteris (Abertris e Brookfield)	España y Estados Unidos	400.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional; BID y JBIC (Japan bank for International Cooperation)
Duplicación del tramo Palhoça - Osorio (BR 101 / SC / RS)		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Construcap; Consórcio GGR Stein, Consórcio Blokos/Aragual/Emparsan co, Consórcio Consetesa/Sogel, Queiroz Galvão, Triunfo, Consórcio Constran-Mac, DNIT	Brasil	2.000.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional y BID
Recuperación de Porto Alegre - Uruguiana (BR 290 / RS)		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	Consorcio Bolognesi - Conterra - Magna; Consorcio TB - ECB - ETEL; Consorcio Trier - Ciesa - Prodec; Equipav - CSI - Esteio	Brasil	250.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Adecuación del tramo Rio Grande - Pelotas (BR 392/ RS)		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	HAP Engenharia	Brasil	500.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo-Rivera		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	Cooperación Vial del Uruguay S.A	Uruguay	85.600.000	PÚBLICO Y PRIVADO	BID; Tesoro Nacional; Privado Corporativo

Ruta nº 26: Reacondicionamiento del tramo Río Branco - Paysandú		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	Cooperación Vial del Uruguay S.A	Uruguay	39.810.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional; FOCEM; BID
Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Frey Bentos, Rutas nº 1, 3, 11, 23, 12 y 2.		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	Cooperación Vial del Uruguay S.A	Uruguay	37.950.000	PÚBLICO	FONPLATA; FOCEM; Tesoro Nacional
Pavimentación de la Ruta Nacional nº 145: Empalme Ruta Nacional nº 40 Sur: Acceso al Paso tramo Malargüe - Límite con Neuquén		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Chediack/Grupo Genco;	Argentina	63.000.000	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional
Pavimentación de la Ruta Nacional nº 40 Sur, tramo Malargüe - Límite con Neuquén		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	Petersen, Thiele y Cruz S.A.	Argentina	90.000.000	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional
Repavimentación de la Ruta Nacional nº 7 Potrerillos - Límite con Chile		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	En proceso de licitación	-	52.000.000	PÚBLICO	BID; Tesoro Nacional
Ruta Internacional CH-00 (Sector Valparaíso - Los Andes)		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Autopista Los Andes (Grupo Arteris)	España	447.000.000	PRIVADO	-
Ampliación de la Ruta Provincial nº 26: tramo Vitócia - Nogová		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	-	-	6.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Duplicación y repavimentación de la ruta nacional nº 158: tramo San Francisco - Río Cuatro		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	-	-	400.000.000	PÚBLICO	Grupo Banco Mundial; Tesoro Nacional
Duplicación de la Ruta Nacional nº 18: Empalme Ruta Nacional nº 12 - Ruta Nacional nº 14		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	Carreteras Centrales de Argentina S.A (Corisan Corvian Construction S.A; Lemiro Pablo Pietrobone S.A; Luis Losi S.A)	Argentina y España	250.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación de La Ruta Nacional nº 150: tramo Ischigualasto - Límite con Chile (Paso Agua Negra)		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Vialidad Nacional	Argentina	73.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación de La Ruta Nacional nº 76: Vinchina Paso de Pircas Negras, Provincia de La Rioja		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	UTE Equimac - Vialco; UTE Afema - Michelotti; Benito Roggio E Hijos S.A; Vialmani S.A	-	120.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento de la Conexión Córdoba - Patquia (Ruta Nacional nº 38) Y By-pass al norte de las		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	-	-	100.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Duplicación de la Ruta Nacional nº 19: tramo Ruta Nacional nº 11 - Córdoba		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	-	-	529.000.000	PÚBLICO	BID; BIRF; Tesoro Nacional
Mejoramiento de la Ruta Nacional nº CH-41 - Paso del Agua Negra		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	-	-	123.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento y Duplicación de la Ruta Nacional nº 127 entre Paso de los Libres y Paraná		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	-	-	40.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Construcción del Anillo Vial de San Pablo (tramo norte)		Transporte	Carretero	Ejecución	Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	Mendes Junior-Isolux Corisan; OAS LTDA; Acciona Infraestructura S.A.; Construcap/Copasa	Brasil, España	2.810.000.000	PÚBLICO	BID; Tesoro Nacional; Tesoro Provincial
Ruta 43 La Serena - Ovalle		Transporte	Carretero	Ejecución	Mantenimiento de carreteras	Ruta del Limar (Grupo Sacyr Concesiones)	España	221.000.000	PRIVADO	-
Aeropuerto de Encarnación		Transporte	Aereo	Concluido (2013)	Nuevos aeropuertos	EDB Construcciones	Paraguay	12.000.000	PÚBLICO	EBY (Entidad Binacional Yacreta)
Ampliación del Aeropuerto de Campinas		Transporte	Aereo	Ejecución	Ampliación/adequación de aeropuertos	Ifraero; Concesionaria Aeroportos Brasil (UTC Participações S.A; Triunfo; Egis Brasil - FR)	Brasil	3.550.000.000	PÚBLICO E PRIVADO	Funding BNDES; Tesoro Nacional; Fuentes Privadas
Ampliación del Aeropuerto de Guarulhos		Transporte	Aereo	Ejecución	Ampliación/adequación de aeropuertos	Ifraero; Grupo Invepar; Airports Company South Africa (ACSA)	Brasil; Africa do Sul	1.900.000.000	PÚBLICO E PRIVADO	Funding BNDES; Tesoro Nacional; Fuentes Privadas

Ampliación del Aeropuerto de Arturo Merino Benítez (Santiago)		Transporte	Aéreo	Ejecución	Ampliación/ adecuación de aeropuertos	Concesionaria Nuevo Padahuel (Group ADP; VINCI Airports; Astaldi Concessionari)	Francia; Italia	590.000.000	PRIVADO	-
Ruta Nacional nº 7: Construcción de Variante Ferroviaria La Cruz-La Pizasa		Transporte	Ferroviano	Concluido	Rehabilitación de Ferrovías	-	-	30.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Reacondicionamiento de La Ferrovía Rivera - Santana do Livramento - Cacequi		Transporte	Ferroviano	Concluido	Rehabilitación de Ferrovías	América Latina Logística (Grupo RUMMO)	Brasil	5.000.000	PRIVADO	-
Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Montevideo y Rivera		Transporte	Ferroviano	Ejecución	Rehabilitación de Ferrovías	Cooperación Ferroviaria del Uruguay S.A	Uruguay	134.900.000	PUBLICO/PRIVADO	FOCEM; Tesoro Nacional, Várias
Expansión del Puerto de Colonia (Muelles, Dragado, Incorporación de áreas)		Transporte	Fluvial	Concluido (2009)	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	-	-	14.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Dragado Lagoa Merín		Transporte	Fluvial	Ejecución	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	Departamento de Hidrovías Interiores; Consórcio Dratec-Etemar-Rhode Nielsen	Brasil, Portugal, Dinamarca	2.875.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ampliación del Puerto Sauce con nuevos lugares de atraques, y de su Recinto Portuario		Transporte	Fluvial	Ejecución	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	Dirección Nacional de Hidrovía	Uruguay	10.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Dragado del Río Tacuarí		Transporte	Fluvial	Ejecución	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	Biosfera Planejamento e Consultoria	Brasil	1.350.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Dragado, balizamiento y señalización del Sistema Laguna-Merlin - Lagoa dos Patos		Transporte	Fluvial	Ejecución	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	-	-	2.600.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Terminal Portuaria en la Charqueada y dragado del Río Cebollati		Transporte	Fluvial	Ejecución	Construcción de nuevos puertos fluviales	TIMONSUR S.A	Brasil y Uruguay	7.000.000	PRIVADO	-
Mejoras em el Puerto de San Antonio		Transporte	Marítimo	Concluido	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Puerto Panul S.A; Puerto Central S.A	Chile	370.000.000	PRIVADO	-
Ampliación de la Infraestructura del Puerto del San Francisco do Sul		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Cons Bem; STER Engenharia Ltda; Batalhão de Engenharia de Construção.	Brasil;	131.600.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional y Administração do Porto São Francisco do Sul (APSF5)
Mejoramiento de la Infraestructura del Puerto de Itajaí - SC (Recuperación del Muelle norte y dragado)		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Batalhão de Engenharia de Construção; HIDROTOPO- DZETA-ACQUAPLAN	Brasil	68.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ampliación de los muelles del Puerto de Río Grande		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	CEJEN Engenharia; STPC Engenharia; Consórcio Oderbrecht Serviços de Engenharia e Jan de Nul do Brasil Dragagem (OSEC/JDN)	Brasil; Belgica	435.700.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Modernización del Puerto de Montevideo y obras complementarias		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	-	-	189.000.000	PÚBLICO	BID; Tesoro Nacional

Mejoramiento del Puerto de Mar del Plata		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	-	-	70.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ampliación del Puerto Valparaíso		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Terminal Pacifico Sur (Inversion Cosmos y HULL); Terminal Cerros de Valparaíso (GRUPO DHL)	Chile; Alemania, España	560.000.000	PRIVADO	-
Construcción y Implantación de control integrado de carga en Paso de Los Libres		Transporte	Pasos de Frontera	Concluido (2014)	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	10.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Puerto Terrestre Los Sauces (Los Andes)		Transporte	Pasos de Frontera	Concluido	Adecuación/Ampliación infraestructura existente en centros de control fronterizo	Consortio AZVI Chile	España	61.000.000	PRIVADO	-
Nuevo Complejo Fronterizo Los Libertadores (Optimización Sistema Cristo Redentor)		Transporte	Pasos de Frontera	Ejecución	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	Consortio Complejo Fronterizo Los Libertadores (Concesiones de Infraestructuras Chile UNO S.A.; Concesiones Vías Chile Tres S.A.) - GRUPO ACS	España	76.000.000	PRIVADO	-
Central Térmica de Ciclo Combinado de Puntas del Tigre		Energía	Generación Energética	Concluido	Termoeléctrica	Hyundai E&C	Corea del Sur	170.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Sistema de Itaipú	 	Energía	Generación Energética	Concluido	Hydroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	Uicon (Cetenco Engenharia Ltda; CBPO; Brasileira de Pavimentos e Obras; Camargo Corrêa; Andrade Gutierrez; e Mendes Júnior) y CONEMPA	Brasil y Paraguay	16.000.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional Brasileño
Represa Hidroeléctrica de Yacretá. Llenado a Cota 83	 	Energía	Generación Energética	Concluido (2011)	Hydroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	-	-	1.200.000.000	PÚBLICO	EBY (Entidad Binacional Yacretá); BID; CAF; Tesoro Nacional Argentino
Central Nuclear de Atucha 2		Energía	Generación Energética	Concluido (2014)	Generación con Energía Nuclear	Nucleoeléctrica Argentina S.A	Argentina	740.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Gasoducto Aldea Brasileña - Uruguatana - Porto Alegre	 	Energía	Generación Energética	Ejecución	Otras infraestructuras energéticas	Transportadora Gás Norte; Transportadora Gás do Mercosul; Transportadora Sul-Brasileira de Gás	Canadá; Francia; Malasia; Argentina; Brasil	510.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Instalación de Planta de regasificación de gas natural licuado (GNL) en Uruguay		Energía	Generación Energética	Ejecución	Otras infraestructuras energéticas	Gás Sayago S.A (UTE y ANCAP); GDF SUEZ S.A	Uruguay; Francia	1.125.000.000	PRIVADO	-
Central Térmica de Ciclo Combinado de Puntas del Tigre II 500MW		Energía	Generación Energética	Ejecución	Termoeléctrica	Hyundai E&C	Corea del Sur	531.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	BID; CAF; Bancos Privados
Repotenciación Central Nuclear Embalse		Energía	Generación Energética	Ejecución	Generación con Energía Nuclear	Nucleoeléctrica Argentina S.A	Argentina	2.149.000.000	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional
Línea de Transmisión Yacretá - Buenos Aires		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2008)	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Consistra (Tranelsa, Iatasa, Sigla y Atec); Linsa (Isolux; Carneione; lesca y Litsa); Teyma Abengoa; Intersar	Argentina; España	600.000.000	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional

Línea de Transmisión Itaipu-Londrina-Araquara		Energía	Interconexión Energética	Concluido	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	ATE Transmisora de Energía (Abengoa)	España	149.144.214	PÚBLICO	Tesoro Nacional; BNDI5
Gasoducto del Noreste Argentino		Energía	Interconexión Energética	Ejecución	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Servicios Vertua S.A; Techint/ Paneddie; Contreras Hnos / Rovella Carranza / Helport/ CPC; SVSA/ JCR; Chediack/ UCSA / Conta; BTU/ Esuco / Víctor Contreras	Argentina; Italia	1.870.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Interconexión Eléctrica entre Uruguay y Brasil	 	Energía	Interconexión Energética	Ejecución	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Alston, UTE, Eletrosul, Eletróbras	Uruguay, Brasil, Francia	349.000.000	PÚBLICO	CAF; FOCEM; Tesoro Nacional
Cable Óptico entre Brasil y Uruguay	 	Comunicaciones	Interconexión de comunicaciones	Concluido (2013)	Fibra optica	Alston, UTE, Eletrosul, Eletróbras	Brasil, Uruguay	80.000	PUBLICO	-

## ANEXO II – Eixo Hidrovia Paraguai - Paraná

PROYECTO	PAÍS	SECTOR	SUBSECTOR	ETAPA	TIPO DE OBRA	CONSTRUCTORA	ORIGEN DE LA CONSTRUCTORA	INVERSIÓN TOTAL (US\$)	Tipo de Financiamiento	ORIGEN DE LA INVERSIÓN
Central Termoelectrica Belgrano en Campana		Energía	Generación Energética	Concluido (2010)	Termoelectrica	Electroingeniería S.A (Grupo Eling)	Argentina	668.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Varios
Central Termoelectrica San Martín en Timbúes		Energía	Generación Energética	Concluido (2010)	Termoelectrica	Electroingeniería S.A (Grupo Eling)	Argentina	736.000.000	PÚBLICO y PRIVADO	Varios
Desvío del Arroyo Aguapey		Energía	Generación Energética	Concluido (2007)	Otras Infraestructuras Energéticas	COINTEC-INCONP-AR-GCM-ELEPAR-GEIPEX-GCA UTE (Consorcio ENERVA)	Argentina, Paraguay, España	64.000.000	PÚBLICO	EBY (Entidad Binacional Yacyreta) y Tesoro Nacional
Estación Transformadora en Mercedes		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2009)	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	-	-	25.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Línea de Alta Tensión Mercedes - Goya		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2014)	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Electroingeniería S.A (Grupo Eling)	Argentina	25.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Línea de Alta Tensión Mercedes - Paso de Los Libres		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2015)	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Transnea S.A	Argentina	15.000.000	PÚBLICO	FOCEM
Pavimentación del Tramo Carretero San Estanislao - Puerto Rosario (Rutas B11 y B29)		Transporte	Carretero	Concluido (2012)	Pavimentación (obra nueva)	Consorcio Artigas	Paraguay	66.500.000	PÚBLICO	BID, Tesoro Nacional
Pavimentación del Tramo Carretero Santa Rosa - Puerto Antequera (Ruta Nacional n 11)		Transporte	Carretero	Concluido (2002-2009)	Pavimentación (obra nueva)	Construpar S.A.; Consorcio Victoria; Consorcio San Pedro	Paraguay, Corea	47.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Circunvalación de la Ciudad de Santa Fe		Transporte	Carretero	Concluido (2015)	Circunvalación Vial (by-pass) y accesos a ciudades	-	-	200.000.000	PÚBLICO	Tesoro Provincial
Accesos Viales a Encarnación		Transporte	Carretero	Concluido (2005-2011)	Circunvalación Vial (by-pass) y accesos a ciudades	-	-	26.000.000		EBY (Entidad Binacional Yacyreta) y Tesoro Nacional
Pavimentación del Tramo Puerto Suárez - Mutún		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Jindal Group	India	18.800.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación de la Ruta Concepción-Vallemi (Rutas A06 y P174)		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Consorcio Tagatti y Topografía y Caminos S.A.; Consorcio Benito Roggio e Hijos	Paraguay, Argentina	113.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional; FOCEM
BR-277: Santa Teresinha de Itaipú - Cascavel		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Ecolodovias (CR Almeida)	Brasil	4.872.500	PRIVADO	-
Circunvalación de la Ciudad de Rosario		Transporte	Carretero	Ejecución	Circunvalación Vial (by-pass) y accesos a ciudades	-	-	80.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación de la Ruta Nacional nº 11, Tramo Empalme Ruta Provincial nº 13		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	-	-	100.000.000	PÚBLICO	Tesoro Provincial
Pavimentación de la Ruta Provincial nº 9: Colonia Cano - El Colorado		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	JCR S.A (Grupo Relats)	Argentina	60.000.000	PÚBLICO	BID
Pavimentación del Tramo Villeta Alberdi		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Heisecke S.A	Paraguay	61.000.000	PÚBLICO	CAF

Pavimentación del Tramo Carretero Santa Rosa - Capitán Bado (Ruta Nacional nº 11 - Frontera con Brasil)		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	EDB Construcciones; GREEN S.A.; ECOMIPA S.A.; TOC S.A. - CONSTRUPAR	Paraguay, Argentina	122.500.000	PÚBLICO	FONPLATA; Tesoro nacional
Recuperación del Ramal Ferroviario Zárate-Rosario		Transporte	Ferroviano	Concluido	Rehabilitación de ferrovías.	COMSA	España	42.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Reconstrucción de la Ferrovía Ganupá-Posadas		Transporte	Ferroviano	Concluido	Rehabilitación de ferrovías	América Latina Logística - ALL (Grupo Rumo)	Brasil	100.000.000	PÚBLICO	CAF
Reordenamiento de los Accesos Ferroviarios a la Ciudad de Rosario		Transporte	Ferroviano	Ejecución	Circunvalación ferroviaria	-	-	317.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Reordenamiento de los Accesos Ferroviarios a la Ciudad de Santa Fé		Transporte	Ferroviano	Ejecución	Circunvalación ferroviaria	-	-	-	PÚBLICO	Belgrano Carigas ADIF-CAF
Rehabilitación y mejora del Tramo Ferroviario Piedra Sola-Salto Grande		Transporte	Ferroviano	Ejecución	Rehabilitación de ferrovías	COMSA	España	127.300.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional; FOCEM
Rehabilitación del Ramal Ferroviario Algorta-Fray Bentos		Transporte	Ferroviano	Ejecución	Rehabilitación de ferrovías	-	-	100.000.000	PÚBLICO	-
Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en el Lago Itaipú		Transporte	Fluvial	Concluido	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	-	-	-	PÚBLICO	-
Mejora de accesos e infraestructura portuaria del Puerto de Nueva Palmira		Transporte	Fluvial	Concluido (2012)	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	-	-	10.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Reactivación del Puerto de Paysandú, accesos y área de almacenaje		Transporte	Fluvial	Concluido	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	Siller S.A	Uruguay	6.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Puerto de Encarnación		Transporte	Fluvial	Concluido (2011)	Construcción de nuevos puertos fluviales	Tecnoedil S.A	Paraguay	11.800.000	PÚBLICO	EBY (Entidad Binacional Yacyreta) y Tesoro Nacional
Construcción de Puerto Busch		Transporte	Fluvial	Concluido (2015)	Construcción de nuevos puertos fluviales	-	-	-	PÚBLICO	-
Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Tieté		Transporte	Fluvial	Ejecución	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	Queiroz Galvão; STER-UTC;	Brasil	800.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional; Tesoro Provincial
Mejora de sistema de comunicaciones en el Río Paraná (entre Santa Fé y Confluencia)		Transporte	Fluvial	Ejecución	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	Hidrovia S.A (Grupo Jan de Nul)	Luxemburgo	300.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Profundización del Calado del Río Paraná desde Confluencia al Río de la Plata		Transporte	Fluvial	Ejecución	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	Hidrovia S.A (Grupo Jan de Nul)	Luxemburgo	110.250.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Reconversión de los Puertos de Posada y Santa Ana		Transporte	Fluvial	Ejecución	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	-	-	10.000.000	PÚBLICO	EBY (Entidad Binacional Yacyreta)
Mejoras en el Puerto de Concepción del Uruguay		Transporte	Fluvial	Ejecución	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	Pietroboni S.A	Argentina	10.700.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en el Río Uruguay		Transporte	Fluvial	Ejecución	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	Jan de Nul	Luxemburgo	40.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Reactivación del Puerto de Salto, accesos y área de almacenaje		Transporte	Fluvial	Ejecución	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	Siller S.A	Uruguay	4.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraná (Aguas Arriba Saltos del Guairá)		Transporte	Fluvial	Ejecución	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	-	-	15.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

## ANEXO III – Eixo Capricórnio

PROYECTO	PAÍS	SECTOR	SUBSECTOR	ETAPA	TIPO DE OBRA	CONSTRUCTORA	ORIGEN DE LA CONSTRUCTORA	INVERSIÓN TOTAL (US\$)	Tipo de Financiamiento	ORIGEN DE LA INVERSIÓN
Interconexión Eléctrica NOA (Noroeste Argentino) - NEA (Noreste Argentino)		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2014)	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Intersar (Electroingeniería- Grupo Eling); Transener S.A.	Argentina	725.000.000	PÚBLICO	BID; Tesoro Nacional
Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú-Villa Hayes)		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2013)	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Consorcio ABB/CIE	Brasil; Paraguay	555.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional; FOCEM
Línea de Transmisión 500 KV (Yacretá-Villa Hayes)		Energía	Interconexión Energética	Ejecución	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Consorcio CIEGEC (CIE SA Y Somagac Guinea Ecuatorial (Capital FRA y CH) SA)	Paraguay, República de Guinea Ecuatorial (Capital FRA y CH)	297.000.000	PÚBLICO	Banco Europeo de Inversiones (BEI); CAF; BID
Aeropuerto de Antofagasta		Transporte	Aéreo	Concluido	Nuevos aeropuertos	Consorcio A-Port Chile (Camargo Correa; Flughafen; IDC)	Brasil; Suiza, Chile	28.000.000	PRIVADO	-
Accesos al Paso de Jama (Ruta Nacional nº 52 - Empalme Ruta Nacional nº 9 - Límite con Chile		Transporte	Carretero	Concluido	Pavimentación (obra nueva)	-	-	54.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ruta Nacional nº 81: Pavimentación Las Lomitas - Empalme Ruta Nacional nº 34		Transporte	Carretero	Concluido (2007)	Pavimentación (obra nueva)	Industrial y Constructora S.A.	Argentina	100.000.000	PÚBLICO	CAF
Concesión Autopista Antofagasta		Transporte	Carretero	Concluido	Ampliación de capacidad de la carretera	Skanska	Suecia	370.000.000	PRIVADO	-
Construcción de Variante Ruta Nacional nº 12, Paso por ciudad de Posadas (Provincia de Misiones)		Transporte	Carretero	Concluido	Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	-	-	35.000.000	PÚBLICO	EBY (Entidad Binacional Yacireta)
Pavimentación de la Ruta Nacional nº 95: Villa Ángela - empalme Ruta Provincial nº 295 Santa Fe		Transporte	Carretero	Concluido	Rehabilitación de calzada y estructuras	Guerchet. S.A	Argentina	37.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación Ruta B-243, Conexión CH27 San Pedro - Tocopilla - Antofagasta		Transporte	Carretero	Concluido	Pavimentación (obra nueva)	-	-	1.500.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Miera, con área de control integrado Paraguay-Brasil		Transporte	Carretero	Ejecución	Puentes (nuevos y rehabilitación)	Constubase/Cidade /Paulitec	Brasil	173.000.000	PÚBLICO	BID; Tesoro Nacional ambos gobiernos
Conclusión del Anillo Vial de Curitiba		Transporte	Carretero	Ejecución	Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	Autopista Régis Bitencourt; Autopista Litoral Sul (Grupo Artéis)	España y Estados Unidos	140.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional y Privados/Cooperativos
Mejoramiento de Puentes Posadas - Encarnación (Puente San Roque Gonzales de la Santa Cruz)		Transporte	Carretero	Ejecución	Puentes (nuevos y rehabilitación)	UTE - ECAS S.A.; Freyssinet - Terra Amada S.A.	Argentina y Francia	52.260.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional ambos gobiernos
Rehabilitación de la Ruta Nacional nº 16: Empalme Ruta Nacional nº 11 a Empalme Ruta Nacional nº 34		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	Guerchet. S.A; Dragados y Obras Portuarias S.A.	Argentina	348.759.457	PÚBLICO	Tesoro Nacional; BID; Varios
Pavimentación de la Ruta Nacional nº 86: Gral. Güemes - Pozo Hondo		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Industrial y Constructora S.A.	Argentina	200.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación de la Ruta Nacional nº 95: Empalme Ruta Nacional nº 81 Villa Ángela		Transporte	Carretero	Ejecución	Mantenimiento de carreteras	JCRS.A	Argentina	90.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Duplicación y Rehabilitación de la Ruta Nacional nº 50: Tramo Pichanal - Orán		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	AC&A	Argentina	35.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Duplicación de calzada de la Ruta Nacional nº 34 Linite con Salta - San Pedro de Jujuy		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	En proceso de licitación	-	19.238.699.732	PÚBLICO	BID; Tesoro Nacional
Pavimentación de la Ruta Nacional nº 38: Río Marapa - Principio de Autopista - Campo de Herrera (Tucuman)		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	Mijow SRL - Comornial SA	Argentina	300.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional; BID

	Transporte	Carrétero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	-	-	95.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Carrétero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Compax-Agua Santa	Chile	52.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Carrétero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	-	-	30.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Carrétero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	-	-	180.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Carrétero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Queiroz Gavilán; OAS	Brasil	180.400.000	PÚBLICO	CAF/BNDES
	Transporte	Carrétero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Benito Roggio y Hijos S.A	Argentina	43.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Carrétero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	San Felipe S.A.	Chile	70.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Ferrovioario	Concluido	Construcción de ferrovías	Grupo Luksic; Ferronor; Belgrano	Chile; Estados Unidos; Argentina	501.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Ferrovioario	Ejecución	Rehabilitación de ferrovías	-	-	715.680.000	PÚBLICO	Gobierno Chino
	Transporte	Ferrovioario	Ejecución	Rehabilitación de ferrovías	TPF Construciones; COMSA; Ferronor y Benito Roggio y Hijos S.A	España y Argentina	100.000.000	PÚBLICO	Gobierno Chino
	Transporte	Ferrovioario	Ejecución	Rehabilitación de ferrovías	-	-	26.000.000	PÚBLICO	-
	Transporte	Ferrovioario	Ejecución	Rehabilitación de ferrovías	COMSA; TPF Construciones	España y Argentina	252.000.000	PÚBLICO	Gobierno Chino
	Transporte	Ferrovioario	Ejecución	Rehabilitación de ferrovías	-	-	60.000.000	PÚBLICO	FONPLATA; Tesoro Nacional
	Transporte	Ferrovioario	Ejecución	Rehabilitación de ferrovías	-	-	411.600.000	PÚBLICO	Gobierno Chino
	Transporte	Marítimo	Concluido (2003)	Ampliación de la estructura terrestre de puertos marítimos	Belfi S.A	Chile	120.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	BID; Tesoro Nacional; Accionistas Compañía Portuaria Mejillones S.A.
	Transporte	Marítimo	Concluido	Ampliación de la estructura terrestre de puertos marítimos	Belfi S.A	Chile	18.000.000	PRIVADO	-
	Transporte	Marítimo	Concluido (2011)	Ampliación de la estructura terrestre de puertos marítimos	Belfi S.A	Chile	80.000.000	PRIVADO	Accionistas Compañía Portuaria Mejillones S.A
	Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la estructura terrestre de puertos marítimos	DTA Engenharia	Brasil	100.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Pasos de Frontera	Concluido (2009)	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	4.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Pasos de Frontera	Concluido	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	5.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Pasos de Frontera	Concluido	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	1.160.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
	Transporte	Pasos de Frontera	Ejecución	Adecuación/Ampliación infraestructura existente en centros de control fronterizo	-	-	2.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

## ANEXO IV – Eixo Escudo das Guianas

EIXO ESCUDO GUAIANÉS										
PROYECTO	PAÍS	SECTOR	SUBSECTOR	ETAPA	TIPO DE OBRA	CONSTRUCTORA	ORIGEN DE LA CONSTRUCTORA	INVERSIÓN TOTAL (US\$)	Tipo de Financiamiento	ORIGEN DE LA INVERSIÓN
Lineas de Fibra Óptica u Otra Tecnología apropiada que interconecte Caracas al norte de Brasil		Comunicaciones	Interconexión de comunicaciones	Concluido (2011)	Fibra óptica	Projeto realizado y concluido por Oi	Brasil	-	PÚBLICO	-
Puente sobre el Río Arraya		Transporte	Carretero	Concluido (2004)	Puentes (nuevos y rehabilitación)	Queiroz Galvão	Brasil	1.500.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Puente sobre el Río Takutu		Transporte	Carretero	Concluido (2009)	Puentes (nuevos y rehabilitación)	Batalhão da Engenharia de Construção (BEC); DENIT	Brasil	10.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional Gobierno Brasil
Puente Internacional sobre el Río Oyapock		Transporte	Carretero	Concluido (2013)	Puentes (nuevos y rehabilitación)	EGESA/CMT	Brasil	60.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional Gobiernos Brasil y Francia
Ruta Boa Vista - Bonfim		Transporte	Carretero	Concluido (2004)	Pacimentación (obra nueva)	Queiroz Galvão	Brasil	15.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ruta Linden - Georgetown		Transporte	Carretero	Concluido (2002)	Pacimentación (obra nueva)	-	-	-	PÚBLICO	-
Rehabilitación de la carretera Caracas - Manaos		Transporte	Carretero	Ejecución	Mantenimiento de carreteras	CMT; CMM; Tescom	Brasil	407.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Segundo Puente Bimodal sobre el Orinoco		Transporte	Carretero	Ejecución	Puentes (nuevos y rehabilitación)	Odebrecht	Brasil	-	PÚBLICO	BNDES
Mejoramiento de la Carretera Georgetown - Albina; Carretera de Macapá a Oyapock; Tramo Ferreira Gomes - Olapock		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	C.R. Almeida S.A.; -	Brasil, -	350.100.000	PÚBLICO y PRIVADO	BID; Unión Europea; Tesoro Nacional; Varios
Carretera Apura - Neww Nickertje		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	-	-	110.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Centro de Control Integrado Fronterizo Oyapock		Transporte	Pasos de Frontera	Ejecución	Infraestructura para implementación de centros de control fronterizo	-	-	5.860.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

## ANEXO V - Eixo Peru - Brasil - Bolívia

EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA										
PROYECTO	PAÍS	SECTOR	SUBSECTOR	ETAPA	TIPO DE OBRA	CONTRUCTORA	ORIGEN DE LA CONSTRUCTORA	INVERSIÓN TOTAL (US\$)	Tipo de Financiamiento	ORIGEN DE LA INVERSIÓN
Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctricas Santo Antônio e Hidroeléctrica Jirau)		Energía	Generación Energética	Concluido (2016)	Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - Microcentrales	Camargo Corréa; Consórcio Madeira Energia (Odebrecht, Andrade Gutierrez, Cemig, Furnas, FIEP)	Brasil	18.209.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional; Privados
Línea de transmisión entre Las dos Centrales Hidroeléctricas del Río Madeira y el Sistema Central		Energía	Interconexión Energética	Concluido	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Consórcio Integração Norte Brasil (Eletrosul, Abengoa, Andrade Gutierrez)	Brasil; España	3.823.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional; Privados
Línea de Transmisión San-Gabán - Puerto Maldonado		Energía	Interconexión Energética	Concluido	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Graña y Montero (GVM)	Peru	23.617.063	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento del Aeropuerto de Puerto Maldonado		Transporte	Aéreo	Ejecución	Ampliación/Adecuación de aeropuertos	Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú (Obra constructora Padecasa)	Concesionaria (Argentina y Perú); Padecasa (España)	42.415.000	PRIVADO	-
Mejoramiento del Aeropuerto de Arequipa		Transporte	Aéreo	Ejecución	Ampliación/Adecuación de aeropuertos	-	-	51.157.596	PRIVADO	-
Pavimentación Itaparí - Puerto Maldonado - Inambari - Inambari - Juliaca/Inambari - Cusco		Transporte	Carretero	Concluido (2010)	Ampliación de capacidad de la carretera	CONIRSA (Odebrecht, IJC, ICCSA); Consorcio InterSur (Andrade Gutierrez; Queroz Galvão; Camargo Correa)	Brasil; Peru	1.975.976.972	PRIVADO	BNDES y otros
Puente sobre el Río Acre	 	Transporte	Carretero	Concluido (2006)	Puentes nuevos y rehabilitación	IRISA SUR (Odebrecht); Consorcio InterSur (Andrade Gutierrez; Queroz Galvão; Camargo Correa)	Brasil	12.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Tramo 1 de la Carretera Interoceánica IRISA SUR: San Juan de Maricón - Abancay - Cusco - Urco		Transporte	Carretero	Concluido (2012)	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Sunviai; Convisur	Peru	145.418.497	PRIVADO	-
Carretera Guayaramerín - Riberalta/ Yucumo-La Paz	 	Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Alto Beni; Corsan	Bolivia; España; China	594.000.000	PÚBLICO	BID; CAF; Tesoro Nacional
Carretera Cobija - El Choro - Riberalta	 	Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	China Railway Construction Corporation; China Harcone Industry Corporation; Santa Fe Constructora	China; Costa Rica	56.000.000	PÚBLICO	CAF
Carretera Cobija - Extrema		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	-	-	29.000.000	PÚBLICO	-
Puente sobre el Río Madeira em Abunã (BR 364/RO)		Transporte	Carretero	Ejecución	Puentes nuevos y rehabilitación	Artelaste Construções LTDA	Brasil	48.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

## ANEXO VI – Eixo Amazonas

PROYECTO	PAÍS	SECTOR	SUBSECTOR	ETAPA	TIPO DE OBRA	CONSTRUCTORA	ORIGEN DE LA CONSTRUCTORA	INVERSIÓN TOTAL (US\$)	Tipo de Financiamiento	ORIGEN DE LA INVERSIÓN
Línea de Transmisión de 500 KV de Tucuruí a Menaes		Energía	Interconexión Energética	Concluido	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Manaus Transmissora de Energia S.A. (Eletronorte; Abergoa; Chesf; FIPBE); Linhas de Xingu Transmissora de Energia (Isolux)	Brasil; España	1.320.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	VARIOS
Construcción del nuevo Aeropuerto de Tena		Transporte	Aéreo	Concluido (2013)	Nuevos Aeropuertos	Consortio Tena (Odebrecht; Ekron)	Brasil	54.599.943	PÚBLICO	BNDES
Rehabilitación del Aeropuerto de Piura		Transporte	Aéreo	Ejecución	Ampliación/Adecuación de aeropuertos	Concesionaria GBH Swissport (Grupo Ferrovial y GBH Investments)	España y Peru	58.530.000	PRIVADO	-
Aeropuerto de Pucallpa		Transporte	Aéreo	Ejecución	Ampliación/Adecuación de aeropuertos	Concesionaria GBH Swissport (Grupo Ferrovial y GBH Investments)	España y Peru	15.780.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Co-financiamiento del Estado
Implementación del nuevo Aeropuerto del Coca		Transporte	Aéreo	Ejecución	Ampliación/Adecuación de aeropuertos	-	-	14.892.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Rehabilitación y pavimentación del tramo San Lorenzo - El Carmen		Transporte	Carretero	Concluido (2014)	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Cia Técnica General de Construcciones; Moscoso Lopez Carlos Julio; Cia Corsemín; Nuevos Horizontes; Nuevo Povenir y Nuevo Oriente	Ecuador	75.970.269	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Carretera Tarapoto - Yunimaguas		Transporte	Carretero	Concluido (2009)	Ampliación de capacidad de la carretera	IIRSA NORTE (Odebrecht)	Brasil	231.712.828	PÚBLICO Y PRIVADO	BNDES-CAF; BID; Tesoro Nacional
Carretera Palta - Tarapoto		Transporte	Carretero	Concluido (2011)	Ampliación de capacidad de la carretera	IIRSA NORTE (Odebrecht)	Brasil	273.650.767	PÚBLICO Y PRIVADO	BNDES-CAF; BID; Tesoro Nacional
Programa de Manejo Ambiental y Territorial (Ruta Guabá - Santarém) BR 163/MT/PA		Transporte	Carretero	Concluido (2006)	Pavimentación (obra nueva)	-	-	12.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento de la vía Guayaquil - El Triunfo - La Troncal - Zhud - El Tambo - Cañar - Azogues - Paute - Amaluza - Méndez y Mejoramiento y ampliación		Transporte	Carretero	Concluido	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Herdoiza Crespo Construcciones S.A.; Foepca S.A. y otras	Ecuador, -	140.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional; CAF
Mejoramiento de la vía Puerto Bolívar - Santa Rosa - Balsas - Chaguapamba - Loja - Zamora - Yantzaza - El Pangui - Guayaquiza - General Leónidas Plaza Méndez		Transporte	Carretero	Concluido	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Cia Concreto y Prefabricados; Cia Hidrovia Estrada; Cuerpo de Ingenieros del Ejército; Cia Hidalgo y Hidalgo; SAME CIA LTDA; Cia Cosurca; Cia Herdoiza Crespo; Cia Foepca	Peru; Ecuador	167.669.793	PÚBLICO	Tesoro Nacional; CAF
Mejoramiento de la vía Puerto Bolívar - Pasaje - Santa Isabel - Girón Cuenca - Paute - Amaluza - Conexión Vial Río Blanco - Cruceiro do Sul (BR-364 /AC)		Transporte	Carretero	Concluido	Rehabilitación de calzadas y estructuras	-	-	100.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
		Transporte	Carretero	Concluido (2014)	Pavimentación (obra nueva)	-	-	573.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

Rehabilitación de la carretera BR-222 Apalândia (MA) - Porto de Itaipu (MA)		Transporte	Carretero	Concluido	Rehabilitación de calzadas y estructuras	-	-	-	180.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Rehabilitación de la carretera BR-230 Balsas (MA) - Maranhá (PA)		Transporte	Carretero	Concluido	Rehabilitación de calzadas y estructuras	-	-	-	0	PÚBLICO	-
Corredor Vial Tumaia - Pasto - Mocoa - Puerto Asís		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Consorcio ECOVIAS; CONVISUR; Ivitech Group	Colombia; Peru; España		291.423.977	PÚBLICO Y PRIVADO	Varios
Construcción y Mejoramiento de la carretera el Reposo - Saramirza (Ruta Nacional nº4C)		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Consorcio Vial Amazonas (Obras de Ingeniería S.A.; SVC Ingeniería y Construcción S.A.; HV S.A. Contratistas); OBRAINSA	Peru		371.468.293	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento de la carretera Tingo María - Pucallpa		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Odebrecht; JHESA; Consorcio Puente Chino (Queiroz Galvão; Camargo Correa)	Brasil; Peru		438.352.770	PÚBLICO	Tesoro Nacional; BNDES
Autopista Lima - Ricardo Palma		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Rutas de Lima (Odebrecht)	Brasil		200.000.000	PRIVADO	-
Carretera Cuiabá - Santarém BR-163/MT/PA		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Concesionaria Rota do Oeste - CRO (Odebrecht; 8ª Batalhão de Engenharia do Exército; Consórcio Sanches Tripoloni - Benito Roggio e Hijos - Consol	Brasil; Argentina		6.500.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional y Privado
IIRSA Centro - Tramo 2: Ricardo Palma - La Oroya - desvío Cerro de Pasco/ La Oroya - Huancayo		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Consorcio Desarrollo Vial de los Andes (DEVIANDES)	-		127.170.000	PRIVADO	-
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Lima - Canta - Unish		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Consorcio Vial Huallay; Rosa (Construtora OAS y Moa Engil Peru)	Brasil; Peru		308.146.668	PÚBLICO	BID; Tesoro Nacional
Pavimentación de la carretera BR 230 Maranhá (PA) - Itaituba (PA)		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	-	-		1.000.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ampliación de la capacidad de la carretera BR 242 - São Roque de Paraguru (BA) - SORRISO (MT)		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	PAVSERVICE-Beck de Souza Engenharia	Brasil		200.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ferrovía Norte-Sur Fase II (Apalândia - Palmas)		Transporte	Ferrovioario	Concluido (2010)	Construcción de ferrovías	*	Brasil		2.500.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ferrovía Norte-Sur Fase III (Palmas - Campinorte)		Transporte	Ferrovioario	Concluido (2014)	Construcción de ferrovías	*	Brasil		600.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ferrovía Nova Transnordestina Fase I (Suape-Salgueiro/Pecém-Elséu-Martins)		Transporte	Ferrovioario	Ejecución	Construcción de ferrovías	Odebrecht*; Queiroz Galvão; Civilport; EIT Engenharia	Brasil		3.000.000.000	PRIVADO	CSN; BNDES; FINOR; FDNE
Ferrovía de Intergración Oeste-Leste Fase I (Ilhéus-Barreiras)		Transporte	Ferrovioario	Ejecución	Construcción de ferrovías	Consórcio Torc/Iva/Cavian; Consórcio Galvão-OAS; Consórcio Oeste-Leste Barreiras; Constran S.A.; TRIAL/PAVOTEC; Andrade Gutierrez	Brasil		2.000.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

Acceso y adecuación del Puerto de Puerto Asís (Muelle La Esmeralda)		Transporte	Fluvial	Concluido (2015)	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	-	-	3.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento de la navegabilidad del sistema Solimões - Amazonas		Transporte	Fluvial	Concluido	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	-	-	8.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento de la navegabilidad del Río Morona		Transporte	Fluvial	Concluido	Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	-	-	5.241.000	PÚBLICO	BID
Muelle de Leticia		Transporte	Fluvial	Concluido	Construcción de nuevos puertos fluviales	Consorcio Plicas NIT	Colombia	3.340.981	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Puerto de Providencia - Primeira Etapa		Transporte	Fluvial	Concluido	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	Empresa Pública Vial Gobierno Autónomo del Consejo Provincial	Ecuador	25.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Construcción del nuevo Puerto de Yurimaguas		Transporte	Fluvial	Concluido	Construcción de nuevos puertos fluviales	Consorcio Portuario Yurimaguas (Construcción y Administración del Perú e Hidalgo & Hidalgo)	Peru y Ecuador	50.320.000	PRIVADO	-
Puerto de Santarém		Transporte	Fluvial	Ejecución	Adecuación de puertos existentes fluviales (ampliación)	-	-	85.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Red de Terminales Fluviales em la Amazonia		Transporte	Fluvial	Ejecución	Construcción de nuevos puertos fluviales	Sanches Tripoloni-Erin Estaleiro Rio Negro; Consórcio J. Nasser-Beconal; Constructora Mello de Azevedo S/A; Red Engenharia; Paviservice; y otras	Brasil	160.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Puerto de Bayóvar		Transporte	Marítimo	Concluido (2010)	Nuevos puertos marítimos	Concepción Miski Mayo (Vale S.A); Constructora Odebrecht	Brasil	70.000.000	PRIVADO	Vale S.A
Puerto de Paíta		Transporte	Marítimo	Concluido (2014)	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Consorcio Terminales Portuarias Euroandinos (Mota Enjel; Andino Investment Holding - Conglomerado Peruano)	Portugal	176.662.000	PRIVADO	-
Terminal Norte Multipropósito del Callao		Transporte	Marítimo	Concluido	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Odebrecht	Brasil	390.200.000	PRIVADO	-
Terminal de embarque de minerales del callao		Transporte	Marítimo	Concluido	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Odebrecht	Brasil	113.205.000	PRIVADO	-
Modernización del Puerto del Callao (nuevo muelle de contenedores)		Transporte	Marítimo	Ejecución	Nuevos puertos marítimos	CDB Callao (Odebrecht; Saipem y Jan de Nul)	Brasil, Italia, Belgica	704.835.670	PRIVADO	-

## ANEXO VII – Eixo Interoceânico Central

EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL										
PROYECTO	PAÍS	SECTOR	SUBSECTOR	ETAPA	TIPO DE OBRA	CONSTRUCTORA	ORIGEN DE LA CONSTRUCTORA	INVERSIÓN TOTAL (US\$)	Tipo de financiamiento	ORIGEN DE LA INVERSIÓN
Mejoramiento del Aeropuerto de Arica		Transporte	Aéreo	Concluido	Ampliación/Adecuación de Aeropuertos	Empresas Sociedad Concesionaria: Coninter Chile S.A. (99%); Azvi Chile S.A. (1%). Constructora Azvi	España	10.000.000	PRIVADO	Privados
Mejoramiento del Aeropuerto de Tacna		Transporte	Aéreo	Concluido	Ampliación/Adecuación de Aeropuertos	Consortio Aeropuertos Andinos del Perú Sociedad Concesionaria	Argentina y Peru	51.509.000	PRIVADO	Privados
Ampliación del Aeropuerto de Iquique		Transporte	Aéreo	Concluido	Ampliación/Adecuación de Aeropuertos	Aerotas (Tecas); Inversiones Arriagón; Ingeniería y Construcciones El Sifón Ltda)	Argentina; Chile	16.600.000	PRIVADO	Privados
Circunvalación Vial de Corumbá		Transporte	Carretero	Concluido (2010)	Circunvalación Vial (by-pass) y accesos a ciudades	Xingu Construtora LTDA	Brasil	8.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación Puerto Limão - Frontera con Bolivia (San Matías)		Transporte	Carretero	Concluido	Pavimentación (obra nueva)	Sobrado Construção LTDA; Três Irmãos Engenharia	Brasil	13.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación y mejoramiento de la carretera Iquique - Colchane		Transporte	Carretero	Concluido	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Vecchia S.A.; Com Pax S.A	Chile	42.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Rehabilitación del Puente de la Amistad (Puente Eisenhower)		Transporte	Carretero	Concluido	Puentes (nuevos y rehabilitación)	-	-	3.000.000	PÚBLICO	BIC (Japan Bank for International Cooperation); Tesoro Nacional
Construcción de doble vía concesionada: aeropuerto Diego Araena - Iquique		Transporte	Carretero	Concluido	Ampliación de capacidad de la carretera	Sacyr	España	173.000.000	PRIVADO	Privados
Mejoramiento del Tramo Concepción - Pedro Juan Caballero		Transporte	Carretero	Concluido (2014)	Rehabilitación de calzadas y estructuras	-	-	12.500.000	PÚBLICO	Japan International Cooperation Agency (JICA); Fondo Local; Grupo Banco Mundial
Construcción de la carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Consortio Héroes del Chaco; José Cartellone y otros	Bolivia; Argentina; -	210.000.000	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional
Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Queiroz Galvão; OAS	Brasil	180.400.000	PÚBLICO	CAF; BNDES
Circunvalación Vial de Campo Grande		Transporte	Carretero	Ejecución	Circunvalación Vial (by-pass) y accesos a ciudades	CCR MSV (Grupo CCR - Camargo Corrêa; Andrade Gutierrez; Odebrecht)	Brasil	12.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Arco Vial de Río de Janeiro y Acceso vial al Puerto de Itaguaí		Transporte	Carretero	Ejecución	Circunvalación Vial (by-pass) y accesos a ciudades	Consortio Arco Metropolitano Rio (Odebrecht, Andrade Gutierrez); Carioca/Queiroz (Carioca Cristiani-Nielsen y Queiroz Galvão); Consortio Arco do Rio (OAS y Camargo Corrêa); Consortio Arco Metropolitano Rio (Delta Construtges y Oriente)	Brasil	1.200.000.000	PÚBLICO	Tesoro Provincial; Tesoro Nacional
Construcción de la Carretera Pallón - San José - Puerto Suarez		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Sambu; Apolo-las; ECCSA - COBOCE; ASTADI; Camargo Corrêa; Odebrecht; ISA	Corea del Sur; Bolivia; Italia	409.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	EXIMBANK; BID; CAF; Union Europea; Bancos Privados
Carretera Toledo Pisiga		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	CONGAR; Consortio Andino y otras	Bolivia; -	130.500.000	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional
Rehabilitación de la antigua carretera Santa Cruz - Cochabamba		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	-	-	35.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ampliación y mejoramiento de la carretera Arica - Tambo Quemado		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Besalto S.A.; Confax	Chile	117.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Camaná - Matarani - Ilo		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Consortio Concesión Vial del Sur (Pavimentos Colombia S.A.S., Sinc Ingenieros Constructores S.A.; Nexus y Chung & Tong Ingenieros S.A.C)	Colombia; Peru	488.136.280	PÚBLICO	Tesoro Provincial; Tesoro Nacional
Mejoramiento de la carretera Santa Cruz - Yacuila		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Apolo Constructora	Bolivia	104.000.000	PÚBLICO	Grupo Banco Mundial
Mejoramiento de la Ruta 9 Transchaco (Infante Rivarola - Asunción)		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Mota-Engil Ingeniería y Construcción S.A.; Rovella Carranza S.A. y Asociados	Portugal; Argentina	588.492.778	PÚBLICO Y PRIVADO	CAF; Varios Privados
Rehabilitación del tramo Pozo Colorado - Concepción		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	CCC S.A.	Paraguay	47.000.000	PÚBLICO	FOCEM; Tesoro Nacional
Construcción del tramo vial Ruta 5 Bella Vista - Conexión a Puente sobre el Río Apa		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	-	-	48.500.000	PÚBLICO	FOCEM
Integración Vial Tacna - La Paz, Tramo Tacna - Collpa	 	Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	ICCG S.A.; Consorcio Integración Vial (Superconcretos del Peru; Came Contratista y Servicios Generales); Aidesa Construcciones S.A.	Peru; España	165.160.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Doble Via La Paz - Santa Cruz		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Técnica General de Construcciones S.A.; Asociación Accidental Santa Fe & Asociados; Corsán Convián Construcciones S.A.	Ecuador; Bolivia; España	269.000.000	PÚBLICO	CAF
Carretera Tacna - La Paz, Tramo Viacha - Hito IV		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Asociación Accidental Capiri; Asociación Accidental Nazacara	-	16.000.000	PÚBLICO	CAF
Pavimentación Camino Visviri - Parinacota		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Cuerpo Militar del Trabajo	Peru	16.200.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Contorno Ferrovial de Campo Grande		Transporte	Ferrovial	Concluido	Circunvalación Ferroviaria	CGR Engenharia	Brasil	31.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento del tramo ferroviario Coumba - Campo Grande (Ferroviária del Pantanal)		Transporte	Ferrovial	Concluido	Rehabilitación de ferrovías	ALL Logística (Grupo Rumo)	Brasil	22.000.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Varios
Rehabilitación y concesión del Ferrocarril Arica - La Paz (Tramo Chileno)		Transporte	Ferrovial	Concluido	Rehabilitación y ferrovías	Empresa Portuaria Arica	Chile	60.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento del Puerto Matarani		Transporte	Marítimo	Concluido	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Terminal Internacional del Sur (Grupo Romero Ramsa; Tisur; Tramarsa)	Peru	37.000.000	PRIVADO	-
Construcción de las avenidas perimetrales del Puerto de Santos y Dragado		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Constan S.A.; Capellano LTDA y otras	Brasil; Italia; -	334.400.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento del Puerto de Arica		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	-	-	62.400.000	PRIVADO	-
Mejoramiento del Puerto de Iquique		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	-	-	180.000.000	PRIVADO	-

Sistema de Recepción, almacenamiento, y embarque de concentrados minerales en el Puerto Matarani	PRIVADO	230.000.000	Brasil	Odebrecht	Transporte Multimodal	Concluido	Multimodal	Transporte	Paseos de Frontera	Concluido	Adecuación/Ampliación de infraestructura existente en centros de control fronterizo	Brasil	230.000.000	PRIVADO	Tesoro Nacional
Paseo de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro	PÚBLICO	1.900.000	-	-	Paseos de Frontera	Concluido	Paseos de Frontera	Transporte	Paseos de Frontera	Concluido	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	1.900.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Área de Control Integrado Puerto Suárez - Corumbá	PÚBLICO	2.000.000	-	-	Paseos de Frontera	Concluido (2015)	Paseos de Frontera	Transporte	Paseos de Frontera	Concluido (2015)	Adecuación/Ampliación de infraestructura existente en centros de control fronterizo	-	2.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Paseo de Frontera San Matías - Cáceres (Puerto Limón)	PÚBLICO	2.000.000	-	-	Paseos de Frontera	Concluido	Paseos de Frontera	Transporte	Paseos de Frontera	Concluido	Adecuación/Ampliación de infraestructura existente en centros de frontera fronterizo	-	2.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Paseos de Frontera Pilsiga - Cholchane	PÚBLICO	10.000.000	-	-	Paseos de Frontera	Concluido (2009)	Paseos de Frontera	Transporte	Paseos de Frontera	Concluido (2009)	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	10.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Construcción Complejo Fronterizo Chungará	PÚBLICO	37.000.000	Chile	Grupo Claro Yicuña Valenzuela	Paseos de Frontera	Concluido	Paseos de Frontera	Transporte	Paseos de Frontera	Concluido	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	Chile	37.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento Complejo Fronterizo Chaalluta	PÚBLICO	1.000.000	-	-	Paseos de Frontera	Concluido	Paseos de Frontera	Transporte	Paseos de Frontera	Concluido	Adecuación/Ampliación de infraestructura existente en centros de frontera fronterizo	-	1.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Implementación del Sistema Integrado Santa Rosa - Chaalluta	PÚBLICO	1.500.000	-	-	Paseos de Frontera	Ejecución	Paseos de Frontera	Transporte	Paseos de Frontera	Ejecución	Adecuación/Ampliación de infraestructura existente en centros de frontera fronterizo	-	1.500.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

## ANEXO VIII – Eixo Andino

EIXO ANDINO										
PROYECTO	PAIS	SECTOR	SUBSECTOR	ETAPA	TIPO DE OBRA	CONSTRUCTORA	ORIGEN DE LA CONSTRUCTORA	INVERSIÓN TOTAL (US\$)	Tipo de Financiamiento	ORIGEN DE LA INVERSIÓN
Planta Carboeléctrica de Santo Domingo		Energía	Generación Energética	Ejecución	Carboeléctrica (nuevas y adecuación) - Microcentrales	-	-	625.000.000	PRIVADO	BNDES/CAF
Proyecto Hidroeléctrico Chontal -194 MW		Energía	Generación Energética	Ejecución	Adecuación de interconexiones energéticas	-	-	594.972.854	PÚBLICO	Tesoro Nacional y otros
Fortalecimiento de las interconexiones Cuatricentenario - Cuestectas y El Corozo - San Mateo		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2016)	Interconexiones energéticas	-	-	125.200.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Proyecto interconexión Eléctrica Colombia - Ecuador. Línea 230 KV entre subestaciones Pasto (Colombia) y Quito (Ecuador)		Energía	Interconexión Energética	Concluido	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Empresa de Energía Bogotá (EBB)	Colombia	45.400.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Extensión del Oleoducto Nor-peruano		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2012)	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	-	-	0	PÚBLICO	-
Proyectos de interconexión gasífera		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2008)	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	PDVSA	Venezuela	335.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional (PDVSA)
Proyecto interconexión Eléctrica Colombia - Venezuela, Puerto Nuevo - Puerto Páez - Puerto Carreño		Energía	Interconexión Energética	Concluido	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Schneider - G.T.M	França	5.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional (Colombia y Venezuela)
Construcción de línea de interconexión eléctrica a 34,5 KV entre San Fernando de Atabapo (Venezuela) y Inírida De partamento de Guiana (Colombia)		Energía	Interconexión Energética	Ejecución	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Gensa S.A.E.S.P	Colombia	2.862.033	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Nuevo Aeropuerto Regional de Santa Rosa		Transporte	Aereo	Concluido (2010)	Nuevos aeropuertos	Cuerpo de Ingenieros del Ejército (Constructora)	Ecuador	47.127.637	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Corredor Vial Santa Marta - Paraguaná		Transporte	Carretero	Concluido (2015)	Rehabilitación de calzada y estructuras	Concesionaria Santa Marta Paraguaná S.A.; Constructora ODINSA (Grupo Argos)	Colombia	411.158.974	PÚBLICO Y PRIVADO	Varios
Rehabilitación Rumichaca - Pasto - Chachagüí		Transporte	Carretero	Concluido (2016)	Ampliación de capacidad de la carretera	Concesionaria DRVINAR S.A (Conuay S.A.; Inoequipos S.A.; GAYCO S.A.; Alvarado & Durin S.A.; Nacional de Pavimentos Ltda.; Compañía de Estudios e Interventorías S.A.; Estudios Técnicos S.A.; Transporte e Ingeniería Ltda; JMW Ingenieros Contratistas Ltda; Inversiones Rodriguez y Rincon Ltda.)	Colombia	164.080.839	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Culminación de la pavimentación Tame - Villaviezo		Transporte	Carretero	Concluido (2015)	Pavimentación (obra nueva)	Concesionaria COV/ORIENTE S.A (Episoi; Conecol)	Colombia	3.634.264	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento del Puente José Antonio Páez		Transporte	Carretero	Concluido (2005)	Puentes (nuevas y rehabilitación)	-	-	1.280.000	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional y otros
Culminación de la pavimentación Tame - Arauca		Transporte	Carretero	Concluido	Pavimentación (obra nueva)	Hidalgo e Hidalgo S. A.	Ecuador	10.548.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Tramos faltantes de pavimentación entre Villaviezo y Puerto López		Transporte	Carretero	Concluido	Rehabilitación de calzada y estructuras	Malla Vial del Meta (El Condor)	Colombia	26.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Carretera Puerto Inca - Huaquillas y Puente Intemacional en Huaquillas - Aguas verdes, paso lateral en Huaquillas		Transporte	Carretero	Concluido	Pavimentación (obra nueva)	Hidalgo e Hidalgo S.A.; Padko S.A.	Ecuador	85.817.183	PÚBLICO	Unión Europea; Tesoro Nacional
Mejoramiento y rehabilitación del tramo Bella Unión - Gualaquiza		Transporte	Carretero	Concluido (2014)	Rehabilitación de calzada y estructuras	Same Cia LTDA; Cia Cosour; Cia Hidrovia Estrada	Ecuador	23.802.179	PÚBLICO	CAF

Mejoramiento y rehabilitación del tramo Nanupa - Guamanayacu		Transporte	Carretero	Concluido (2009)	Rehabilitación de calzada y estructuras carretera	Técnica General de Construcciones	Ecuador	23.540.825	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Carretera Sullana - El Alamor		Transporte	Carretero	Concluido (2011)	Ampliación de capacidad de la carretera	Verdú	Ecuador	29.517.944	PÚBLICO	BID; Tesoro Nacional
Carretera Sullana - Macara - Loja		Transporte	Carretero	Concluido (2010)	Rehabilitación de calzada y estructuras	Hazama Corporation; Concar	Japão; Peru	48.381.207	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Construcción del nuevo Puente Internacional de Rumichaca y Mejoramiento del puente existente		Transporte	Carretero	Concluido (2013)	Puentes (nuevos y rehabilitación)	Panavial (Grupo Herbolza)	Ecuador	4.100.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Corredor Vial Bogotá - Buenaventura		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	APP GICA (Colpatría, Mincivil, Termotécnica Condustral, Latino y HB Estructuras Metálicas); Infracon S.A.; Odinsa S.A.; PSA; Odebrecht	Colombia	1.949.974.343	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Rehabilitación del tramo Borbón - San Lorenzo - Mateje		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	ESEICO S.A.; Técnica General de Construcciones; Herbolza Crespo	Ecuador	0	PÚBLICO	50%/50% Gobiernos Ecuador y Colombia
Autopista del Sol: Mejoramiento y rehabilitación del tramo Ancón - Pativilca		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Consortio Concesión Vial (Graña y Montero S.A. y JIC Contratistas Generales S.A.)	Peru	213.613.342	PÚBLICO Y PRIVADO	BID; Privados
Autopista del Sol: Mejoramiento y rehabilitación del tramo Pativilca - Trujillo		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Consortio OHL Concesiones SL	España	456.405.961	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional; Privados
Autopista del Sol: Mejoramiento y rehabilitación del tramo Trujillo - Sullana		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Hidalgo e Hidalgo; Construcción y Administración (CASA)	Ecuador; Peru	441.171.142	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional; Privados
Pavimentación Vicalamba - Puente de Integración - Jaén		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Técnica General de Construcciones	Ecuador	126.717.733	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional
Culminación de Pavimentación Potosí - Tarja		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Queiroz Galvão; OAS	Brasil	238.200.000	PÚBLICO	CAF; BNDES; Tesoro Nacional
Ampliación y Rehabilitación de la carretera Juliaca - Desaguadero		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzada y estructuras	Hidalgo e Hidalgo; Construcción y Administración (CASA)	Ecuador; Peru	421.506.912	PÚBLICO Y PRIVADO	Tesoro Nacional; Privados
Construcción de la segunda calzada en el tramo Cerro Azul - Ica		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	COVIPERUS A (Hidalgo e Hidalgo; Construcción y Administración (CASA)	Ecuador; Peru	293.919.969	PRIVADO	Privados
Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Concesionaria Aliadas para el Progreso (ACASS Constructores y Cia.; Carlos Alberto Solarte Solarte; Estyma S.A.; Latinoamericana de Construcciones S.A.; Latino y Alca Ingeniería SAS)	Colombia	210.384.877	PÚBLICO	Tesoro Nacional

Construcción del Puente Tienditas		Transporte	Carretero	Ejecución	Puentes (nuevos y rehabilitación) de calzadas y estructuras	Consortio Binacional (Concreto y Pilperca)	Colombia y Venezuela	32.882.241	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional
Rehabilitación y mejoramiento del tramo Cúcuta - Ocaña - Aguadara		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	-	-	33.258.375	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación y mejoramiento del tramo San Vicente del Caguán - San José de Fragua - El Porvenir		Transporte	Carretero	Ejecución	Mantenimiento de carreteras	Consortio Metrovias-Selva (Grupo LHS)	Colombia	239.291.795	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Rehabilitación y construcción de puentes en la carretera Sullana - Tumbes - Dv. Variante Internacional		Transporte	Carretero	Ejecución	Puentes (nuevos y rehabilitación)	Covisol (Hidalgo e Hidalgo y Construcción y Administración (CASA); Aterpa; Consorcio Puentes del Norte (E. Reyna C SAC Contratistas Generales y Construcciones Civiles y Portuarios SA)	Ecuador; Peru; Brasil	139.050.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Corredor Vial Paraguachón - Maracalbo - Barquisimeto - Acarigua		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	-	-	0	PÚBLICO	-
Desvío Quilca - Frontera con Chile		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Convitra S.A (Pavimentos Colombia S.A.S. y Nexus Infraestructura S.A.S.)	Colombia	134.300.000	PRIVADO	-
Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial nº 1		Transporte	Pasos de Frontera	Concluido (2011)	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	Padko	Ecuador	15.871.670	PÚBLICO	Tesoro Nacional; Unión Europea
Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel		Transporte	Pasos de Frontera	Concluido (2015)	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	0	PÚBLICO	BID; A Definir
Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de Paraguachón		Transporte	Pasos de Frontera	Ejecución	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	2.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Río Mataje		Transporte	Pasos de Frontera	Ejecución	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	4.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero		Transporte	Pasos de Frontera	Ejecución	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	Consortio Binacional Sur (Hidalgo e Hidalgo y Construcción y Administración (CASA)	Ecuador; Peru	29.941.511	PÚBLICO	Tesoro Nacional; BID
Construcción del Paso de Frontera Tienditas		Transporte	Pasos de Frontera	Ejecución	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	14.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial nº 3 Sullana - Macará - Loja		Transporte	Pasos de Frontera	Ejecución	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	12.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

## ANEXO IX – Eixo do Sul

EIXO DO SUL										
PROYECTO	PAIS	SECTOR	SUBSECTOR	ETAPA	TIPO DE OBRA	CONSTRUCTORA	ORIGEN DE LA CONSTRUCTORA	INVERSIÓN TOTAL (US\$)	Tipo de Financiamiento	ORIGEN DE LA INVERSIÓN
Construcción de Interconexión a 500 KV Región Comahue - Cuyo		Energía	Interconexión Energética	Concluido	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Teyma Abengoa; Ielcsa	España; Argentina	350.000.000	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional
Construcción de Interconexión a 500 KV Tramo Choele Choele - Puerto Madryn		Energía	Interconexión Energética	Concluido (2004)	Construcción de nuevas interconexiones energéticas	Intersar S.A Grupo Eling	Argentina	70.000.000	PÚBLICO	CAF; Tesoro Nacional
Pavimentación del Tramo Hasta la Frontera con Argentina, acceso a Pino Hachado Ruta CH-181		Transporte	Carretero	Concluido (2005)	Pavimentación (obra nueva)	-	-	5.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Reparación del Túnel Las Raíces		Transporte	Carretero	Concluido (2007)	Rehabilitación de calzadas y estructuras	-	-	10.500.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento del acceso al Paso Tromen -Mamuil Malal		Transporte	Carretero	Concluido	Pavimentación (obra nueva)	-	-	30.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Construcción de Variantes e Incremento de capacidad de la Ruta Nacional nº 22 entre Villa Regina Y Zapala		Transporte	Carretero	Ejecución	Ampliación de capacidad de la carretera	Burgwardt y cía. sa	Argentina	100.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento de la Ruta Nacional nº 22 entre Bahía Blanca y Límite con La Pampa		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Burgwardt y cía. sa	Argentina	30.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento de la Ruta Nacional nº 3 entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Pane d'ile S.A	Italia	68.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación de la Ruta Nacional nº 23 Valdeheta - Empalme Ruta Nacional nº 237		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Equimar; Chedlack; Felipe Gancedo; Decawial S.A; Burgwardt; Homag AS, CPC AS.	Argentina	225.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Adecuación y Mantenimiento de la Ruta Interlagos en Chile		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	García Groos Limitada; Ingeproc; OHL S.A y otras	Chile; España; -	776.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Adecuación y Mantenimiento de la Ruta Interlagos en Argentina		Transporte	Carretero	Ejecución	Rehabilitación de calzadas y estructuras	Coarco S.A, Codi Coneval y otras	Argentina; -	200.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Mejoramiento del acceso al Paso HUA HUM		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	Dragados S.A (Grupo ACS); Constructora San Felipe; y otras	España; Chile; -	43.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación RN 260 y RN 40 Acceso Paso Huemules		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	-	-	24.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación Acceso Paso Carirriñe - RP 62		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	-	-	3.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Pavimentación RN IS40 EMP RN 23 - LTE. C/CHUBUT		Transporte	Carretero	Ejecución	Pavimentación (obra nueva)	-	-	3.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Modernización del Puerto de Talcahuano		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Grupo Empresas Navieras S.A	Chile	53.000.000	PRIVADO	Privados
Optimización en el Puerto de Madryn		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Dragados y Obras Portuarias S.A	Argentina	35.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Ampliación del Puerto de Comodoro Rivadavia		Transporte	Marítimo	Ejecución	Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	Dragados y Obras Portuarias S.A	Argentina	154.000.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional
Construcción del Complejo Fronterizo Hua Hum		Transporte	Pasos de Frontera	Concluido (2013)	Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	-	-	7.600.000	PÚBLICO	Tesoro Nacional

Fontes de elaboração das tabelas:

Fichas de projetos da IIRSA – Disponível em: <<http://www.iirsa.org/proyectos/>>.

Planta Carboeléctrica de Santo Domingo

<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/5802/1/Informe%20BNDES%2C%20n.%20173%2C%20ago.%202003.pdf>

Proyecto Hidroeléctrico Chontal 194 MW

INTERESSE DE EMPRESA BRASILEIRA, MAS NA ACHEI SOBRE CONSTRUÇÃO

<http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/engevix-de-brasil-interes-construir.html>

Proyecto Interconexión Eléctrica Colombia - Ecuador. Línea 230 KV entre subestaciones Pasto (Colombia) y Quito (Ecuador)

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2734410>

Construcción de línea de interconexión eléctrica a 34.5 KV entre San Fernando de Atabapo (Venezuela) y Inírida Departamento de Guiana (Colômbia)

[https://spi.dnp.gov.co/App\\_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0104029700000.pdf](https://spi.dnp.gov.co/App_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0104029700000.pdf)

Corredor Vial Santa Marta – Paraguachón

Área de Atividade Agrícola e Pecuária

[http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/componente%20rural%20definitivo%202%20-%20maicao%20\(52%20pag%20-%20318kb\).pdf](http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/componente%20rural%20definitivo%202%20-%20maicao%20(52%20pag%20-%20318kb).pdf)

<https://www.odinsa.com/es/L%C3%ADneas-de-Negocio/Concesiones-Viales/Santa-Marta-Paraguach%C3%B3n>

Rehabilitación Rumichaca - Pasto – Chachagüí

[https://spi.dnp.gov.co/App\\_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0033000090000.pdf](https://spi.dnp.gov.co/App_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0033000090000.pdf)

Culminación de la pavimentación Tame – Arauca

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-91436>

Tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López

<https://www.elcondor.com/portfolio/villavicencio/>

Carretera Sullana - El Alamor

<https://lamula.pe/2011/07/19/alan-garcia-inauguro-carretera-sullana-el-alamor/gua3.0/>

Carretera Sullana - Macara – Loja

<http://transparencia.mtc.gob.pe/idm/noticiapop.aspx?id=2369>

[http://www.concar.com.pe/forms/proyectos/transporte/ficha\\_sullana.aspx](http://www.concar.com.pe/forms/proyectos/transporte/ficha_sullana.aspx)

Corredor Vial Bogotá – Buenaventura

<https://www.ani.gov.co/publicados-pletigos-de-app-de-iniciativa-privada-que-completa-doble-calzada-entre-buga-y-buenaventura>

Rehabilitación del tramo Borbón - San Lorenzo – Mataje

<http://www.obraspublicas.gob.ec/el-mantenimiento-de-vias-y-puentes-es-parte-de-las-obras-integrales-que-ejecuta-el-gobierno-nacional/>

Autopista del Sol: Mejoramiento y rehabilitación del tramo Ancón – Pativilca

[https://www.mtc.gob.pe/portal/home/concesiones/conces\\_redvial5.htm](https://www.mtc.gob.pe/portal/home/concesiones/conces_redvial5.htm)

<https://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/Norvial%20web.pdf>

<https://proactivo.com.pe/grana-y-montero-s-a-a-subsidiaria-norvial-s-a-recibe-prestamo-de-s-150-millones/>

Culminación de Pavimentación Potosí – Tarija

<https://www.terra.com.br/economia/construtora-oas-assume-obras-em-estrada-na-bolivia.9e8d17a7adc4b310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>

Ampliación y Rehabilitación de la carretera Juliaca – Desaguadero

<https://www.ositran.gob.pe/carreteras/iirsa-sur-tramo-5-matarani-azangaro-ilo.html>

Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel

<http://www.eltiempo.com/economia/sectores/obras-de-la-via-4g-santana-mocoa-neiva-46653>

Construcción del Puente Tienditas

<http://www.conconcreto.com/conconcreto-construira-puente-binacional-tienditas>

Pavimentación y mejoramiento del tramo San Vicente del Caguán - San José de Fragua - El porvenir

[http://caracol.com.co/radio/2012/04/24/nacional/1335277380\\_676397.html](http://caracol.com.co/radio/2012/04/24/nacional/1335277380_676397.html)

Rehabilitación y construcción de puentes en la carretera Sullana - Tumbes - Dv. Variante Internacional

[www.covisol.com.pe/pages/construccion-obras.html](http://www.covisol.com.pe/pages/construccion-obras.html)

[http://per.sika.com/dms/getdocument.get/dd7ce67b-98e5-3567-87ee-](http://per.sika.com/dms/getdocument.get/dd7ce67b-98e5-3567-87ee-005a8785ab21/SAW%20Construcci%C3%B3n%20Puente%20Pasamayito.pdf)

[005a8785ab21/SAW%20Construcci%C3%B3n%20Puente%20Pasamayito.pdf](http://per.sika.com/dms/getdocument.get/dd7ce67b-98e5-3567-87ee-005a8785ab21/SAW%20Construcci%C3%B3n%20Puente%20Pasamayito.pdf)

Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero

<https://www.bnamericas.com/project-profile/es/binational-center-desaguadero-centro-binacional-desaguadero>

Puente sobre el Río Arraya

<http://revista.tcu.gov.br/ojs/index.php/RTCU/article/download/568/630>

<https://contas.tcu.gov.br/juris/SvlHighLightConteudo?key=41434f5244414f2d434f4d504c45544f2d3135383637&texto=null&termoFq=null&bases=ACORDAO-COMPLETO;&sort=RELEVANCIA&ordem=DESC&highlight=&posicaoDocumento=0>

Puente sobre el Río Takutu

<http://jota7.com/brasil/roraima/lula-inaugura-ponte-sobre-o-rio-tacutu/>

Puente Internacional sobre el Río Oyapock

[http://www.wikiwand.com/es/Frontera\\_entre\\_Brasil\\_y\\_Francia](http://www.wikiwand.com/es/Frontera_entre_Brasil_y_Francia)

Ruta Boa Vista – Bonfim

[http://www.camara.leg.br/internet/Comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2006/ObrasIrregulares/sintetico/26782023874560101\\_0456.pdf](http://www.camara.leg.br/internet/Comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2006/ObrasIrregulares/sintetico/26782023874560101_0456.pdf)

Rehabilitación de la carretera Caracas -Manaos

<http://g1.globo.com/rr/roraima/noticia/2013/08/usuarios-reclamam-de-buracos-na-br-174-dnitr-anuncia-conservacao.html>

<https://governo-rr.jusbrasil.com.br/noticias/161010/comeca-as-obras-de-restauracao-da-br-174>

Segundo Puente Bimodal sobre el Orinoco

<http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,AA1348954-5602,00-SEGUNDA+PONTE+SOBRE+O+RIO+ORINOCO+INAUGURADA+POR+LULA+E+CHAVEZ.html>

Mejoramiento de la Carretera Georgetown - Albina; Carretera de Macapá a Oyapock: Tramo Ferreira Gomes – Oiapock

<http://livrozilla.com/doc/845890/ferreira-gomes---oiapoque--fronteira-com-a-guiana-francesa->

Construcción Y Pavimentación de La Ruta BR 282 / Florianópolis-Frontera con Argentina

<http://www.dnit.gov.br/noticias/br-282-em-santa-catarina-esta-concluida>

Adecuación del Tramo Navegantes - Rio do Sul (BR 407/SC)

<http://www.portaldatransparencia.gov.br/PortalTransparenciaGDProgramaPesquisaRepasse.asp?ano=2014&codigoPrograma=2075&codigoFuncao=26&codigoSubfuncao=782&codigoAcao=7530&idFavorecido=30004267&numCodigoElementoDespesa=51&numCodigoGrupoDespesa=4&textoPesquisaPrograma=&textoPesquisaAcao=&textoPesquisaFavorecido=&numCodigoUnidadeGestora=393003>

Duplicación del tramo Palhoça - Osorio (BR 101 / SC / RS)

<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2017/04/obras-na-br-101-tambem-foram-alvo-do-esquema-de-propina-da-odebrecht.html>

Recuperación de Porto Alegre - Uruguiana (BR 290 / RS)

<http://wp.clicrbs.com.br/estamosobras/tag/br-290/?topo=52/feed/&status=encerrado>

Adequación del tramo Rio Grande - Pelotas (BR 392/ RS)

<http://portaltransparencia.gov.br/PortalComprasDiretasEDDetalle.asp?Ano=2013&CodigoGD=4&CodigoED=51&>

Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo – Rivera

<https://www.cvu.com.uy/#/acerca-corporacion-vial-uruguay>

Ruta nº 26: Reacondicionamiento del tramo Rio Branco – Paysandú

<https://www.cvu.com.uy/#/acerca-corporacion-vial-uruguay>

Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Fray Bentos, Rutas nº 1, 3, 11, 23, 12 y 2.

<https://www.cvu.com.uy/#/acerca-corporacion-vial-uruguay>

Pavimentación de la Ruta Nacional nº 145: Empalme Ruta Nacional nº 40 Sur: Acceso al Paso Pehuenche

[http://www.grupogenco.com.ar/grupo\\_genco.php](http://www.grupogenco.com.ar/grupo_genco.php)

Pavimentación de la Ruta Nacional nº 40 Sur, tramo Malargüe - Límite con Neuquén

<http://www.petersenthieleycruz.com.ar/>

<http://www.losandes.com.ar/noticia/departamentales-217002>

Ruta Internacional CH-60 (Sector Valparaíso - Los Andes)

<http://www.abertis.cl/QuienesSomos.aspx>

<http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalleConstruccion.aspx?item=6>

Duplicación de la Ruta Nacional nº 18: Empalme Ruta Nacional nº 12 - Ruta Nacional nº 14

<http://www.carreterascentrales.com.ar/empresa.html>

<http://www.isoluxcorsan.com/en/our-company/a-global-company/isolux-wat-group.html>

<http://www.lppietroboni.com.ar/>

<http://www.luislosiweb.com.ar/default.asp?sec=35&suple=1>

Mejoramiento de la Ruta Nacional nº CH-41 - Paso del Agua Negra

<http://www.rutadellimari.cl/noticia-1/>

[http://www.sacyrconcesiones.com/es\\_es/Concesiones/Buscador/default.aspx](http://www.sacyrconcesiones.com/es_es/Concesiones/Buscador/default.aspx)

<http://www.rutadellimari.cl/el-proyecto/>

Construcción del Anillo Vial de San Pablo (tramo norte)

[http://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/brasil/2016/03/24/internas\\_polbraeco,523936/sao-paulo-tunel-no-rodoanel-da-prejuizo-de-r-39-milhoes.shtml](http://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/brasil/2016/03/24/internas_polbraeco,523936/sao-paulo-tunel-no-rodoanel-da-prejuizo-de-r-39-milhoes.shtml)

Aeropuerto de Encarnacion

<https://www.eby.gov.py/>

<http://www.edbconstruccion.com.py/es/>

Ampliación del Aeropuerto de Campinas

<http://www.utcpaticipacoes.com.br/insti.php?id=154>

<http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2012/09/concessionaria-apresenta-projeto-de-ampliacao-do-aeroporto-de-viracopos.html>

Ampliación del Aeropuerto de Guarulhos

<http://www.invepar.com.br/show.aspx?idMateria=kBqP7lgXSKUw5GhHIWfqFA>

Ampliación del Aeropuerto de Arturo Merino Benitez

[https://www.nuevopudahuel.cl/acerca\\_nosotros](https://www.nuevopudahuel.cl/acerca_nosotros)

Reacondicionamiento de La Ferrovia Rivera - Santana do Livramento – Cacequi

<http://ri.rumolog.com/ptb/perfil-corporativo>

[http://pt.rumolog.com/conteudo\\_pti.asp?idioma=0&tipo=27307&conta=45](http://pt.rumolog.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&tipo=27307&conta=45)

Reacondicionamiento de La Ferrovia entre Montevideo y Rivera

<https://www.cnd.org.uy/index.php/corporacion-ferroviaria-del-uruguay>

Dragado Lagoa Merin

<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/dragagem-do-canal-a-draga-e-as-barcacas-ja-estao-no-porto-de-vitoria>

<http://www.eliseupadilha.com.br/politico/01072013102017-ministro-eliseu-padilha-vitoria-dragagem-da-lagoa-mirim-na-hidrovia-do-mercosul/index.php>

Ampliación de la Infraestructura del Puerto del San Francisco do Sul

Projeto de ampliação do Porto São Francisco do Sul – Diponível em: <http://www.apsfs.sc.gov.br/>

Mejoramiento de la Infraestructura del Puerto de Itajaí - SC (Recuperación del muelle norte y dragado)

<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/licitacoes/2010/edital-05-2010/relatorio-julgamento-proposta-precos.pdf>

Ampliación de los muelles del Puerto de Río Grande

<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/licitacoes/2013/edital-sep-rdc-no-02-2013-1>

<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/licitacoes/2013/edital-sep-rdc-no-01-2013-1>

<http://www.camejo.com.br/sala-de-imprensa-30/35-construtura-norberto-odebrecht/110-odebrecht-traz-a-maior-draga-ao-brasil>

<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2016/09/pf-abre-inquerito-sobre-dragagem-do-porto-de-rio-grande-7611810.html>

Nuevo Complejo Fronterizo Los Libertadores (Optimización Sistema Cristo Redentor)

[http://www.concesiones.cl/proyectos/Documents/Infraestructura%20Paso%20Los%20Libertadores/Publicacion%20DSA%20N-180\\_19032015.pdf](http://www.concesiones.cl/proyectos/Documents/Infraestructura%20Paso%20Los%20Libertadores/Publicacion%20DSA%20N-180_19032015.pdf)

Central Térmica de Ciclo Combinado de Puntas del Tigre

<http://ceymglobal.com/es/projects/power/23-central-puntadeltigre.html>

Sistema de Itaipú

<https://www.itaipu.gov.br/sala-de-imprensa/perguntas-frequentes>

Central Nuclear de Atucha 2

<http://www.na-sa.com.ar/es/quienes-soms>

Gasoducto Aldea Brasileña - Uruguiana - Porto Alegre

<http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=17539>

Instalación de Planta de regasificación de gas natural licuado (GNL) en Uruguay

<http://www.miem.gub.uy/documents/112315/2739437/Encarte%20Gas%20Sayago.pdf>

Línea de Transmisión Itaipu-Londrina-Araraquara

[http://www.linhadetransmissao.com.br/ultimas\\_noticias.htm](http://www.linhadetransmissao.com.br/ultimas_noticias.htm)

Cable Óptico entre Brasil y Uruguay

[http://www.telebras.com.br/relatorio\\_de\\_gestao\\_Telebras1\\_2013.pdf](http://www.telebras.com.br/relatorio_de_gestao_Telebras1_2013.pdf)

Interconexión Eléctrica NOA (Noroeste Argentino) - NEA (Noreste Argentino)

<https://www.eldiario24.com/nota/209639/ponen-en-funcionamiento-el-electroducto-nea-noa-de-500-kv.html>

[https://www.formosa.gob.ar/noticia/6249/42/ya\\_esta\\_en\\_marcha\\_la\\_obra\\_de\\_interconexion\\_electrica\\_nea-noa](https://www.formosa.gob.ar/noticia/6249/42/ya_esta_en_marcha_la_obra_de_interconexion_electrica_nea-noa)

<https://www.itaipu.gov.br/sala-de-imprensa/noticia/nota-do-ministerio-de-relacoes-exteriores>

Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú-Villa Hayes)

<https://www.itaipu.gov.br/es/sala-de-prensa/noticia/consorcio-abbcie-en-mejor-posicion>

<https://www.itaipu.gov.br/es/sala-de-prensa/noticia/linea-500-kv-entro-en-operacion>

Línea de Transmisión 500 KV (Yacyretá-Villa Hayes)

<http://www.ande.gov.py/interna.php?id=3591#.WVAbjWjyvDc>

Aeropuerto de Antofagasta

<http://www.construccion-pa.com/noticias/aeropuerto-de-antofagasta-sera-operado-por-concesion/>

Ruta Nacional nº 81: Pavimentación Las Lomitas - Empalme Ruta Nacional nº 34

<http://www.industrialconstructora.com/index.php/obras-realizadas/todas-las-obras-realizadas>

Pavimentación de la Ruta Nacional nº 95: Villa Ángela - empalme Ruta Provincial nº 286 Santa Fe

<http://www.guerechet.com.ar/obras-viales.html>

Pavimentación de la Ruta Nacional nº 95: Villa Ángela - empalme Ruta Provincial nº 286 Santa Fe

<http://www.guerechet.com.ar/obras-viales.html>

Rehabilitación de la Ruta Nacional nº 16: Empalme Ruta Nacional nº 11 a Empalme Ruta Nacional nº 34

<http://www.dyopsa.com.ar/concesiones/emcivial.html>

<http://www.guerechet.com.ar/obras-viales.html>

Pavimentación de la Ruta Nacional nº 86: Gral. Güemes - Pozo Hondo

[www.industrialconstructora.com](http://www.industrialconstructora.com)

Pavimentación de la Ruta Nacional nº 95: Empalme Ruta Nacional nº 81 Villa Ángela  
<http://www.diarionorte.com/article/32283/formosa-a-punto-de-unir-la-ruta-95-con-el-corredor-de-la-ruta-81->

Duplicación y Rehabilitación de la Ruta Nacional nº 50: Tramo Pichanal - Orán  
[http://ww3.acya.com.ar/index.php?option=com\\_content&view=article&id=84&Itemid=57](http://ww3.acya.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=57)

Duplicación de calzada de la Ruta Nacional nº 34 Límite con Salta - San Pedro de Jujuy  
<http://boletinoficial.jujuy.gov.ar/?p=54123>

Conexión Complejo Maricunga (San Francisco - Límite internacional) Ruta Nacional CH-31  
<http://www.alimentacion.enfasis.com/notas/14585-comienzan-obras-el-paso-internacional-san-francisco->

Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón  
<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mundo/ft1112200809.htm>

Pavimentación de la Ruta Cruce Guaraní - Corpus Christ - Pindoty Porá  
<http://www.capitanbado.com/otros/cruce-guarani-corpus-christi-pindoty-poraobras-en-ruta-de-canindeyu-llegan-al-49/16575>

Pavimentación Paso Ollague-Calama  
<http://www.region2.cl/inauguran-primer-tramo-de-ruta-internacional-a-4-mil-metros-de-altura/>

Rehabilitación del Ramal Ferroviario C18: Joaquín V. González – Pichanal  
<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiJmMnPx9zUAhWBfZAKHQxlAcsQFgguMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.augm-cadr.org.ar%2Farchivos%2F8va-bienal%2FMVIII.1.doc&usg=AFQjCNHWQUeHpC2GOK2GA0o-tzgniHhGbA>

Ampliación del Complejo Portuario Mejillones (Fase I)  
<http://www.flacsoandes.edu.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=10908>

Obras de adecuación del Puerto de Antofagasta  
<http://www.belfi.cl/obras-belfi.php?idTipoObra=2>

Complejo Portuario Mejillones  
[https://www.codelco.com/para-graneles-solidos-comienza-la-construccion-de-un-nuevo-terminal-en/prontus\\_codelco/2011-02-19/003434.html](https://www.codelco.com/para-graneles-solidos-comienza-la-construccion-de-un-nuevo-terminal-en/prontus_codelco/2011-02-19/003434.html)

Central Termoeléctrica Belgrano en Campana  
<http://grupoeling.com/index.php/en/about-us/history>

Línea de Alta Tensión Mercedes – Goya  
<http://www.cfee.gov.ar/nea-noa-obras.php#06>

Línea de Alta Tensión Mercedes - Paso de Los Libres

<http://www.transnea.com.ar/nuestra-empresa.htm>

Pavimentación del Tramo Carretero San Estanislao - Puerto Rosario  
(Rutas B11 y B09)

<http://www.mopc.gov.py/polizas-pdf?id=64>

Pavimentación del Tramo Carretero Santa Rosa - Puerto Antequera (Ruta Nacional n 11)

<http://www.construpar.com.py/>

<http://www.abc.com.py/edicion-impresa/politica/investigan-pagos-indebidos-del-mopc-35595.html>

Pavimentación del Tramo Puerto Suárez – Mutún

<http://www.plataformaenergetica.org/content/31226>

Pavimentación de la Ruta Concepción-Vallemí (Rutas A06 y PY14)

<http://www.lanacion.com.py/2015/08/17/pavimentacion-de-ruta-concepcion-vallemi-en-su-etapa-final/>

Pavimentación de la Ruta Provincial nº 9: Colonia Cano - El Colorado

<http://www.diariopinion.com.ar/noticias/2015/09/23/2634-insfrancia-inaugura-el-pavimento-de-la-ruta-9-entre-mansilla-y-colonia-cano>

Pavimentación del Tramo Villeta Alberdi

<http://www.lanacion.com.py/2015/10/09/ruta-villeta-alberdi-ya-registra-una-ejecucion-de-obras-de-796/>

Pavimentación del Tramo Carretero Santa Rosa - Capitán Bado (Ruta Nacional nº 11 - Frontera com Brasil)

<http://www.mopc.gov.py/tramo-santa-rosa-capitan-bado-ya-cuenta-con-98-km-de-ruta-asfaltada-n3038>

Recuperación del Ramal Ferroviario Zárate-Rosário

<http://haciendovia.blogspot.com.br/2009/04/mejoramiento-y-renovacion-de-vias-en-el.html>

Reconstrucción de la Ferrovía Garupá-Posadas

<http://misionesonline.net/2008/08/22/desde-manana-el-tren-el-gran-capitan-no-llegara-mas-a-posadas/>

Rehabilitación y mejora del Tramo Ferroviario Piedra Sola-Salto Grande

<https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/gobierno-firmo-contrato-focem-piedra-sola-salto>

Reactivación del Puerto de Paysandú, accesos y área de almacenaje

<http://www.ultimasnoticias.com.uy/hemeroteca/040509/prints/eco03.html>

Puerto de Encarnación

<http://www.tecnoedil.com.py/es/index.php>

Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Tietê

<http://www.construtoraqueirozgalvao.com.br/construtora-queiroz-galvao-brasil-conquista-obra-em-sao-paulo/>

[https://www.mar.mil.br/cftp/avisos/avisos\\_2016/080.pdf](https://www.mar.mil.br/cftp/avisos/avisos_2016/080.pdf)

Mejora de sistema de comunicaciones en el Río Paraná (entre Santa Fé y Confluencia

<http://www.lacapital.com.ar/la-region/firman-el-contrato-dragar-la-hidroviacutecia-del-paranaacute-confluencia-santa-fe-n358194.html>

Profundización del Calado del Río Paraná desde Confluencia al Río de La Plata

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/149779/norma.htm>

Mejoras en el Puerto de Concepción del Uruguay

<http://www.entrerios.gov.ar/noticias/nota.php?id=17649>

Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en el Río Uruguay

[https://www.entrerios.gov.ar/minpro/index.php?codigo=&cod=361&codtiponoticia=1&noticia=ver\\_noticia&modulo=noticia](https://www.entrerios.gov.ar/minpro/index.php?codigo=&cod=361&codtiponoticia=1&noticia=ver_noticia&modulo=noticia)

Reactivación del Puerto de Salto, accesos y área de almacenaje

<http://www.visionmaritima.com.uy/vision-maritima/index.php/puertos/puertos-comerciales/2879-iniciaron-las-obras-en-el-puerto-de-salto>

Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antônio e Hidroeléctrica Jirau

<http://www.senado.gov.br/noticias/agencia/pdfs/relatoriojirau.pdf>

Línea de transmisión entre Las dos Centrales Hidroeléctricas del Río Madeira y el Sistema Central

[http://www.eln.gov.br/opencms/opencms/modulos/noticia/noticia\\_0351.html?uri=/index.html](http://www.eln.gov.br/opencms/opencms/modulos/noticia/noticia_0351.html?uri=/index.html)

Línea de Transmisión San-Gabán - Puerto Maldonado

[http://www.bnamericas.com/es/news/energiaelectrica/GyM\\_firma\\_contrato\\_por\\_construccion\\_de\\_linea\\_san\\_gaban-puerto\\_maldonado](http://www.bnamericas.com/es/news/energiaelectrica/GyM_firma_contrato_por_construccion_de_linea_san_gaban-puerto_maldonado)

Mejoramiento del Aeropuerto de Puerto Maldonado

<http://padecasa.com/noticias/junio-2013-adjudicacion-de-obra-mejora-del-aeropuerto-de-la-ciudad-de-puerto-maldonado-peru>

Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca/ Inambari – Cusco

<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-vial/iirsa-sur-tramos-2-y-3>

<https://www.iirsasur.com.pe/concesionaria/#proyecto>

<http://www.intersur.com.pe/quienes-somos>

[http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2003/b\\_57/](http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2003/b_57/)

<http://g1.globo.com/jornaldaglobo/0,,MUL892101-16021,00-RODOVIA+INTEROCEANICA.html>

<http://www.oantonista.com/posts/o-bndes-no-peru-us-1-2-bilhao-a-mais-por-uma-estrada-e-os-capiles-da-camargo-correa>

Puente sobre el Río Acre

<https://www.correiodobrasil.com.br/comeca-obra-que-completara-ligacao-entre-atlantico-e-pacifico/>

Tramo 1 de la Carretera Interoceánica IIRSA SUR: San Juan de Marcona - Abancay - Cusco – Urcos

[http://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/redvial/iirsa\\_sur\\_tramo\\_1\\_5.html](http://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/redvial/iirsa_sur_tramo_1_5.html)

Carretera Guayaramerín - Riberalta/ Yucumo-La Paz

<http://www.abc.gob.bo/gobierno-inaugura-los-tramos-rurrenabaque-%E2%80%93-yucumo-quiquibey>

<http://www.abc.gob.bo/inician-construccion-de-la-carretera-rurrenabaque-riberalta>

Carretera Cobija - El Choro – Riberalta

<http://www.abc.gob.bo/inician-construccion-de-la-carretera-rurrenabaque-riberalta>

[http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2008/b\\_159/](http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2008/b_159/)

Puente sobre el Río Madeira em Abuna (BR 364/RO)

<http://www.ac24horas.com/2016/04/24/construcao-de-ponte-sobre-o-rio-madeira-esta-paralisada-desde-marco-diz-tecnico/>

Construcción del nuevo Aeropuerto de Tena

[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/empresa/download/apresentacoes/apresentacao\\_fiocca\\_firjan.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/download/apresentacoes/apresentacao_fiocca_firjan.pdf)

<https://noticias.uol.com.br/ultnot/afp/2005/02/13/ult34u117926.jhtm>

Rehabilitación del Aeropuerto de Piura

Movimiento contra expropiación: <http://rpp.pe/peru/piura/piura-moradores-no-permitiran-inicio-de-obras-de-ampliacion-de-aeropuerto-noticia-988546>

Rehabilitación y pavimentación del tramo San Lorenzo - El Carmen

[http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/LOTAIP\\_12\\_POA-Diciembre-2016.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/01/LOTAIP_12_POA-Diciembre-2016.pdf)

Carretera Tarapoto – Yurimaguas

<http://gazetaweb.globo.com/portal/noticia-old.php?c=17981&e=>  
[http://dai-cmre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2003/b\\_57/at\\_download/arquivo](http://dai-cmre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2003/b_57/at_download/arquivo)  
<https://www.ositran.gob.pe/carreteras/iirsa-norte-paita-yurimaguas.html>  
[http://www.academia.edu/9097489/La parte privada de IIRSA por Gabriel Andrada](http://www.academia.edu/9097489/La_parte_privada_de_IIRSA_por_Gabriel_Andrada)

Carretera Paita – Tarapoto

<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-vial/iirsa-norte>

Conexión Vial Rio Branco - Cruzeiro do Sul (BR-364 / AC)

<http://www.oilwatchesudamerica.org/petroleo-en-sudamerica/brasil/1418-brasil-petroleo-gas-estradas-e-populacoes-tradicionais-no-alto-j-urua.html>

Corredor Vial Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís

<https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/servicios-al-ciudadano/proyectos-invias/576-mejoramiento-y-pavimentacion-del-corredor-tumaco-pasto-mocoa/file>  
<http://www.bankinformationcenter.org/es/feature/corredor-multimodal-pasto-mocoa-e-hidrovia-del-putumayo-es/>  
<http://www.ivicttechgroup.com/portfolio-item/mantenimiento-del-corredor-tumaco-pasto-mocoa/>

Construcción y Mejoramiento de la carretera el Reposo - Saramiriza (Ruta Nacional nº 4C)

<http://www.proviasnac.gob.pe/frmNoticiasDetalle.aspx?idNot=55>  
[http://www.proviasnac.gob.pe/Archivos/file/Planes%20y%20Presupuesto/Ayuda\\_Memoria\\_Por\\_Departamento/2017/4\\_%20abril%202017/AM%20LORETO%202017%20Abril.pdf](http://www.proviasnac.gob.pe/Archivos/file/Planes%20y%20Presupuesto/Ayuda_Memoria_Por_Departamento/2017/4_%20abril%202017/AM%20LORETO%202017%20Abril.pdf)

Mejoramiento de la carretera Tingo María – Pucallpa

<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-vial/carretera-tingo-maria-aguaytia>

<http://www.johesa.com/proyectos/carretera-tingo-maria-pucallpa-sector-aguaytia-pucallpa/>

[http://docs.seace.gob.pe/mon/docs/procesos/2008/200019/000194\\_EXO-1-2008-MTC\\_20-CONTRATO%20U%20ORDEN%20DE%20COMPRA%20O%20DE%20SERVICIO.pdf](http://docs.seace.gob.pe/mon/docs/procesos/2008/200019/000194_EXO-1-2008-MTC_20-CONTRATO%20U%20ORDEN%20DE%20COMPRA%20O%20DE%20SERVICIO.pdf)

<http://www.apublica.org/wp-content/uploads/2013/11/BNDES-proyectos-financiados-en-la-Amazonia-DAR-Portugues.pdf>

<http://www.oeco.org.br/especiais/bndes-na-amazonia/27805-na-panamazonia-o-bndes-financia-obras-a-moda-brasileira/>

Carretera Cuiabá - Santarém BR 163/MT/PA)

<http://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=100078>

[http://www.mt.gov.br/noticias/-/asset\\_publisher/oLnTt5yyyZbL/content/parceria-possibilita-a-pavimentacao-da-br-163?inheritRedirect=false](http://www.mt.gov.br/noticias/-/asset_publisher/oLnTt5yyyZbL/content/parceria-possibilita-a-pavimentacao-da-br-163?inheritRedirect=false)

<http://www.2gpte.eb.mil.br/index.php/ultimas-noticias/69-8-bec/149-8-bec-construcao-e-pavimentacao-da-br-163>

<https://eventos1.net.br/video/pavimentacao-da-br-163-ruropolis-pa-2016/3BMxeyEeYYo/santarem/para>

Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Lima - Canta – Unish

<http://www.costosperu.com/galeria/avances-la-carretera-lima-canta/>

Ampliación de la capacidad de la carretera BR 242 - São Roque de Paraguaçu (BA) - SORRISO (MT)

<http://www.paviservice.com.br/paviservice-novas-obras-2/>

<http://www.portaldatransparencia.gov.br/PortalTransparenciaGDProgramaPesquisaRepasse.asp?ano=2014&codigoPrograma=2075&codigoFuncao=26&codigoSubfuncao=782&codigoAcao=12IX&idFavorecido=30002892&numCodigoElementoDespesa=39&numCodigoGrupoDespesa=4&textoPesquisaPrograma=&textoPesquisaAcao=&textoPesquisaFavorecido=&numCodigoUnidadeGestora=393003>

Ferrovía Norte-Sur Fase II (Açailândia - Palmas)

<http://www.valec.gov.br/OperacoesSubconcedidosAcailandiaPalmas.php>

Ferrovía Norte-Sur Fase III (Palmas - Campinorte)

<http://www.opopular.com.br/editorias/politica/empreiteira-diz-que-pagou-propina-na-ferrovia-norte-sul-1.818414>

Ferrovía Nova Transnordestina Fase I (Suape-Salgueiro/Pecém-Eliseu-Martins)

<http://www.sdec.pe.gov.br/clipping/tres-construtoras-assumem-obras-da-transnordestina/>

<http://www.odebrecht.com/pt-br/ferrovia-transnordestina-forma-encarregados-no-programa-lider-nos-trilhos>

<https://bndes.jusbrasil.com.br/noticias/206503377/bndes-aprova-financiamento-de-r-500-milhoes-para-csn-investir-na-ferrovia-transnordestina>

Ferrovía de Intergración Oeste-Leste Fase I (Ilhéus-Barreiras)

<http://www.blogdoanderson.com/tag/ferrovia-oeste-leste/>

<http://www.constran.com.br/contratodetalhes.php?idcontrato=63>

<http://www.giroemipiau1.com.br/2014/03/barra-do-rocha-fiol-deve-comecar.html>

<http://blogdobg.com.br/mesmo-apos-empreiteiras-se-acertarem-com-a-justica-grandes-obras-seguem-paradas-demissoes-nao-param/>

Red de Terminales Fluviales em la Amazonía

<https://tcu.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/316049167/1586020124/inteiro-teor-316049220>

<https://www.painelagroeconomico.com.br/index.php/cidades/787-santarem-ganha-novo-terminal-hidroviario-de-cargas-e-de-passageiros-2>

<https://www.gred.com.br/porto-de-japura>

[https://www.inovarpublico.com.br/ferramentas/diariooficial/publicacoes/data\\_09-02-2017/jornal\\_3/pagina\\_119/](https://www.inovarpublico.com.br/ferramentas/diariooficial/publicacoes/data_09-02-2017/jornal_3/pagina_119/)

Puerto de Bayóvar

<http://www.oeco.org.br/especiais/bndes-na-amazonia/27805-na-panamazonia-o-bndes-financia-obras-a-moda-brasileira/>

<http://www.bndes.gov.br/arquivos/contratos-exportacao/2009.0114.pdf>

Puerto de Paita

<http://elcomercio.pe/economia/peru/inauguran-puerto-paita-inversion-us-155-millones-178109>

[http://exportar.com.pe/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4859:constructora-del-puerto-de-paita&catid=49:contenido](http://exportar.com.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=4859:constructora-del-puerto-de-paita&catid=49:contenido)

<http://gestion.pe/economia/puerto-paita-y-inversiones-que-lo-han-convertido-mas-moderno-norte-peru-2113549/10>

Terminal Norte Multipropósito del Callao

<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-portuaria/proyecto-perubar>

Terminal de embarque de minerales del callao

<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-portuaria/muelle-de-minerales>

Modernización del Puerto del Callao (nuevo muelle de contenedores)

<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-realizadas/infraestructura-portuaria/muelle-sur>

Construcción de Interconexión a 500 KV Región Comahue – Cuyo

<http://www.neuqueninforma.gob.ar/firmaron-el-contrato-de-la-obra-de-interconexion-comahue-cuyo/>

Construcción de Interconexión a 500 KV Tramo Choele Choel - Puerto Madryn

[http://www.intesar.com.ar/index.php/index.php?option=com\\_content&view=article&id=44:interconexion-choel-choele-puerto-madryn&catid=36:nuestras-obras](http://www.intesar.com.ar/index.php/index.php?option=com_content&view=article&id=44:interconexion-choel-choele-puerto-madryn&catid=36:nuestras-obras)

Construcción de Variantes e Incremento de capacidad de la Ruta Nacional nº 22 entre Villa Regina Y Zapala

<http://www.lanueva.com/sociedad-impresa/417141/casi-70-de-avance-del-reasfaltado-de-la-ruta-nacional-22.html>

Mejoramiento de la Ruta Nacional nº 22 entre Bahía Blanca y Límite con La Pampa

<http://www.lanueva.com/sociedad-impresa/417141/casi-70-de-avance-del-reasfaltado-de-la-ruta-nacional-22.html>

Mejoramiento de la Ruta Nacional nº 3 entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones

<http://panedile.com/obras-viales/>

Pavimentación de la Ruta Nacional nº 23 Valcheta - Empalme Ruta Nacional nº 237

<http://lineasurnoticias.com.ar/comenzo-la-pavimentacion-de-otro-tramo-de-la-rn-23/>

[http://www.rionegro.com.ar/sociedad/ruta-23-17-anos-de-espera-de-una-obra-interminable-HURN\\_7250518](http://www.rionegro.com.ar/sociedad/ruta-23-17-anos-de-espera-de-una-obra-interminable-HURN_7250518)

Adecuación y Mantenimiento de la Ruta Interlagos en Chile

<http://redpanguipulli.cl/index.php/2016/02/11/amplian-obras-en-pavimentacion-ruta-conaripe-panguipulli-trabajos-culminarian-en-abril-de-2017/>

<http://www.diarioelranco.cl/?p=70583>

<http://www.suractual.cl/2016/07/mop-confirma-pronto-inicio-de-obras-de-asfaltado-en-la-ruta-crucero-entrelagos/>

Adecuación y Mantenimiento de la Ruta Interlagos en Argentina

<http://www.construar.com.ar/2016/08/1282-vialidad-mantendra-rutas-centrales-para-el-turismo/>

<http://www1.rionegro.com.ar/diario/2007/03/17/imprimir.20073m17s01.php>

Mejoramiento del acceso al Paso HUA HUM

<http://www.suractual.cl/2016/12/un-50-de-avance-alcanza-el-mejoramiento-de-ruta-internacional-choshuenco-puerto-fuy/>

<http://losrios.mop.cl/noticias/Paginas/DetalledeNoticias.aspx?item=70>

Modernización del Puerto de Talcahuano

<https://resumen.cl/articulos/mayor-integracion-nociva-industria-extractiva-buscan-construir-puerto-industrial-en-lebu-y-victoria-para-carretera-bioceanica>

Optimización en el Puerto de Madryn

<http://www.diariojornada.com.ar/177282/politica/adjudicaron-la-ampliacion-del-muelle-storni/>

Ampliación del Puerto de Comodoro Rivadavia

<http://www.diariocronica.com.ar/index.php?r=noticias/verNoticia&q=12546>

Mejoramiento del Aeropuerto de Arica

<http://www.piappem.org/file.php?id=166>

Mejoramiento del Aeropuerto de Tacna

<http://tecsa.cl/concesiones.html>

Pavimentación Puerto Limão - Frontera con Bolivia (San Matías)

<https://diarioiquique.wordpress.com/2011/12/31/concluye-ultima-obra-de-ruta-15-ch-huara-colchane/>

<http://www.difrol.gob.cl/noticias/inauguracion-trabajos-en-ruta-15-ch-huara-colchane.html>

Mejoramiento del Tramo Concepción - Pedro Juan Caballero

<http://www.utic.edu.py/revista/images/PDF/12.%20hugo%20pereira.pdf>

<http://www.lanacion.com.py/2016/07/11/mejoras-en-la-ruta-5-se-licitaran-proximamente/>

Construcción de la carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa

[http://www.la-razon.com/nacional/Morales-Palo-Marcado-Hito-BR94-Tarija\\_0\\_1814818530.html](http://www.la-razon.com/nacional/Morales-Palo-Marcado-Hito-BR94-Tarija_0_1814818530.html)

Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mundo/ft1112200809.htm>

Circunvalación Vial de Campo Grande

<http://www.midiamax.com.br/cotidiano/ccr-msvia-vai-para-obra-duplicacao-br-163-15-mil-podem-perder-emprego-337810>

<http://www.grupoccr.com.br/ri2010/perfil.html>

Arco Vial de Rio de Janeiro y Acceso vial al Puerto de Itaguaí

<http://infraestructuraurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/2/artigo212925-3.aspx>

Construcción de la Carretera Pailón - San José - Puerto Suarez

<http://eju.tv/2009/01/ni-el-puente-ms-largo-une/>

[http://www.abc.gob.bo/sites/default/files/memoria\\_abc\\_2008-2009.pdf](http://www.abc.gob.bo/sites/default/files/memoria_abc_2008-2009.pdf)

<http://hemeroteca.correodelsur.com/2010/0613/z.php?nota=77>

<http://www.santacruz.gob.bo/prensa/notas/contenido.php?IdNoticia=1271&IdMenu=901>

Carretera Toledo Pisiga

[http://www.la-razon.com/ciudades/Evo-inaugura-ultimo-carretero-Toledo-Ancaravi\\_0\\_2647535299.html](http://www.la-razon.com/ciudades/Evo-inaugura-ultimo-carretero-Toledo-Ancaravi_0_2647535299.html)

[http://www.bnamericas.com/es/news/infraestructura/ABC\\_adjudica\\_contrato\\_de\\_pavimentacion\\_de\\_via\\_Huachacalla-Pisiga](http://www.bnamericas.com/es/news/infraestructura/ABC_adjudica_contrato_de_pavimentacion_de_via_Huachacalla-Pisiga)

Ampliación y mejoramiento de la carretera Arica - Tambo Quemado

<http://regionxv.cl/wordpress/2016/09/11/rogativa-andina-da-inicio-a-pavimentacion-de-ultimo-tramo-de-ruta-internacional-11-ch/>

<http://web.sofofa.cl/noticia/pavimentacion-de-ruta-internacional-arica-tambo-quemado-significara-cortes-de-transito/>

Mejoramiento de la carretera Santa Cruz – Yacuiba

<http://www.constructoraapolo.com.bo/catalog/category/carreteras.html>

Mejoramiento de la Ruta 9 Transchaco (Infante Rivarola - Asunción)

<http://www.mopc.gov.py/mopc-le-devolvera-vida-al-chaco-con-la-reconstruccion-de-ruta-9-n3213>

Rehabilitación del tramo Pozo Colorado – Concepción

[http://www.cccsa.com.py/obra-descripcion\\_ejec.php?p1=43](http://www.cccsa.com.py/obra-descripcion_ejec.php?p1=43)

Integración Vial Tacna - La Paz, Tramo Tacna - Collpa

<http://gestion.pe/empresas/iccg-sa-construira-tramo-corredor-tacna-collpa-paz-s-231-millones-168702>

<http://diariocorreo.pe/edicion/tacna/mtc-consorcio-integracion-vial-se-adjudica-tercer-tramo-de-carretera-tacna-collpa-634367/>

<http://diariocorreo.pe/edicion/tacna/mtc-otorga-buena-pro-del-tramo-ii-de-la-carretera-tacna-la-paz-683382/>

Doble Via La Paz - Santa Cruz

<http://www.abc.gob.bo/comienza-pavimentaci%C3%B3n-de-la-nueva-doble-v%C3%AD-santa-cruz-warnes-lado-este>

<http://www.paginasiete.bo/economia/2015/2/3/estrenan-doble-paz--oruro-acortara-tiempos-46100.html>

[http://www.la-razon.com/economia/Inspeccionan-obras-doble-via-Paz-Oruro\\_0\\_1498050203.html](http://www.la-razon.com/economia/Inspeccionan-obras-doble-via-Paz-Oruro_0_1498050203.html)

<http://www.elpaisonline.com/index.php/2013-01-15-14-16-26/sociedad/item/21277-abc-confirma-disolucion-de-contrato-con-empresa-brasilena>

Carretera Tacna - La Paz, Tramo Viacha - Hito IV

<http://www.abc.gob.bo/construcci%C3%B3n-y-pavimentado-de-la-carretera-capiri-%E2%80%93-chama-tiene-un-avance-f%C3%ADsico-del-80>

[http://www.eldiario.net/noticias/2017/2017\\_02/nt170219/economia.php?n=27&-construccion-de-tramo-demorada-mas-de-un-anio](http://www.eldiario.net/noticias/2017/2017_02/nt170219/economia.php?n=27&-construccion-de-tramo-demorada-mas-de-un-anio)

Pavimentación Camino Visviri – Parinacota

<http://www.eldivisadero.cl/noticia-5963>

Contorno Ferroviário de Campo Grande

<http://www.cgrengharia.com.br/obras/contorno-ferroviario-campo-grande-ms/6>

Mejoramiento del tramo ferroviario Corumbá - Campo Grande (Ferrovia del Pantanal)

<https://www.campograndenews.com.br/cidades/trem-do-pantanal-fracassa-seis-anos-depois-e-empresa-suspende-passeio>

<http://diarionline.com.br/index.php?s=noticia&id=524>

Rehabilitación y concesión del ferrocarril Arica - La Paz (Tramo Chileno)

<http://www.iei.uchile.cl/noticias/85034/ferrocarril-arica-la-paz-instrumento-de-integracion-de-bolivia>

Construcción de las avenidas perimetrales del Puerto de Santos y Dragado

<http://www.treinamento.portosempapel.gov.br/autoridades-portuarias/santos/noticias/codesp-realiza-reunioes-tecnicas-para-construcao-da-avenida-perimetral-da-margem-esquerda>

<http://www.atribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto&mar/construcao-da-nova-fase-da-avenida-perimetral-comeca-este-mes/?cHash=92ef8b8fe894bbe05c6479978726c33d>

<https://abihpec.org.br/2012/04/dragagem-muda-perfil-de-navios-no-porto-de-santos/>

Sistema de Recepción, almacenamiento, y embarque de concentrados minerales en el puerto Matarani

<http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-actuales/proyecto-matarani>

Construcción Complejo Fronterizo Chungará

<http://www.elmorrocotudo.cl/noticia/sociedad/un-25-de-avance-tiene-el-nuevo-complejo-fronterizo-chungara>