



LC/BRS/R.186
Setembro de 2007
Original: português

CEPAL
COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE
Escritório no Brasil

Infra-estrutura na América do Sul: situação atual, necessidades e complementaridades possíveis com o Brasil

Trabalho realizado por Antônio José Cerqueira Antunes, no âmbito do Convênio PNUD/CEPAL/NAE, para elaboração de estudos sobre os sistemas industriais na América Latina. As opiniões são de exclusiva responsabilidade do autor e não refletem, necessariamente, a posição das instituições envolvidas.

Os dados e informações contidos neste estudo foram captados pela Internet estando sujeitos, portanto, a correções quanto à precisão e atualização dos mesmos. Os mapas aqui apresentados foram elaborados pelo Comitê de Coordenação Técnica – CCT da Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura Regional da América do Sul – IIRSA. Estes mapas têm um caráter exclusivamente preliminar, devendo servir apenas como ferramenta técnica de trabalho e de referência geral. As informações, cores e fronteiras neles mostradas não implicam em juízo de valor sobre a situação jurídica de nenhum território, nem sobre o reconhecimento de fronteiras por parte do CCT/IIRSA, nem do autor e da organização para a qual este documento foi elaborado.

SUMÁRIO

1. RESUMO EXECUTIVO.....	1
2. CANAIS DE GERAÇÃO DE PROJETOS A SEREM ACOMPANHADOS .	3
2.1. SETORES INFRA-ESTRUTURAIS RELEVANTES	4
2.1.1. Abastecimento de Gás	4
2.1.2. Expansão das reservas de petróleo e gás, elaboração de derivados e biocombustíveis e papel das estatais	7
2.1.3. Corredores de transportes bi-ocênicos	9
2.1.4. Projetos e programas infra-estruturais dos países	10
2.2. PARTICIPAÇÕES DE EMPRESAS E GOVERNOS.	11
2.2.1. A China a Índia e suas empresas.....	11
2.2.2. Empresas construtoras brasileiras e o BNDES	13
3. POTENCIALIDADES E NECESSIDADES DA INTEGRAÇÃO	15
3.1. RECURSOS NATURAIS E SITUAÇÃO NO MERCADO MUNDIAL.....	16
3.1.1. Petróleo, gás e biocombustíveis	16
3.1.2. Água, agricultura, biodiversidade, minerais e hidroeletricidade.....	17
3.1.3. Mercado Regional e atratividade de Multinacionais.....	19
3.2. OS ACORDOS DE INTEGRAÇÃO EM MARCHA.....	20
4. MOTIVAÇÕES DOS PAISES	23
4.1. MOTIVAÇÕES COINCIDENTES DOS PAÍSES PARA A INTEGRAÇÃO INFRA-ESTRUTURAL.....	23
4.1.1. Motivações econômicas de caráter geral na Região.....	23
4.1.2. Motivações geopolíticas de caráter geral na Região	24
4.1.3. Problemas e desafios a vencer	25
4.2. MOTIVAÇÕES E AÇÕES DO BRASIL	27
4.3. MOTIVAÇÕES E AÇÕES DA VENEZUELA	29
5. PAPEL DA CHINA E DA INDIA	31
6. O PROCESSO DA IIRSA	33
6.1. ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO	33
6.2. OS PROJETOS DE IMPLEMENTAÇÃO CONSENSUADA.....	34
7. CARACTERÍSTICAS DA ECONOMIA DA INFRA-ESTRUTURA E CARTEIRA DE PROJETOS S POR SUB-REGIÕES SUL-AMERICANAS.....	41
7.1. EIXO ANDINO	43
7.1.1. Localização e área de influência do Eixo.....	43
7.1.2. Características econômicas atuais e potenciais	43
7.1.3. Características da infra-estrutura	44

7.1.4.	Grupos de Projetos por Partes do Eixo Andino	47
7.2.	EIXO DE CAPRICÓRNIO	60
7.2.1.	Localização e área de influência do Eixo.....	60
7.2.2.	Características econômicas atuais e potenciais	60
7.2.3.	Características da infra-estrutura	61
7.2.4.	Grupos de Projetos por Partes do Eixo de Capricórnio.....	62
7.3.	EIXO DO AMAZONAS	68
7.3.1.	Localização e área de influência do Eixo.....	68
7.3.2.	Características econômicas atuais e potenciais	68
7.3.3.	Características da infra-estrutura	71
7.3.4.	Grupos de projetos por Partes do Eixo do Amazonas	74
7.4.	EIXO DO ESCUDO GUIANÊS	83
7.4.1.	Localização e área de influência do Eixo.....	83
7.4.2.	Características econômicas atuais e potenciais	83
7.4.3.	Características da infra-estrutura	84
7.4.4.	Grupo de projetos por Partes do Eixo do Escudo Guaianês.....	86
7.5.	EIXO DO SUL.....	92
7.5.1.	Localização e área de influência do Eixo.....	92
7.5.2.	Características econômicas atuais e potenciais	92
7.5.3.	Características da infra-estrutura	93
7.5.4.	Grupos de Projetos por Partes do Eixo do Sul	94
7.6.	EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL.....	98
7.6.1.	Localização e área de influência do Eixo.....	98
7.6.2.	Características econômicas atuais e potenciais	98
7.6.3.	Características da infra-estrutura	100
7.6.4.	Grupos de Projetos por Partes do Eixo Interoceânico Central	102
7.7.	EIXO MERCOSUL CHILE.....	109
7.7.1.	Localização e área de influência do Eixo.....	109
7.7.2.	Características econômicas atuais e potenciais	109
7.7.3.	Características da infra-estrutura	110
7.7.4.	Grupos de Projetos por Partes do Eixo Mercosul-Chile	111
7.8.	EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA	118
7.8.1.	Localização e área de influência do Eixo.....	118
7.8.2.	Características econômicas atuais e potenciais	118
7.8.3.	Características da infra-estrutura	120
7.8.4.	Grupos de Projetos por Parte do Eixo Peru-Brasil-Bolívia.....	122
ANEXO I - CONTEÚDO DO CD		127
BIBLIOGRAFIA		128

1. RESUMO EXECUTIVO

O objetivo deste trabalho é apresentar um panorama dos projetos de transportes, comunicações e energia nos países da América do Sul, bem como a situação destes setores, tendo como linha mestra os interesses estratégicos do Brasil. Para cumprir este objetivo serão identificados, como referência fundamental, os processos de gestação dos projetos e suas motivações.

Na América do Sul a implementação destes projetos infra-estruturais visa atender as necessidades de cada país e dos processos de integração regional. As articulações das infra-estruturas dentro e entre cada país são imprescindíveis, a fim de atender ditas necessidades. Também é um objetivo da implementação destes projetos o apoio às relações dos países com o resto do mundo.

Vários interesses geoeconômicos, geopolíticos, regionais e internacionais intervêm na identificação e implementação dos projetos, configurando canais de geração dos mesmos. Neste estudo se dará maior atenção à identificação, análise e motivações destes canais de geração dos projetos. Para identificar tais canais, devem ser considerados os setores infra-estruturais mais relevantes dos quais surgem os projetos e a participação de empresas e governos. Não se pode prescindir de focalizar os projetos por setores, considerando as participações efetivas das empresas e países, as motivações econômicas e geopolíticas dos países da Região e daqueles que se destacam na geração e implementação de projetos infra-estruturais na América do Sul, que são a China e a Índia.

Os setores relevantes para observação são os que tratam dos seguintes projetos: gasodutos para abastecimento de gás da Região; expansão das reservas medidas de petróleo e gás, e elaboração de derivados e biocombustíveis; infra-estrutura para os acessos aos dois oceanos; e infra-estruturas que figuram em programas nacionais e não estão entre os projetos da IIRSA.

As iniciativas dos governos e empresas são consideradas para propor e viabilizar a implementação de projetos. Destaca-se o caso da China e da Índia, e o papel das construtoras brasileiras que contam com o apoio do BNDES.

Um dos principais pontos para acompanhamento estratégico dos projetos infra-estruturais da América do Sul é o potencial e a necessidade de integração regional, onde se analisa a dotação da Região em recursos naturais e o nível de desenvolvimento econômico, junto com as implicações na posição geoeconômica e geopolítica da mesma no contexto mundial.

As motivações e dificuldades dos países da Região - em especial Brasil e Venezuela - na integração geral e infra-estrutural, em particular nos campos geoeconômicos e geopolíticos, em transportes, energia e comunicações são discutidas e, ao final, é apresentado um diagnóstico mais completo, tratando das características da economia e da infra-estrutura em cada um dos eixos de integração e desenvolvimento com base nos trabalhos realizados na IIRSA.

Analisa-se também as motivações da China e da Índia, pelo papel proposição, execução e financiamento de projetos infra-estruturais na América do Sul. Em suas atuações, estes países buscam da Região o abastecimento de petróleo, gás, alimentos e minérios, posto que suas economias, entre as maiores e que mais crescem no mundo, estão cada vez mais dependentes das importações destes setores. São pontos relevantes nas estratégias dos dois países as conexões com o Pacífico e o desenvolvimento de reservas e produção de petróleo, de gás e de minerais na América do Sul

Em se tratando de um levantamento sistemático de projetos nos três setores infra-estruturais, destaca-se o papel da IIRSA. Esta iniciativa, composta pelos 12 países sul-americanos, abarca um processo de identificação de projetos de integração infra-estrutural com a plena participação técnica e política dos governos. A estrutura de funcionamento da IIRSA e o resultado atual dos 31 projetos, cuja implementação foi consenso entre os 12 países, estão evidenciados e, dadas as características técnicas e políticas, é sempre possível ampliar a carteira de projetos. Um empecilho seriam as limitações da disponibilidade de recursos financeiros existentes, não obstante a ativa participação do BID, da CAF, do FONPLATA e do BNDES.

É feita uma extensa apresentação das características econômicas e infra-estruturais de cada um dos Eixos de Integração e Desenvolvimento – EID, juntamente com a listagem dos projetos considerados necessários para cada um deles. Ao todo são 330 projetos, dos quais cabe ressaltar 40 como os mais importantes.

Finalmente, cabe mencionar que a realização deste trabalho contou com estudos e informações do Ministério de Planejamento do Governo Brasileiro, da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe – CEPAL, da Associação Latino-Americana de Integração – ALADI, e da Iniciativa para a Integração da Infra-Estrutura Regional da América do Sul – IIRSA.

2. CANAIS DE GERAÇÃO DE PROJETOS A SEREM ACOMPANHADOS

Mais do que um quadro preciso e completo dos projetos infra-estruturais existentes nos países da América do Sul aqui se indica os que foram possíveis de identificação no âmbito dos recursos e trabalho dedicados a este documento. No estudo realizado se concluiu que um de seus resultados mais importantes é o de se apresentar uma estrutura metodológica que permita identificar e acompanhar sistematicamente a situação e a evolução desses projetos ao longo do tempo, segundo as necessidades de uma visão estratégica do governo brasileiro.

Nesta estrutura metodológica se considera relevante adotar dois enfoques de canais de geração e de implementação de projetos a serem acompanhados. O primeiro se refere aos setores em que surgem tais projetos. O segundo diz respeito ao início e implementação de projetos levados a cabo pela participação de empresas e governos de todos os países, inclusive de fora da Região.

No primeiro enfoque se apresentam como canais de surgimento e implementação de projetos, os setores considerados mais importantes nos desenvolvimentos nacionais e na integração econômica entre os países da América do Sul. Esses setores tratados são: o do abastecimento de gás; o da expansão das reservas de petróleo e gás e de elaboração de derivados e biocombustíveis; o dos corredores de transportes bi-oceânicos e o dos programas infra-estruturais dos países.

O segundo enfoque refere-se às participações de empresas de governos no surgimento e na viabilização de projetos infra-estruturais. Analisam-se as participações da China, da Índia e de suas empresas, bem como as participações das construtoras brasileiras, da Petrobrás e do BNDES.

Entre os dois, escolhe-se aquele enfoque mais significativo para consideração de projetos específicos no método de classificação que se adote, mas, nesse acompanhamento dos projetos não se pode deixar de considerar em cada caso os dois enfoques. Eles são na realidade complementares tanto na identificação quanto na avaliação da importância e da implementação dos projetos. Por exemplo, no caso da China o acompanhamento dos respectivos projetos começa pela identificação das motivações desse país com grande poder econômico empresarial e financeiro para a identificação e concretização de projetos. Esses projetos atendem às necessidades da China e, por consequência, aos interesses de países e da Região. É o caso do mega-porto a ser construído em Tacna, no Peru, que antes não estava nas intenções dos países beneficiados: Peru, Bolívia e Brasil. Não figurando entre os 330 projetos da carteira da IIRSA ou entre os 31 projetos de implementação consensuada dentro dessa iniciativa. No entanto, esse mega projeto, caso se concretize, vai promover o acesso desses países ao mercado do Pacífico e a articulação econômica entre eles, enquadrando-se nos objetivos do Eixo Peru – Brasil – Bolívia.

Outro tipo da necessidade de considerar o enfoque das participações de empresas e países é o da atuação das empresas construtoras brasileiras e da Petrobrás e dos projetos em que participam essas empresas. Independentemente da importância desses projetos para outros países ou para a integração regional, é importante acompanhar os projetos em que essas empresas participam, porque o desenvolvimento delas e suas atuações em outros países sul-americanos são de interesse estratégico para o Brasil.

2.1. SETORES INFRA-ESTRUTURAIS RELEVANTES

2.1.1. Abastecimento de Gás

O abastecimento de gás e, portanto, os projetos de gasodutos entre os países é talvez a parte mais sensível da integração da América do Sul, tanto em termos de situação atual quanto das futuras necessidades para o desenvolvimento econômico dos países. Destaca-se a situação crítica do Chile e da Argentina. O crescimento do consumo em termoelétricas, indústrias e domicílios, combinado com a falta de investimentos no setor energético, tanto em hidroeletricidade quanto na busca de novas reservas de gás e petróleo, são fatos que explicam a situação a que se chegou, de modo a comprometer o desenvolvimento econômico desses e de outros países.

a) O Anel Energético do Sul

Em 2005, no MERCOSUL, foi proposta a construção do “Anel Energético do Sul” concebido para utilizar o gás de Camisea no Peru, que tinha sido descoberta e medida pouco tempo antes. Estimou-se o custo dessa construção em US\$ 2,5 bilhões e se contou desde o início com o apoio formal do BID para assistência técnica e financeira.

A Bolívia não participou da reunião. Viviam um tempo de crise política que envolvia precisamente as medidas governamentais para transportar gás para o exterior através de porto chileno. Por consequência, uma das finalidades da proposta do “Anel Energético do Sul” foi a de diminuir a dependência do gás boliviano e de compensar a queda do fornecimento argentino provocada pelo esgotamento das respectivas reservas.

O projeto do “Anel Energético do Sul” consiste no fornecimento de gás de Camisea através de um gasoduto de 1,2 mil km ligando Pisco à região chilena de Tocopilla, daí conectando-se com a rede de gasodutos que cobre a Argentina e chega até Uruguaiana. Em seguida o projeto inclui a construção de um gasoduto de 500 km entre Uruguaiana e Porto Alegre, no Brasil. Assim, o anel garantiria o suprimento das necessidades das termelétricas no Brasil, no Paraguai e no Uruguai, além de resolver a situação do Chile e da Argentina. Com este fornecimento, tornar-se-ia viável o gasoduto Uruguaiana-Porto Alegre, que deverá custar US\$ 300 milhões aos cofres brasileiros. Dessa maneira, a Argentina passaria de exportadora a importadora de gás nessa sub-região. Estimou-se que 30 milhões de m³ diários (MMCD) de gás natural peruano seriam levados aos demais países participantes da rede projetada.

Entretanto surgiram muitos problemas para viabilizar esse projeto concebido no seio do MERCOSUL. O primeiro diz respeito à efetiva capacidade das reservas de Camisea para atender as necessidades dos países participantes do projeto. Estimou-se que Camisea poderia fornecer a esses países cerca de 30 milhões de metros cúbicos por dia. Mas a utilização sub-regional dessa oferta se vê ameaçada pelo seu “desvio” para o fornecimento ao México e aos Estados Unidos. Já existem negociações ocorrendo entre empresas vendedoras, autorizadas a explorar as reservas de Camisea, e empresas compradoras do Chile, que pretendem re-exportar parte de suas compras de gás para os Estados Unidos e o México. Por outro lado, um estudo da Comissão Técnica criada pelos países do MERCOSUL estima que os 30 milhões de metros cúbicos de Camisea dariam apenas para suprir as necessidades do Chile, deixando de fora as da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. A mesma Comissão conclui ser imperativo incluir outras reservas fornecedoras de gás, e para tal é imprescindível garantir a presença da Bolívia

no Anel Energético do Sul. Ademais, existem reticências governamentais peruanas sobre a viabilidade das exportações do gás de Camisea, proposto no projeto: questiona-se a quantidade de gás ofertada por Camisea após de atender as necessidades internas do Peru.

Existe, ainda, o entrave jurídico para cumprir as funções às quais o Anel Energético do Sul foi concebido. É necessário criar normas que: garantam direitos adquiridos, dêem competência a contratos de concessão celebrados antes da construção dos gasodutos, estabeleçam normas de segurança no transporte e uso do gás, e definam as regras para a participação pública e privada nos investimentos. Outra questão a ser resolvida em Camisea, ainda dentro do marco normativo e com garantia de fiscalização, se refere às regras de minimização de impactos ambientais, bem como garantias dos direitos dos povos originários.

Um dos principais consórcios que trabalham nas pesquisas e explorações de gás em Camisea teve que paralisar suas operações por não ter cumprido os cuidados atinentes à minimização daqueles impactos e respeito a direitos. Isso provocou uma forte oposição organizada de ecologistas e defensores dos direitos dos povos originários, cujas alegações foram endossadas pelas avaliações das instituições financiadoras multinacionais, as quais resolveram suspender os créditos àquelas empresas até que fossem realizadas as correções do caso.

Como se vê, situação do Anel do Sul é na verdade confusa, com intervenção de motivações econômicas e políticas cujo acompanhamento estratégico é fundamental. O Chile é o país mais afetado com isso. Tanto que, neste ano de 2007, o Chile propôs à Bolívia um projeto de integração energética junto com o Equador, o Peru e a Colômbia. A idéia do Chile é superar o risco de confronto geopolítico derivado do contencioso histórico com a Bolívia mediante uma relação coberta por um acordo multinacional andino. As autoridades chilenas tentaram, desse modo, evitar a interferência da discussão geopolítica da questão da saída ao mar perdida pela Bolívia. Mas, caso tal acordo andino seja celebrado não se sabe se o problema chileno do gás será resolvido, posto que a maioria das dificuldades supramencionadas para o caso do Anel Energético do Sul se aplica também a projetos que possam surgir a partir de um acordo andino. E uma das conseqüências dessa proposta é o reconhecimento tácito do Chile de que o Anel Energético do Sul não se viabilizará. Outra conseqüência da proposta do Chile é a de criar um problema diplomático, visto que essa iniciativa pode ser interpretada como uma exclusão do MERCOSUL na solução do problema chileno, ou como uma intenção de excluir o Brasil de tal solução.

b) O Gasoduto do Sul: Venezuela-Brasil-Argentina

Na sua concepção, o Grande Gasoduto do Sul será alimentado por gás venezuelano a partir de Porto Ordaz, na Venezuela passando pelo Norte e Nordeste, e Sul do Brasil e chegando na Argentina. Está prevista também a inclusão do fornecimento de gás da Bolívia. A idéia foi proposta pela Venezuela e contou desde início com a adesão do Brasil, da Argentina e do Uruguai, e recentemente com a participação da Bolívia.

Foi criada uma comissão composta pelos ministérios dos países envolvidos contando com o apoio técnico de suas estatais petrolíferas para a elaboração e avaliação da viabilidade do projeto.

Pretende-se iniciar a construção desse gasoduto em 2009 e terminá-la em 2017. Serão 10 mil km de tubos a custar mais de US\$ 20 bilhões.

Trata-se de um mega projeto tendo em vista o custo de seu investimento, o tempo necessário para defini-lo e realizá-lo, a distância a ser vencida e as dificuldades de construção e posterior operação. São dificuldades de engenharia para a travessia de montanhas e de rios numerosos e de grandes dimensões - como o Amazonas -, além de dificuldades derivadas da minimização de impactos ecológicos e o respeito aos direitos de populações afetadas, inclusive os de povos originários.

Mais ainda, trata-se de uma proposta que não leva em conta possíveis alternativas para cumprir com as mesmas finalidades. Existe a possibilidade de atender tais necessidades mediante fornecimentos de Gás Natural Liquefeito – GNL, com construção de plantas de liquefação do gás próximas às reservas, com o transporte do GNL e a construção de plantas de regaseificação perto das áreas de consumo. Alguns estudos mostram que em determinadas circunstâncias, para distâncias ao redor dos 3 mil km, o transporte de GLP é competitivo com a utilização de gasodutos. Bom é lembrar que essa alternativa já está sendo adotada em negociações entre a Argentina e a Venezuela. Os dois países estão dispostos investir US\$ 400 milhões em uma unidade de regaseificação na Argentina, junto com o compromisso da Venezuela de fornecer o GNL por via marítima.

O abastecimento do norte, nordeste e centro-oeste do Brasil pode ser solucionado pela Petrobrás e outras empresas com base nas reservas existentes naquelas regiões, algumas já comprovadas e outras que estão a serem medidas. Por exemplo, o abastecimento de Manaus já está garantido pela Petrobrás com base nas reservas de Juruá, Juruá e Urucu, todas localizadas na região amazônica.

Portanto, o projeto do Grande Gasoduto do Sul é ainda mais uma intenção do que um projeto viável já adotado. Sua proposição - e o compromisso dos países envolvidos - tem assim um caráter mais geopolítico e geoeconômico em favor da integração sul-americana e de reforço à suas posições no contexto das relações internacionais, particularmente com as multinacionais e governo norte-americano.

c) O Gasoduto Transguajiro/Transandino/Transcaribenho

A rede de gasodutos que se pode chamar de Gasodutos Transguajiro / Transandino / Transcaribenho foi concebida pela Colômbia e pela Venezuela como uma extensão do gasoduto recém construído entre os dois países, conhecido como Gasoduto Transguajiro, e que será batizado como Gasoduto Antonio Ricaurte quando da sua inauguração prevista para este ano de 2007. Esse gasoduto foi construído em parceria das estatais dos dois países com Chevron-Texaco dos Estados Unidos, com investimentos da ordem dos US\$ 250 milhões. Seu itinerário vai de Porto Ballena, na Guajira colombiana, cujas jazidas são exploradas conjuntamente pela Ecopetrol e Chevron-Texaco, até a margem oriental do lago Maracaibo, no ocidente da Venezuela, com uma capacidade para transportar até 200 milhões de pés cúbicos por dia de gás metano. Nos primeiros cinco anos abastecerá necessidades regionais venezuelanas invertendo-se depois o fluxo para fornecer gás à Colômbia.

A partir de conexões com esse gasoduto os dois governos têm a intenção de futuramente construir dois outros gasodutos: um no sentido do Peru, do Equador e da Bolívia, denominado de Gasoduto Transandino, e o outro no sentido do Panamá, denominado de Gasoduto Transcaribenho.

A partir desses fatos, busca a Venezuela uma integração energética da América do Sul como forma de reforçar seus poderes de negociação com as multinacionais dos Estados Unidos, sem que nessa intenção haja tendência de confrontos radicais. É

sintomática, nesse sentido, a participação da Chevron-Texaco no Antonio Ricaurte e a anunciada intenção empresarial de abastecer a Califórnia onde se pretende implantar várias termoelétricas.

Outro aspecto geopolítico que transpareceu nas conversações recentes ao redor da inauguração desse gasoduto, é que houve um estreitamento entre os dois governos, inclusive com a aceitação por parte da Venezuela de fazer uma mediação pontual entre a Colômbia e as Farc. Também nesse estreitamento houve um consenso de permanência da Venezuela na Comunidade Andina de Nações – CAN que inclui a convocação dos demais países dessa região para dinamizar seu processo de integração e rever alguns pontos de interesse da Venezuela.

d) Pesquisas e exploração de reservas nacionais para auto-abastecimento de gás.

Atualmente vários países da América do Sul estão buscando solução para o abastecimento de gás em seus próprios territórios em adição aos projetos de gasodutos transfronteiriços. É preciso não esquecer que a crise de abastecimento de gás na Argentina afetando o Chile deveu-se principalmente à falta de investimentos na pesquisa e exploração de reservas deste insumo.

Recentemente o governo do Chile abriu uma licitação em que se candidataram 20 grandes empresas para a exploração e produção de petróleo e gás em 10 blocos no extremo sul do País. Em três blocos está previsto um empreendimento conjunto com a petroleira estatal chilena ENAP, e nos outros sete as empresas ganhadoras da licitação terão garantidos todos os direitos de exploração e produção. As candidatas são empresas da Argentina, Brasil, Canadá, China, Colômbia, Espanha, Estados Unidos, França, Nova Zelândia, Peru e Reino Unido, e outros países cujos nomes não foram divulgados. Vê-se assim que não falta interesse empresarial mundial para a solução do problema do gás nos países sul-americanos.

No mesmo sentido anuncia-se que a Petrobrás vai intensificar a exploração na Amazônia para cumprir o contrato de fornecimento de gás a Manaus. Essa intensificação será nos campos de Juruá, Juraqui e São Mateus na Bacia do Solimões, descobertas na década dos 70 no aproveitamento do gás do campo já explorado de Urucu. Mostra-se assim a importância de pesquisas bem antecipadas para atendimento das demandas.

Outro exemplo está dado pela anunciada associação da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD com a Shell para produzir o gás natural necessário para atender suas próprias necessidades como um das maiores consumidoras de energia. A Shell tem concessões para explorar 13 áreas na Bacia de Santos e Espíritos Santo.

Cita-se aqui também o caso da assinatura de um memorando de entendimento entre o governo boliviano e Gazprom, empresa estatal russa e maior produtora mundial de gás, para produzi-lo também naquele país andino.

2.1.2. Expansão das reservas de petróleo e gás, elaboração de derivados e biocombustíveis e papel das estatais

O acompanhamento dos projetos que visam a expansão das reservas de petróleo, principalmente as de gás, é muito relevante do ponto de vista da estratégia brasileira.

Diz-se muitas vezes que a integração energética é a que empurrará em definitivo a integração regional, fazendo-se inclusive paralelo com o caso da integração europeia. Isso é verdade tanto para o setor de petróleo e gás, como para o de biocombustível.

No caso do petróleo e do biocombustível tal assertiva se justifica porque nesses setores a América do Sul tem grandes potencialidades que podem servir à sua posição estratégica mundial do ponto de vista econômico e do ponto de vista geopolítico. E não é só porque atualmente a Região apresenta tais potencialidades na disponibilidade de petróleo e gás, mas também porque urge garantir que a ampliação e a exploração dessa potencialidade sejam perseguidas no médio e longo prazo, tendo em vista o auto-abastecimento e a manutenção da posição no contexto do mercado e das políticas mundiais. Para isso são necessários investimentos para o desenvolvimento de reservas e de tecnologias muito maiores do que os que vêm sendo realizados até agora.

No caso do Brasil essa problemática parece menos preocupante porque a Petrobrás lidera um programa de auto-suficiência nacional com a participação de empresas multinacionais de toda parte, principalmente nas bacias marítimas do País. Além de essa empresa ter realizado investimentos preventivos e demonstrado eficiência na pesquisa e na exploração das reservas brasileiras, inclusive na exploração de petróleo em águas profundas. A capacidade da Petrobrás se reflete, por exemplo, no acordo com a Oil-and-Gas Corporation Ltd – ONGC da Índia para uma co-participação em pesquisa e exploração de petróleo em águas profundas naquele país e no Brasil. A tecnologia da pesquisa e exploração de petróleo em águas profundas tem dado uma enorme vantagem comparativa à Petrobrás, projetando-a a nível mundial. Hoje a Petrobrás tem mais reservas de petróleo do que a norte-americana Chevron Corp, e explora com menores custos do que a Exxon Mobile Corp.

No seu Plano Estratégico 2020, que inclui o Plano de Negócios para 2008/2012, a Petrobrás prevê investimento de US\$ 112,4 bilhões, uma média de US\$ 22,5 milhões por ano, sendo que 87% no Brasil. E, para o setor de Exploração e Produção de petróleo e gás os investimentos previstos serão da ordem de US\$ 65,1 bilhões no mesmo período de 2008 a 2012. A dedicação de recursos da Petrobrás nesse setor é uma das poucas exceções a nível mundial, onde estudiosos tem acusado uma baixa de investimentos que comprometerá o balanço no futuro próximo entre a produção e consumo mundiais de gás e petróleo.

Outro ponto a propiciar menos desconforto do Brasil no setor energético é o protagonismo da Petrobrás no desenvolvimento tecnológico e produtivo de biocombustíveis para o que a empresa investirá US\$ 1,5 bilhões no período 2008/2012. Note-se que o desenvolvimento da produção e do consumo de biocombustíveis trará algum alívio ao consumo de petróleo e gás no balanço energético dos países, contribuindo assim para minorar os problemas crescentes no setor energético mundial. O Brasil é protagonista na propagação da produção e uso de biocombustíveis, e a Petrobrás é um dos instrumentos principais nessa performance. Aqui foram criadas tecnologias de motores multicompostíveis podendo utilizar o álcool de modo eficiente e econômico. É expressiva a produção brasileira de açúcar e álcool para o mercado interno e para exportações, bem como o surgimento de numerosos projetos para a ampliação dessa produção, inclusive com a vinda de empresas multinacionais atraídas pelas vantagens comparativas do país. Ao mesmo tempo, existem no Brasil programas e projetos de desenvolvimento de produção de óleos vegetais, para os quais se conta também com recursos, terras e técnicas adequadas. A Petrobrás desempenhará um papel propulsor no desenvolvimento dos biocombustíveis dentro e fora do território nacional, como produtora de biodiesel e como exportadora e distribuidora de etanol.

As maiores necessidades de ampliação de reservas sul-americanas localizam-se na Venezuela. Esse país é um dos maiores produtores e exportadores mundiais. Grande parte de suas estratégias geopolítica e geoeconômica repousa nessa potencialidade produtiva e exportadora para grandes economias extremamente carentes de importações de petróleo e gás. Contando com a PDVSA - cujos recursos estão sendo utilizados pelo governo daquele país em seus programas econômicos e sociais internos, e em seus apoios para a solução de problemas de outros países sul-americanos - a Venezuela vem sendo um dos protagonistas na integração energética da Região. Entretanto, a continuidade desse cacife vai depender dos investimentos em pesquisa e exploração, principalmente na Bacia do Orinoco, tendo em vista as perspectivas pouco animadoras de suas tradicionais reservas da Bacia do Maracaibo. Por isso, em todos seus contatos e acordos com países da Região e com a China, o governo venezuelano insta para que venham empresas desses países ao Orinoco para pesquisar, certificar e explorar novas reservas. Existe ali uma particularidade a ser considerada: o petróleo do Orinoco é predominantemente pesado e com grande teor de enxofre. Por essa razão, interessa à Venezuela investir nas técnicas e na refinação desse tipo de petróleo. Com a China essa questão está sendo abordada pela proposição de projetos de refinarias capazes de trabalhar com petróleo desse tipo nos dois países, além das atividades de suas empresas na pesquisa e exploração de petróleo e gás em ambos os territórios. A China está dotada de reservas de petróleo pesado embora não com tanto teor de enxofre como os da Venezuela.

As outras necessidades de investimentos na pesquisa, certificação e exploração de petróleo e gás situam-se na Colômbia, onde existe a queixa de falta de investimentos em reservas necessárias, e também no Peru, no Equador e na Bolívia, onde já existem reservas conhecidas em exploração, com possibilidades de significativas exportações.

Nos casos do Chile e da Argentina torna-se urgente descobrir e explorar reservas de gás isolado ou associado a petróleos crus, posta que a solução de suas atuais crises no abastecimento desse insumo depende do abastecimento propiciado por outros países mediante projetos atualmente com sérias dificuldades para suas viabilizações.

2.1.3. Corredores de transportes bi-oceânicos

Os corredores de transportes que dão acesso aos dois oceanos constituem canais de geração de projetos de interesse conforme se indica no capítulo 4, especialmente no item 4.2 que analisa as motivações e ações brasileiras em prol da integração da América do Sul.

Ao se apresentar a estrutura, o funcionamento e os resultados dos trabalhos dos 12 países sul-americanos dentro da IIRSA, nos capítulos 6 e 7, relaciona-se os projetos que estão sendo gerados nos 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento – EID, os quais correspondem aos corredores bi-oceânicos da América do Sul.

Cabe, no entanto, manter atenção sobre alternativas de projetos nesses corredores que não estejam na carteira da IIRSA, surgindo de iniciativas de empresas e governos de países inclusive de fora da Região.

É o caso do corredor entre Tacna no Peru e El Mutun na Bolívia, na fronteira com o Brasil. No distrito de Suma, departamento de Tacna a empresa chinesa Shandong Luneng Group iniciou a construção do Mega Porto Miguel Grau através de sua subsidiária Xing Hou American Business Sac do Peru. O projeto completo ao qual será dedicado o esforço construtivo e de financiamento dessa empresa chinesa é composto

pelo porto e um distrito industrial junto a este, além de uma ferrovia com 1.442 km de conexão com El Mutun na Bolívia, na fronteira com o Brasil.

Na construção da infra-estrutura do distrito industrial e do porto que servirá de plataforma de exportações para o Pacífico, recebendo navios de 250 mil toneladas de carga, os investimentos montarão aos US\$ 2 bilhões. Com a ferrovia, os investimentos totais ficarão ao redor dos US\$ 10 bilhões.

Este mega porto interessa à China pelas suas condições de profundidades do mar no local escolhido, superiores aos 25 m, o que permite receber navios de grande calado, e pela menor distância comparada com os portos utilizados no seu comércio com a América do Sul, possibilitando a diminuição nos custos e tempo de transportes nesse comércio.

Esse projeto interessa à Índia porque, além das mesmas razões atinentes aos transportes, uma de suas empresas, a Jindal Steel & Power, ganhou a licitação internacional realizada pelo governo boliviano para explorar as minas de minério de ferro de El Mutun. Trata-se da primeira concessão outorgada a uma empresa naquela mina e que dá direito para explorar 50% das reservas por um período de 25 anos. O distrito industrial ao lado do porto está concebido entre outras coisas para instalar plantas de transformação do minério de ferro procedente de El Mutun.

A conexão de El Mutun com um mega porto em Tacna interessa também ao Brasil pela possibilidade de escoamento de produtos agroindustriais de seus Estados fronteiriços para os mercados da área do Pacífico. Além disso, do lado brasileiro, existem as reservas de ferro de Urucum, que são da mesma formação e corpo geológico da mina de El Mutun da Bolívia.

Outros pontos relevantes são os de travessia ferroviária entre o Chile e a Argentina que não necessariamente coincidem com os projetos homólogos identificados na IIRSA.

Em 2004 a Argentina assinou um princípio de acordo com a China para a construção de um túnel na Cordilheira dos Andes para dar acesso a seus produtos ao mercado do Pacífico em um corredor que passa por cinco de suas províncias. Nesse então se estimava em US\$ 250 milhões os investimentos nesse túnel a serem financiados pela China.

2.1.4. Projetos e programas infra-estruturais dos países

Existem também na América do Sul projetos e programas de caráter nacional que interessam ao Brasil, tanto pelas motivações integracionistas quanto especificamente pelas atuações de suas empresas que são tratadas no subitem 2.2.2. Aqui se apresentam alguns programas e projetos de importância nacional cujo seguimento é de interesse para o Brasil.

No campo das comunicações via satélites existem programas do Brasil e da Venezuela em colaboração com a China. No mesmo campo, se registra o acordo de cooperação entre o Brasil e a Índia em atividades espaciais que sempre redundam em efeitos no campo das comunicações. Ainda cabe mencionar o acordo entre duas empresas, uma venezuelana e outra chinesa, para produção de celulares de baixo custo no país sul-americano.

No setor das ferrovias estão os programas de modernização e expansão das redes da Argentina e da Venezuela. O programa de ferrovias da Venezuela conta com o apoio técnico e financeiro da China segundo acordos bilaterais assinados. O governo chinês se comprometeu a dar assistência técnica e a investir cerca de US\$ 9 bilhões para a

construção de um sistema ferroviário, uma siderurgia, uma fábrica de trilhos e uma de tubos sem costura destinados a gasodutos. Tudo isso faz parte do programa de industrialização em desenvolvimento pelo atual governo da Venezuela.

Com relação aos metrô, registram-se os programas de expansão e aperfeiçoamento desse serviço no Chile (Santiago) e na Venezuela (Caracas).

No setor de pontes e rodovias existem projeto e programas em praticamente todos os países além dos que fazem parte do levantamento da IIRSA. Chama-se a atenção para os casos da Bolívia, Equador e Peru, em que a situação de falta de transportes dificultados pela orografia andina requer verdadeiras integrações entre as regiões de cada um. Somente á guisa de exemplos citam-se as conexões entre Chiclayo e Chongoyape no Peru, entre Tambo Quemado e Patacamaya da Bolívia e o acesso a minas de bauxita de Klaverblade e Kaaiman no Suriname, em cuja construção participou ou ainda está participando a Camargo Corrêa.

No setor de geração de energia elétrica, tanto de origem hídrica como de origem térmica, também existem projetos em quase todos os países. Na Bolívia lançou-se uma licitação para construção de uma termoelétrica de 100 megawatts em Chapare com a participação em 60% da Empresa Nacional de Eletricidade – Ende, boliviana e de 40% de uma empresa venezuelana.

Na Argentina existem dois projetos de construção de gasodutos, o de Transporte de Gás do Sul – TGS e o de Transporte de Gás do Norte – TGN, que já contam com participações brasileiras detalhadas no subitem 2.2.2.

Possivelmente surgirão muitos projetos termoelétricos e hidrelétricos devido ás necessidades da retomada de crescimento nos países e a certa recuperação da capacidade de iniciativa das políticas governamentais a respeito.

2.2. PARTICIPAÇÕES DE EMPRESAS E GOVERNOS

Um enfoque necessário para identificar a geração de projetos de infra-estrutura na América do Sul é o do acompanhamento e avaliação sistemática das iniciativas e ações de empresas e dos governos tanto de origem sul-americana como outros países.

2.2.1.A China, a Índia e suas empresas

Sem lugar a dúvidas, ressalta o poder dos governos e das empresas da China e da Índia para gerar novos projetos que atendam a suas crescentes necessidades de abastecimento de insumos energéticos, minerais e alimentícios provenientes da América do Sul. E também o interesse deles em diminuir os custos de transporte dessas importações, através principalmente da construção de conexões desta Região com o oceano Pacífico. Nessas relações predomina a reciprocidade de interesses. Entre os dois lados realizam-se acordos e entendimentos para o intercâmbio de cooperações de conhecimentos e tecnologias, as associações empresariais para atuarem nos territórios dos dois lados, os financiamentos e a participação em investimento dos chineses aplicados a projetos sul-americanos, a abertura de mercado para produtos asiáticos e o abastecimento de minerais, alimentos e energéticos sul-americanos para aqueles países.

A capacidade de investimento e de financiamento da China em projetos sul-americanos é notável e deriva do volume de saldos acumulados pelo país asiático no balanço de seu comércio e de movimentos de capital com o exterior.

Existe também a boa vontade dos dois asiáticos para apoiar interesses de países sul-americanos em fóruns políticos e econômicos multinacionais.

O Brasil é o principal parceiro comercial da China na América do Sul e a China é o terceiro parceiro comercial do Brasil no mundo.

As empresas brasileiras Embraco, Embraer, CVRD, e WEG têm desempenho bem-sucedido na China. Na outra mão, muitas empresas chinesas se instalaram no Brasil, tais como CTIC e as Huawei e a ZTEC de telecomunicações. Empresas chinesas têm interesse em comprar no Brasil a tecnologia para motores tetra combustível desenvolvida pela Magnatti Marelli. Uma companhia chinesa pretende instalar uma siderúrgica em São Luiz em Joint-Venture com uma empresa brasileira. Outra siderúrgica está sendo construída por empresa brasileira perto de Belém do Pará para suprir as necessidades chinesas conforme contrato realizado. O minério de Carajás é a base para tais siderúrgicas. O minério de cobre dessa região norte do país está sendo vendido para a China e há negociações para construção de uma fundição desse metal com vistas ao mesmo mercado.

A estratégia das empresas chinesas na América do Sul parece ser a de, mediante associações e investimentos, ter um amplo raio de ação mundial diversificando fontes de fornecimento. Neste sentido a sabedoria milenar as leva a uma convivência não agressiva com empresas de outros países, inclusive dos Estados Unidos.

Em 2004 a Petrobrás assinou um acordo para, em conjunto com a chinesa Sinopec, explorar, produzir, e refinar petróleo e comercializar produtos petroquímicos. Nesse acordo se incluiu a construção de gasodutos e a assistência técnica chinesa na recuperação de campos maduros de petróleo no Brasil, com a assistência técnica brasileira nas perfurações de água profunda no mar da China.

Também em 2004 a Petrobrás e a chinesa Sinopec assinaram um memorando de entendimento com a intenção de construir um gasoduto denominado Gasene para ligar o nordeste e o sudeste do Brasil, com investimentos estimados em US\$ 1,3 bilhões. Tal gasoduto possibilitaria à China diversificar suas fontes energéticas na Região em favor do gás natural, porque o Gasene naturalmente se juntaria ao Gasoduto do Sul que virá da Venezuela até a Argentina, passando pelo Brasil e contando de passagem com o gás da Bolívia em adição ao fornecido pela Venezuela.

Na Venezuela, a chinesa CNPC assinou acordo com a PDVSA de US\$ 350 milhões para investir em 15 campos petrolíferos na província de Anzoátegui, e mais US\$ 60 milhões em projetos de gás natural. A CNPC também firmou joint-venture com a estatal Petróleos de Venezuela – PDVSA para desenvolver campos na bacia do rio Orinoco. Também a Sinopec da China participará juntamente com a PDVSA de um projeto de prospecção no Golfo de Paria, na Venezuela.

Os dois governos também assinaram um acordo para aumentar o fornecimento de petróleo venezuelano ao país asiático.

A aliança da Venezuela com a China constitui-se numa parceria estratégica em função das enormes reservas do país sul-americano e da intenção venezuelana de reduzir sua dependência comercial e empresarial com os Estados Unidos.

Junto com os US\$ 1,5 bilhões já investidos pelos chineses na associação de suas empresas com a PDVSA estão previstos aportes adicionais entre US\$ 3 e US\$ 4 bilhões, o que transformará a Venezuela no lócus de maior investimentos da China na América do Sul.

No Peru, em 2004, a China National Petroleum Corp – CNPC se incorporou à Plus Petrol Norte, empresa Argentina, maior produtora de petróleo naquele país aportando US\$ 200 milhões no negócio.

No Equador, em 2005, as chinesas Sinopec e CNPC se juntaram no consórcio Andes Petroleum comprando os ativos equatorianos da Encana por US\$ 1,4 bilhões. Também compraram 36% da equatoriana Oleoducto de Crudos Pesados.

Em 2006 a Sinopec juntou-se com a indiana ONVC-Videsh para comprar 50% da Colômbia Ominex, subsidiária colombiana da norte-americana Ominex Resources, o que lhes custou US\$ 850 milhões.

Apesar de suas ações e investimentos na América do Sul estarem tomando impulso para atender seus interesses na sua estratégia empresarial, a China tem sido cautelosa nas relações com a Chevron (E.E.U.U.), Royal Dutch (Holanda), Conoco Phillips (E.E.U.U.), Exxon Mobil (E.E.U.U.), ENI (Itália), Statoil (Noruega), Repsol (Espanha), BP (Inglaterra) e Petrobrás, todas atuantes na Região. As empresas chinesas têm parceria com muitas dessas empresas, o que está dentro das estratégias mundiais de associação entre multinacionais no campo do gás e petróleo.

O volume das exportações de petróleo da América do Sul para os Estados Unidos e União Européia são ainda muito maiores do que as destinadas para China e para a Índia. E a participação sul-americana nas importações dos dois países é pequena. Portanto, pode-se concluir que a influência das empresas e dos respectivos governos dos dois asiáticos ainda é pequena como para modificar o quadro das relações geoeconômicas e geopolíticas da Região no contexto mundial. Mas também se pode afirmar que a capacidade de investimentos da China já influencia fortemente na viabilização de projetos infra-estruturais da Região, onde são pesadas as limitações fiscais e financeiras.

2.2.2. Empresas construtoras brasileiras e o BNDES

As construtoras brasileiras estão participando ativamente na implantação da infraestrutura de transportes e energia nos países da América do Sul. Fazer um acompanhamento dessas participações é necessário porque tais participações se dão tanto nos projetos da IIRSA, quanto naqueles que são de interesse exclusivamente nacional. Mais ainda, porque essas participações empresariais são, do ponto de vista estratégico, importantes para o Brasil.

As construtoras brasileiras adquiriram grande capacidade empresarial nos planos tecnológico, financeiro e empresarial. Já são multinacionais atuantes em vários continentes. Desde algum tempo elas se interessam pelas atividades em outros países da América do Sul porque neles têm existido menos restrições fiscais e financeiras para realização de projetos infra-estruturais do que no Brasil. No plano empresarial se caracterizam por uma diversificação de atividades além da venda dos serviços de construção, como um resultado de aplicação dos lucros e da necessidade de diversificação das fontes de receitas. Formaram conglomerados e criaram filiais para atuar em outros campos tais como o petroquímico, o siderúrgico e o da indústria cimenteira.

Na construção de infra-estruturas de transportes em outros países da Região as empresas brasileiras têm a vantagem de contar com o apoio financeiro do BNDES. Isso lhes dá vantagem para ganhar licitações nas quais geralmente se exige das concorrentes o compromisso de conseguir o financiamento para a realização dos projetos. Além disso, essas empresas nacionais têm muita flexibilidade para se associarem com empresas locais nas licitações e na implantação dos projetos. Essa associação pode ser pela formação de consórcios ou pela venda dos serviços de construção mediante a subcontratação realizada por empresas locais que ganharam licitações.

A competência tecnológica das empresas brasileiras constitui um trunfo importante em todo tipo de participação em projetos dos países sul-americanos.

As atividades das empresas brasileiras em outros países têm se estendido à compra parcial ou total de empresas locais e à constituição de consórcios e novas empresas em atividade além da construção.

Essas ações empresariais brasileiras em outros países da Região são obviamente de interesse do País, porque contribuem positivamente para o seu desenvolvimento econômico e para a sua posição geopolítica. Mas também elas são objeto de alguns cuidados por parte do governo brasileiro, porquanto de algum modo essas empresas representam o país. É necessário que lá fora tais empresas cumpram um papel social e ambiental positivo, se ajustem às normas legais e pratiquem um bom entendimento com os governos locais e nacionais, de modo a não criar problemas diplomáticos nem projetar uma imagem negativa para o Brasil.

A contribuição dessas ações para o desenvolvimento do Brasil se dá pelo rebatimento do próprio crescimento dessas empresas na economia brasileira e pela indução de compras de produtos brasileiros necessários para as construções em que tais empresas de algum modo participam, mediante o financiamento aportado pelo BNDES. A compra desses produtos para as construções em outros países gera empregos e rendas no território nacional.

As operações de financiamento do BNDES para projetos na América do Sul, que envolvem a participação de empresas brasileiras, apresentam hoje (dados de julho de 2007) um montante demandado de US\$ 8 bilhões, mas podem chegar a US\$ 18 bilhões. Do total são destinados US\$ 4 bilhões para projetos na Argentina, US\$ 1,3 bilhão para projetos no Equador e os restantes US\$ 2,7 bilhões para projetos no Peru, na Venezuela e na Bolívia. Os projetos da Argentina são para estradas e para construção de dois gasodutos: um pela Transportadora del Gás del Norte – TGN e o outro pela Transportadora del Gás del Sur – TGS. Nesta última participa a PESA, filial da Petrobrás na Argentina. Para a construção desses gasodutos o BNDES financia exportações de materiais e equipamentos produzidos no Brasil. Também o BNDES aportará financiamento de US\$ 208 milhões para ampliação do metrô de Santiago e US\$ 185,5 milhões para o metrô de Caracas. Para exportação de ônibus, os financiamentos do BNDES são de US\$ 124 milhões para o Chile e US\$ 26 milhões para a Colômbia. No orçamento de financiamento do BNDES também figuram as destinações de US\$ 121 milhões para a hidrelétrica de Vueltoza, na Venezuela, de US\$ 242 para a hidrelétrica San Francisco no Equador, de US\$ 77 milhões para rodovia no Paraguai e de US\$ 2,6 milhões para transmissão de eletricidade no Uruguai.

Apenas à guisa de ilustração, posto que uma lista completa só é possível pelo aprofundamento deste trabalho, cita-se a seguir alguns exemplos de projetos em que participam empresas brasileiras:

- A Rodovia Interoceânica prevista no Eixo Peru – Brasil – Bolívia da IIRSA que ligará o oceano Atlântico, no Brasil, a três portos no Pacífico peruano, com previsão de término dentro de quatro anos e com um custo que se aproxima dos US\$ 900 milhões. As principais construtoras dos cinco trechos previstos são as brasileiras Odebrecht, Construtora Andrade Gutierrez, Construtora Queiroz Galvão e Construções e Comércio Camargo Corrêa, contando-se também com associações em que participam as peruanas Grana y Montero, Ingenieros Civiles e Contratistas Generales. A concessão será por um período de 25 anos.

- Participação da Camargo Correa no Peru na ligação rodoviária entre Chiclayo e Chongoyape; na Bolívia, obras na rodovia Patacamaya – Tambo Quemado; e, no Suriname, nas obras de acesso para as minas de Bauxita de Klaveerblad e Kaaiman Grasi, pertencentes à Alcolá e à BHP Billinto, respectivamente.
- Andrade Gutierrez presta os seguintes serviços de construção:
 - No Peru, no Túnel de Estrada e em trabalhos para a Usina de San Gaban II; nas obras portuárias da Refinaria de Talara; no melhoramento da Rodovia Huánuco – Tingo Maria III: Neshya – Pucalpa.
 - Na Bolívia, executa serviços nos trechos rodoviários: Patacamaya – Tambo Quemado – Rio Desaguadero – Tambo Quemado; Chimoré – Yapacan; Cotapata – Santa Bárbara; Quiquibey – Yucumo; Cochabamba – Chimoré; e, Guabirá – Yapacani.
 - No Equador, em oleoduto, duto transportador de multiprodutos e aquedutos; na ponte Anexa sobre o Rio Daule com suas conexões; rodovias da ponte sobre o Rio Daule e do Rio Babahoyo – Rafael Mendoza Aviles; Rodovia Cuenca – Azoques Biblian; e Rodovia Mendez Morona.
 - Na Colômbia, obras na Ferrovia na Grécia – San Rafael de Lebrija.

3. POTENCIALIDADES E NECESSIDADES DA INTEGRAÇÃO

No item 3.1 serão consideradas as potencialidades dos países da América do Sul em termos de recursos naturais e de situação da Região na economia mundial. Essas potencialidades dão margem a um tipo de desenvolvimento e de integração dos países sul-americanos que condicionam a dinâmica e as características dos projetos de transporte, energia e comunicações necessários para aproveitá-las.

No item 3.2 se apresenta uma visão panorâmica dos processos de integração em marcha na Região, que necessitam e favorecem as implementações de projetos em setores infra-estruturais. Trata-se da convergência de processos de integração que concretamente já avança na dimensão econômica e cada vez mais assume o caráter de uma aliança política.

Essas necessidades de desenvolvimentos nacionais e de integração regional se dão em uma nova fase de retomada de crescimento produtivo e de relativa estabilidade econômica dentro de um processo de democratização acontecido não faz muito tempo.

3.1. RECURSOS NATURAIS E SITUAÇÃO NO MERCADO MUNDIAL

É preciso visualizar com algum detalhe as potencialidades em recursos naturais da América do Sul para identificar os projetos infra-estruturais necessários para seu aproveitamento econômico.

3.1.1. Petróleo, gás e biocombustíveis

Em termos energéticos a América do sul é auto-suficiente e exportadora, situando-se em posição privilegiada no contexto mundial. Segundo dados apresentados pelo presidente da Venezuela aos demais presidentes sul-americanos, existem no mundo reservas de 1,45 bilhões de barris de petróleo, sendo que 54% estão no Oriente Médio e 25% na América do Sul. Os projetos e redes multinacionais na produção e transporte de gás, petróleo e energia elétrica são realidades que tendem a crescer, sendo possível afastar uma perspectiva de esgotamento no médio prazo, apesar de algumas situações críticas.

Os países detentores desses recursos são: em primeiro lugar a Venezuela, com 90% das reservas, seguida pelo Brasil, Colômbia, Bolívia, Peru e Equador. Esses mesmos países são detentores de reservas de gás de importância igualmente mundial.

A exploração dessa potencialidade energética é hoje um carro chefe da integração econômica e política da Região, além de ter uma presença mais forte de seus países no panorama mundial.

O abastecimento de gás, petróleo e energia hidrelétrica entre os países da Região é a motivação mais forte em favor da integração infra-estrutural. É o caso das necessidades urgentes do abastecimento de petróleo e gás para o Chile e para a Argentina; da necessidade de exportação de excedentes da Colômbia, da Bolívia, do Peru e da Venezuela, e do intercâmbio de gás entre a Colômbia e Venezuela.

As exportações de petróleo e gás para fora da Região estão dentro das motivações que a potencialidade nesses recursos provocam nos seus países. Além do caso notório da Venezuela, vislumbram-se exportações desses insumos estratégicos para fora da Região partindo da Colômbia, do Peru e do Equador.

Para a Venezuela a integração econômico-política da América do Sul, com base na exploração desses insumos, representa o aumento de sua força para suas posições e negociações com multinacionais e seus países importadores, notadamente com os Estados Unidos.

A potencialidade para produzir biocombustíveis em volume mais que suficientes para o auto-abastecimento regional reforça a posição da América do Sul no contexto econômico e político mundial. Nesse reforço destaca-se o papel do Brasil pelo seu desenvolvimento tecnológico, por sua capacidade na produção e na distribuição de biocombustíveis, e também na produção de motores multicombustíveis. Esse insumo renovável substitui, em parte, o consumo de petróleo e gás, aliviando a pressão sobre esses recursos não renováveis e contribuindo para prestigiar o papel do Brasil.

Tanto para a Venezuela quanto para o Brasil e demais países com potencialidade no petróleo, gás e biocombustíveis, existe uma grande atratividade para investimentos das multinacionais dos Estados Unidos, Europa, China e Índia. São participações na construção de refinarias, gasodutos, pesquisas, certificações e exploração de jazidas. Também no campo da produção e distribuição dos biocombustíveis como na construção

de motores que os utilize. Essa atratividade está acontecendo particularmente na produção de álcool.

A posição do Brasil nessa potencialidade é expressiva e cômoda. O país é praticamente isento de crises de abastecimento dos dois insumos, e está liderando a produção e a tecnologia dos biocombustíveis. Além disso, conta com a potência econômica e tecnológica da Petrobrás que realiza investimentos em pesquisas, extração e derivados de petróleo e gás em vários países da Região, como se verá mais adiante no item 4.2 que trata das ações e projetos de interesse do Brasil. A posição do Brasil nos biocombustíveis está se projetando na dimensão mundial. Os investimentos de empresas e instituições brasileiras - que estão sendo realizados no Brasil e em outros países da Região e do exterior - na produção e em tecnologia de biocombustíveis fortalecem essa posição.

Outro aspecto da potencialidade da Região é o da proliferação de projetos da indústria química e petroquímica em vários países, colocando a América do Sul como auto-suficiente e exportadora em grande parte dos produtos dessas indústrias. Nesse campo as empresas brasileiras se destacam pela sua experiência e domínio de tecnologia que as fazem investidoras em outros países da Região.

O aproveitamento da potencialidade nesses insumos estratégicos se viabiliza plenamente pela existência das empresas regionais. Nesse aspecto, a Região segue o modelo mundial de associação de fortes estatais entre si e com multinacionais privadas, inclusive adotando o sistema de contratos de risco na pesquisa e exploração do petróleo e do gás. As empresas estatais sul-americanas têm grande capacidade econômica e tecnológica para investir em seus países e em outros países da Região e até do Exterior. Entre elas citam-se a PDVSA da Venezuela, a Petrobrás do Brasil, a PETROPERU do Peru, a PETROECUADOR do Equador, a YPFB da Bolívia a ECOPETROL da Colômbia, a ENAP do Chile, e a ENARSA da Argentina. Essas empresas associam-se entre si em vários projetos e também com empresas multinacionais com sede na Europa e nos Estados Unidos. Recentemente se multiplicaram associações de estatais sul-americanas com as estatais da China (CNPC), da Índia (ONGC) e suas filiais para viabilizar investimentos na Região e naqueles países asiáticos. Em boa parte a participação de empresas chinesas e indianas na Região está coberta por acordos binacionais entre os respectivos governos. Tais acordos, motivados pelos interesses dos países signatários pelo petróleo e gás da Região, em parte muito expressiva envolvem também a realização de investimentos em outras áreas econômicas dos países sul-americanos. Existe assim um efeito sinérgico da potencialidade energética da Região com a resolução de problemas específicos e com o desenvolvimento e diversificação das indústrias nos países sul-americanos.

3.1.2. Água, agricultura, biodiversidade, minerais e hidroeletricidade

A América do Sul é auto-suficiente e exportadora de uma ampla variedade de alimentos, matérias primas e derivados, de origem animal, vegetal e mineral. Conta para isso com uma grande variedade e disponibilidade de solos, climas, áreas agricultáveis, e de formações geológicas, colocando-a como uma das principais abastecedoras do mercado mundial. Isso inclui também a potencialidade derivada de sua biodiversidade, com produtos dos mais variados usos. As possibilidades de produção e exportação desses produtos não se distribui igualmente entre os países da Região, o que leva a uma

vertente significativa da complementação econômica entre eles e conseqüente motivação compartilhada para a integração da América do Sul.

Destaca-se nesse quadro de recursos naturais e suas elaborações a gama de produtos florestais: madeiras e móveis, fito-farmacêuticos, papel, celulose e outros. A metade do território da Região é coberta de florestas e se desenvolve uma grande extensão de cultivos florestais para várias destinações por empresas dotadas de capacidade tecnológica agrícola e industrial, com relevante participação nos mercados regional e mundial.

Conforme foi noticiado no Diário de Comercio e Indústria – DCI, e divulgado no site do Instituto Brasileiro de Siderurgia – IBS em um relatório da consultora mundial McKinsey estima-se que serão investidos US\$ 8 bilhões no setor de papel e celulose na América do Sul. Afirma ainda que a Região é líder de produção nesse setor e produzirá 80% da produção mundial até 2012, inclusive mediante investimentos de multinacionais atraídas por suas vantagens comparativas.

Também a Região é auto-suficiente em minérios metálicos e não metálicos, inclusive dos energéticos (carvão e urânio), além de ser exportadora de quase todos eles, colocando-a como fonte privilegiada no mercado mundial. É variada a dotação de minérios da Região: os metálicos - ferro, cobre, estanho, zinco, níquel, bauxita e alumínio; e, os não metálicos: fosfatos, salitres, calcários, pedras ornamentais e gipsita. Vale ressaltar a posição privilegiada da Região no contexto mundial pela produção de ouro e pedras preciosas.

Conforme o mesmo relatório da McKinsey supramencionado estima-se que de 2002 até 2012 terão sido investidos na mineração da América Latina US\$ 54 bilhões, sendo que dois terços desse total é para aumentar a produção do cobre no Brasil, Chile e Peru; da bauxita, minério de ferro e níquel no Brasil; e, do minério de zinco no Peru. Esses investimentos nos três países sul-americanos corresponderão a cerca de 19% dos investimentos em mineração no mundo até 2012.

Somente no Brasil os investimentos serão de US\$ 10,6 bilhões, correspondendo a 5,5% dos investimentos mundiais no setor.

Outra potencialidade da Região é a rede de bacias hidrográficas permitindo implantar várias hidrelétricas e a grande disponibilidade de água doce, de excepcional importância econômica, social e geoeconômica, tanto no contexto regional quanto no mundial. “Os rios sul-americanos contêm um volume superior a de qualquer outro continente - 946 km³ - o que corresponde a 47,3% da água doce do planeta. Na América do Sul existem mais de 50 bacias hidrográficas e diversos aquíferos são compartilhados por dois ou mais países, tal como o Aquífero Guarani, maior manancial subterrâneo transfronteiriço do mundo. O Brasil possui a maior disponibilidade hídrica do planeta, ou seja, 13,8% do deflúvio médio mundial. A produção hídrica, em território nacional, é de 182.170 m³/s, o que equivale a um deflúvio anual de cerca de 5.744 km³.”¹ Pode-se imaginar no futuro a variedade de projetos de navegação e também de aquedutos para distribuição desse insumo vital entre áreas abundantes e carentes. Assim como está tomando corpo uma rede de gasodutos ligando os países da Região entre si, num futuro não tão distante, é possível imaginar a necessidade de uma rede de aquedutos dentro e entre os países.

Finalmente chama-se a atenção para a potencialidade da Região que deriva de sua biodiversidade. A biodiversidade da América do Sul traz possibilidades de produção de bens de origem vegetal e animal de grande importância para a saúde e outros usos humanos.

¹ Adolpho Kurt Hanke “É Preciso conservar a água !” FONTE:
http://www.radiobras.gov.br/ct/artigos/2000/artigo_170300.htm

Mas o fato de importância mais imediata ligado à biodiversidade natural e cultural é a crescente busca de conhecimento e contemplação destes temas, principalmente porque os países da Região oferecem condições privilegiadas - a nível mundial - para o desenvolvimento do turismo. A variedade de culturas, etnias e de mestiçagens, a extensão e diversidade de praias marítimas e fluviais, e a riqueza de paisagens variadas são condições que estão servindo para o desenvolvimento do turismo receptivo. E, como se sabe, o complexo das atividades turísticas tem uma crescente importância econômica mundial, como uma das maiores capacidades de criar empregos diretos e indiretos, contribuindo assim para a inclusão social e a uma melhor distribuição de renda nos locais visitados. Além disso, o fluxo de turismo intra-regional contribui para o desenvolvimento de um sentimento de sul-americanidade, componente político e social que favorece a integração regional. Neste ponto surge um aspecto particular na promoção da infra-estrutura nos países, e entre eles, que é a necessidade de projetos de transportes, de energia e de comunicações conectando os locais turísticos com os setores urbanos regionais e extra-regionais, principalmente dos países desenvolvidos.

A preocupação com o aproveitamento dos recursos naturais se junta cada vez mais à crescente preocupação pela diminuição de impactos no meio ambiente, tanto na fase de construção como na operação de serviços e indústrias. Também crescem as preocupações pelo respeito aos direitos das populações eventualmente atingidas em todas essas fases da atividade econômica. Para isso torna-se necessário estabelecer normas adequadas nos países e harmonizá-las a nível regional, bem como criar serviços de fiscalização eficazes para o cumprimento dessas normas mediante acordos regionais. Um aspecto importante constitui a elaboração, implantação e funcionamento dos projetos, bem como o acompanhamento dos impactos nos corpos hídricos, o uso e reuso, o tratamento e efluentes das utilizações da água. Tudo isso tendo em vista o crescente problema mundial e regional entre oferta e consumo desse insumo vital e sobre a contaminação de seus mananciais. Embora seja grande a disponibilidade de recursos hídricos na Região, essa potencialidade se localiza em algumas de suas partes, verificando-se carências em outras partes. E de todos os modos, nas constituições nacionais, particularmente na do Brasil, a água é considerada um bem público de valor econômico cujo uso tem que ser outorgado e economicamente cobrado pelo poder público. Existe então um reconhecimento de que mesmo nos lugares de abundância desse recurso é necessário cuidado no seu uso, nas intervenções e nas prevenções em seu ciclo natural, para evitar faltas em futuro não longínquo.

3.1.3. Mercado Regional e atratividade de Multinacionais

Outra potencialidade da América do Sul deriva de um complexo de características atinentes a seu grau de desenvolvimento econômico, ao processo de integração de mercados entre seus países, ao nível alcançado como mercado de projeção mundial resultante desse processo, ao salto qualitativo de suas empresas e às estratégias mundiais de localização das atividades multinacionais surgidas na denominada globalização da economia mundial.

A retomada de crescimento após períodos de crise tem sido acompanhada por um crescimento do comércio entre os países sul-americanos, o que vem contribuindo para uma paulatina consolidação de um mercado regional, favorecendo o amadurecimento das dimensões econômicas e políticas da Região como um todo. Isso também está propiciando uma complementação econômica entre todos os países da Região e uma atração de investidores estrangeiros.

A existência de empresas nacionais capazes, com experiência e atuação regional e mundial é sem dúvida uma potencialidade crescente favorável para o desenvolvimento dos países e para a integração da Região.

O tamanho de um mercado que está em articulação crescente e as dotações de recursos humanos tecnológicos e naturais da América do Sul jogam praticamente com o mesmo peso na atração de investimentos de empresas multinacionais em indústrias e serviços nos países sul-americanos. Essa atratividade coincide com as novas técnicas de administração e controle das grandes empresas. Hoje elas tendem a espalhar suas produções entre mercados continentais. Isso tendo em vista a necessária adequação a condições de demandas locais, a facilidade de controle de filiais pelos modernos sistemas de comunicação em tempo real e a vantagem da terceirização mediante compras de bens e serviços que se incorporam nos produtos com suas marcas. A capacidade em recursos humanos qualificados e o desenvolvimento tecnológico existentes na Região são outros fatores de atração para tais investimentos.

Além disso, uma parte cada vez maior das empresas dos países sul-americanos são verdadeiramente multinacionais que agem em boa medida com as mesmas estratégias das outras, com a vantagem de uma grande capacidade de adequação ao ambiente dos países da Região.

3.2. Os Acordos de Integração em marcha

A integração econômica entre os países da América do Sul é uma tendência hoje evidente que exige, com certa urgência, investimentos públicos, privados e mistos na infra-estrutura de transportes, energia e telecomunicações da Região.

Existe hoje na Região **uma teia de acordos de integração** que relacionam entre si todos os países da América do Sul, com exceção da Guiana e do Suriname. Destacam-se nessa teia o MERCOSUL e a COMUNIDADE ANDINA DE NAÇÕES, que são Acordos Sub-Regionais em que os países participantes vêm assumindo compromissos em vários aspectos importantes, além dos meramente econômicos e comerciais. No mesmo sentido, existem importantes Acordos de Complementação Econômica celebrados no âmbito da Associação Latino Americana de Integração – ALADI. Tais acordos são os do MERCOSUL: com o Chile, com a Bolívia, com o Peru e com a Comunidade Andina; e, os acordos do Chile com o Equador, com a Colômbia, com o Peru e com a Venezuela.

Esses Acordos Sub-Regionais e de Complementação Econômica estão progredindo e se movem no sentido de cumprir vários objetivos além do principal que é a da liberação do comércio entre os participantes. Um desses objetivos é o de promover, ao máximo, o aproveitamento dos fatores produtivos, inclusive dos recursos naturais onde a Região tem as supramencionadas vantagens comparativas. Outros não menos importantes são os de estimular a complementação econômica entre os países, de assegurar normas equitativas de competitividade entre os mesmos, e de facilitar a colocação de seus produtos na própria Região e nos mercados internacionais. Pretende-se assim promover o desenvolvimento equilibrado dos países membros.

O programa da Integração da Infra-estrutura Sul-Americana, IIRSA, ao ser adotado conjuntamente pelos países da Região, incorporou no grupo a Guiana e o Suriname, aportou uma concepção mais objetiva de integração infra-estrutural e agregou a intenção de que os projetos infra-estruturais devem servir para um crescimento sustentável. Isto é, além de apoiar o desenvolvimento e a integração dos países, esses projetos devem propiciar a melhoria econômica e social dos estratos menos favorecidos da população, respeitar os direitos dos moradores e das reservas indígenas em suas localizações e causar o menor impacto negativo possível no meio ambiente.

Existem ainda os acordos bilaterais com o objetivo mais restrito de facilitar o comércio entre países da América do Sul, fazendo com que a rede que cobre os países da Região na verdade esteja constituída por 74 acordos celebrados no âmbito da Associação Latino Americana de Integração – ALADI.

Como consequência de todos os acordos no âmbito da ALADI, em 2006 as alíquotas do imposto de importação dos países já são iguais a zero para 54,2% dos itens que compõem a classificação oficial de mercadorias dos países membro, inclusive, portanto, a dos países da América do Sul. Essa cifra subirá para 73,2% quando finalizarem em poucos anos mais os cronogramas de desgravação comprometidos nos acordos vigentes².

Nos últimos anos os países da América do Sul superaram uma etapa de crise e passaram a crescer. Esse crescimento se processou com um significativo papel dinamizador das exportações o que, junto com a existência da mencionada teia de acordos, se traduziu em um incremento sensível do comércio intra-regional. Este comércio já tem uma participação relevante nas relações de comércio exterior dos países da América do Sul como se pode deduzir pelos dados fornecidos pela Associação Latino-Americana de Integração – ALADI. As exportações dos países para a própria Região em 2006 superaram os US\$ 63,7 bilhões, enquanto suas importações provenientes da mesma superaram US\$ 66,5 bilhões.

Cabe destacar ainda que essa recente tomada de crescimento dos países sul-americanos agregou urgência à recuperação, modernização e ampliação da rede de infra-estrutura em transportes e energia. No período de crise, perdeu-se a capacidade de investir nessa rede, gerando problemas no abastecimento de energia e no funcionamento dos transportes.

Além dos Acordos Sub-Regionais, de Complementação Econômica e de Liberação do Comércio no âmbito da ALADI, e de integração infra-estrutural no âmbito da iniciativa IIRSA, existem outros compromissos assumidos entre si por dois ou mais países da América do Sul.

Esses acordos têm um caráter de harmonia de normas e de intenções, e de coordenação de algumas atividades. Mas também requerem de realização condicionada de investimentos em infra-estrutura de transportes, energia e comunicações. Alguns desses acordos referentes à cooperação no campo da energia foram celebrados no âmbito da ALADI.

Entre tais acordos que afetam a integração energética da América do Sul³, cabe mencionar que a Comunidade Andina – CAN tem regras econômicas e técnicas acordadas para a integração energética entre seus países e abriga vários acordos com parte dos países.

Entre os países do MERCOSUL existe o Acordo de Complementação Energética Regional com a participação adicional da Colômbia, Chile e Venezuela.

No âmbito da ALADI estão os acordos: i) de fornecimento de energia elétrica entre a Argentina e o Chile; ii) de Gás Natural entre a Argentina e o Uruguai; iii) de Gás entre

² Informe del Secretario General sobre la Evolución de Integración Regional durante el Año 2006 – ALADI/Sec/di 2072 – 18 de mayo de 2007

³ “Cooperación e Integración Energética en América Latina y el Caribe” - Ariela Ruiz Caro – División de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL, Santiago de Chile, abril de 2006
<http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/4/25604/lcl2506e.pdf>

a Bolívia e o Brasil; e os Acordos de Cooperação e Integração Energética entre: a) Paraguai e Uruguai; b) Argentina e Bolívia; e c) Argentina e Peru.

Menciona-se também o Tratado de Cooperação Amazônica que estabelece o direito e normas a serem respeitadas nas atividades naquela região, e a cooperação em pesquisas e estudos sobre todos os aspectos ecológicos daquela bacia hidrográfica.

Existem também entre esses casos, os referentes a acordos de fronteiras e à utilização de hidrovias, como exemplifica o Tratado da Bacia do Prata e o conseqüente Acordo de Alcance Parcial de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná.

Constitui um novo fato importante da integração da Região a criação recente da União de Nações Sul-Americanas, UNASUL (UNASUR em espanhol). Com ela os presidentes decidiram criar um Conselho para desenvolver um programa regional de cooperação em energia, com ênfase em poupança de consumo e na produção e distribuição integrada de petróleo, gás, biocombustíveis e outras fontes alternativas. A criação da UNASUL aponta para uma convergência política de todos os sul-americanos e aporta maior concreção ao privilegiar o setor energético na integração regional.

Um aspecto importante para o desenvolvimento e funcionamento da infra-estrutura consiste em que todos os supramencionados acordos e o próprio fórum da ALADI oferecem mecanismos institucionais imprescindíveis.

Mediante tais mecanismos é possível garantir a harmonização de regulamentos e normas que são fundamentais para a implantação dos projetos e o funcionamento dos serviços respectivos.

Outro ponto importante é que tais acordos e fóruns permitem o estabelecimento de mecanismos para a solução das controvérsias que surgirão na implementação dos projetos e na prestação de seus serviços.

Finalmente cabe destacar o Acordo de Pagamentos e Créditos Recíprocos – CCR da ALADI que facilita o comércio de insumos e serviços na implementação de projetos infra-estruturais.

4. MOTIVAÇÕES DOS PAÍSES

Todos os países sul-americanos têm motivações econômicas e políticas favoráveis à integração regional, particularmente no campo das articulações entre suas infra-estruturas de transportes, energia e comunicações. A maioria dessas motivações são praticamente as mesmas entre todos. Porém cabe identificar com maior especificidade as do Brasil e da Venezuela, tendo em vista o papel de protagonistas desempenhados pelos dois países.

A integração energética é um esteio atual da integração sul-americana, em que a Venezuela desponta como poderosa fornecedora de petróleo e gás, que utiliza a geração de excedentes financeiros e tem capacidade empresarial nesse setor para promover relações integradoras da Região, tanto com países específicos como através das iniciativas regionais. De outra parte, o Brasil é o país de maior importância econômica, demográfica, territorial e política entre os sul-americanos. E, além disso, não se vislumbra a possibilidade de, no médio e longo prazo, ser vulnerável no abastecimento de petróleo nem no contexto mundial, nem no âmbito da América do Sul. Convém então destacar o papel desses dois países no desenvolvimento da infra-estrutura da América do Sul. Essa importância econômica e política dos dois países merecem uma consideração específica, ainda que resumida, nos itens 4.2 MOTIVAÇÕES E AÇÕES DO BRASIL, e 4.3 MOTIVAÇÕES E AÇÕES DA VENEZUELA. Nesses dois itens se faz referência aos projetos de maior interesse de ambos os países.

4.1. MOTIVAÇÕES COINCIDENTES DOS PAÍSES PARA A INTEGRAÇÃO INFRA-ESTRUTURAL

4.1.1. Motivações econômicas de caráter geral na Região

São várias as motivações que hoje estão levando os governos e a iniciativa privada à aperfeiçoar e ampliar a infra-estrutura de transporte, energia e comunicações na América do Sul.

O acesso aos mercados dos terceiros países pela interconexão de transportes a portos dos dois oceanos é uma motivação que tem força própria. Essa busca de acesso aos dois oceanos independe dos avanços na facilitação tarifária de comércio resultantes da marcha dos acordos celebrados. Têm que ver com as vocações exportadoras desses países e com suas importações de produtos provenientes do exterior à Região, particularmente de produtos com técnica maior do que a dos produtos nacionais.

Mas também existem as motivações para ampliar e melhorar as conexões em transportes energia e comunicações, por ordem de importância entre regiões de cada país, e entre países. Neste ponto se distinguem dois tipos de conexões desejadas. O primeiro tipo se refere às conexões entre regiões e países mais desenvolvidos da América do Sul. É o caso dos países do MERCOSUL e Chile: alguns dos investimentos são para cobrir atrasos decorrentes das crises fiscais, reparar obras e instalações deterioradas e modernizá-las. Outros para ampliar os sistemas tendo em vista os avanços no desenvolvimento. O aumento do comércio dentro do MERCOSUL e Chile começam a exigir essas melhorias e ampliações.

Existe o caso dos países andinos com crescentes motivações para corrigir as deficiências de articulações terrestres que obstaculizam o desenvolvimento do comércio intra-regional.

Existe o caso das necessidades de integração territorial interna de alguns países como as dos próprios países andinos, dos países amazônicos e os do Escudo Guianês em que são débeis as motivações econômicas e muitas as dificuldades devidas aos rios, às selvas e à orografia dessas regiões. Nesses casos as motivações de articulação infra-estrutural têm mais um caráter político-administrativo. Atualmente a essas motivações político-administrativas estão se somando motivações de desenvolvimento econômico local com base em potencialidades de recursos naturais das partes isoladas desses países. Essas motivações desenvolvimentistas surgiram em âmbitos multinacionais especialmente na implementação de projetos de corredores bi-oceânicos da IIRSA. Essa soma de motivações desenvolvimentistas de caráter multinacional e as motivações nacionais de integração territorial acontece principalmente nas regiões fronteiriças do Brasil com o Paraguai, a Bolívia, o Peru e a Venezuela, e da Colômbia com a Venezuela.

O abastecimento de gás, petróleo e energia hidrelétrica entre os países da Região é uma das motivações mais forte em favor da integração infra-estrutural. É o caso do abastecimento de petróleo e gás para o Chile e para a Argentina; da necessidade de exportação de excedentes da Colômbia, da Bolívia, do Peru e da Venezuela; e do intercâmbio de gás entre a Colômbia e Venezuela. É também o caso das necessidades do Brasil para atender o consumo de hidroeletricidade na margem esquerda perto da foz do Rio Amazonas, com fornecimentos provenientes da Guiana e da Venezuela.

Cabe mencionar como outra motivação a necessidade dos países mediterrâneos, Bolívia e Paraguai, de acessar outros países sul-americanos e o resto do mundo. Ter acesso à suas áreas amazônicas é outro interesse que diz respeito principalmente ao Equador e ao Peru, mas também vale para a Colômbia.

Uma das maiores motivações do Brasil, da Colômbia, do Equador e do Peru é a de articular entre si as infra-estruturas de transporte e energia da Amazônia. Tal articulação só é possibilitada pelo desenvolvimento sustentável da região. O interesse comum desses países nos setores citados se justifica, entre outros, pelas ameaças ilegítimas de internacionalização daquela região ou de impedir totalmente seu desenvolvimento com falsas justificativas de caráter ambiental.

4.1.2. Motivações geopolíticas de caráter geral na Região

A América do Sul está passando por um processo de aproximação política entre seus países. Esta aproximação está se realizando mediante acordos de integração econômica e também pela celebração de acordos bi e multilaterais em muitos outros temas de relacionamento. Em todos esses tipos de aliança existe a tendência de caráter geopolítico para construir um conjunto articulado que tenha peso nos fóruns econômicos e políticos multinacionais, nas negociações com blocos de outros países e nas relações com as grandes potências mundiais. Nessa intenção não apenas se busca aumentar a capacidade conjunta de negociação, mas, sobretudo, obter uma maior força na defesa dos interesses concretos de cada um dos países. Essa força para defender objetivos nacionais específicos só é possível pelo fato de os países participarem de uma articulação conjunta no contexto mundial.

A criação da Comunidade Sul-Americana das Nações – CSN em novembro de 2004 e sua transformação na União de Nações Sul-Americanas – UNASUL, em abril de 2007, aponta no sentido do avanço com conotação geopolítica em relação às iniciativas anteriores que foram propostas no passado.

Ao se tomar como carro chefe a cooperação energética entre os países, a UNASUL assume uma maior objetividade em relação às iniciativas anteriores, buscando o melhor posicionamento de todos nas suas relações mundiais políticas e econômicas. Isto porque a complementação entre oferta e demanda dos países da Região é bem factível mediante projetos identificados. O petróleo, o gás e os biocombustíveis são insumos estratégicos. A Região tem vantagens comparativas de oferta desses, dos quais as grandes economias do mundo são muito dependentes. Essa dependência faz com que esses insumos sejam estratégicos na geopolítica mundial.

A multidão de acordos econômicos em outras matérias - em progresso entre pares e conjuntos de países sul-americanos - está criando um clima de cooperação para uma crescente união política que favorece a resolução pacífica de conflitos binacionais, justificando e motivando a interferência mediadora de outros países da Região. Entre vários tipos de casos existem alguns em que os governos de dois países buscam êxito no estabelecimento de relações comerciais para superar conflitos históricos. Não obstante, não se pode negar a grande dificuldade que tais conflitos oferecem à realização de importantes projetos de integração da infra-estrutura, como nos casos de abastecimento de gás à Argentina e ao Chile, dificultado por questões históricas existentes entre o Chile e a Bolívia e entre a Bolívia e o Peru.

4.1.3. Problemas e desafios a vencer

Além dos problemas específicos indicados anteriormente é necessário constatar aqueles de caráter geral que dificultam o avanço do processo de integração na América do Sul.

O sistema de transportes em geral sofreu atrasos de investimentos nos tempos de crise econômica e fiscal dos países. Para corrigir esses atrasos e inadequações para apoiar os avanços na integração regional demanda-se tempo e exige-se investimentos. Além disso, as dificuldades físicas da Região são notáveis. Ultrapassar a Cordilheira Andina e cruzar os rios na Amazônia e na Região Guianêsa constituem um enorme desafio. As exigências de avaliação dos efeitos ambientais de cada projeto tomam maior tempo que no passado e implicam muitas vezes em modificações de projeto e do seu escopo.

Os transportes rodoviários são insuficientes para integrar as áreas mais desenvolvidas da Região, o estado precário de algumas vias e os estrangulamentos em pontes e encruzilhadas representam entraves. Também nas localidades mais populosas apresentam-se conflitos com a população local devido a acidentes ocasionando engarrafamentos e atrasos de viagem, com o conseqüente aumento de custos. Nas regiões de fronteira e nas regiões menos habitadas as necessidades de infra-estrutura de transportes é latente.

Os transportes ferroviários existentes são, em geral, obsoletos e escassos. Existem diferenças de bitolas entre sistemas ferroviários nacionais e a falta de estações para transferência de carga inviabilizam o transporte intermodal.

O transporte fluvial, além dos desafios físicos se depara com os necessários cuidados de planejamento e da execução de obras de modo a minimizar os impactos

ambientais. Os projetos fluviais podem ter variações de capacidade de embarcações e conseqüentemente de calado de modo a alterar reciprocamente as exigências ambientais.

O sistema portuário também necessita de investimentos para um serviço eficaz, incluindo, em alguns casos, a solução dos estrangulamentos no acesso aos mesmos devido os processos de urbanização. Faltam melhorias nos portos e no seu entorno para aumentar suas capacidades e multimodalidade.

Não é fácil o estabelecimento de normas e o efetivo cumprimento destas em cada país, nas suas relações no processo de integração. São normas sobre as obras, os equipamentos, os serviços que incluem aspectos técnicos, econômicos e empresariais, sobre os passos de fronteira, sobre os impactos ambientais e nos direitos dos habitantes atingidos inclusive dos povos originais.

As passagens de fronteira são importantes para a integração regional e estão sem investimentos. O estabelecimento de sistemas de operação binacional com as devidas normalizações nacionais harmonizadas é ponto crucial para resolver esse gargalo de integração.

Os projetos para abastecimento de energia estão, em geral, precisando ser negociados entre os países e empresas do ramo, o que toma muito tempo e enfrenta dificuldades físicas e históricas.

Nas comunicações o maior problema é o de estabelecimento de normas comuns aos países.

Talvez o problema mais sério seja o de obter o financiamento para tantas obras necessárias.

Nesse ponto, é sintomático o que acontece na IIRSA. Dentro desta iniciativa em que participam órgãos governamentais de todos os países e conta com assessoria de empresas privadas - além dos três bancos BID, CAF e FONPLATA - inicialmente foram identificados 335 projetos de implementação justificadamente necessária e, dentre estes, foram selecionados 40 como os mais importantes, denominados “projetos âncora”. Posteriormente se chegou a um consenso político, técnico e financeiro para executar apenas 31 projetos até 2010. No processo montado para identificação e avaliação dos projetos, em que participam todas as instâncias governamentais pertinentes da Região, existe uma constante revisão que pode ocasionar a inclusão de mais projetos.

Essa situação a que se chegou mostra dois problemas em que as necessidades são maiores e mais urgentes. O primeiro é que a identificação, a elaboração e a avaliação dos projetos tomam um tempo razoável que posterga o atendimento das necessidades. O segundo consiste na escassez de recursos financeiros disponíveis, apesar da dedicação de esforços do BID, da CAF, do FONPLATA e do BNDES.

A participação da iniciativa privada é importante para diminuir essa escassez. A contribuição privada tem sido mais eficaz na integração energética, com o apoio das estatais dos países sul-americanos e multinacionais. Mais uma vez cabe lembrar as exigências ambientais e de respeito á cidadania e aos povos originários locais. Esse aspecto tem tal magnitude que as grandes empresas estão se adaptando, tomando cuidados de desenho técnico dos projetos e de funcionamento, inclusive desenvolvendo tecnologias para um menor impacto ambiental. Também estão desenvolvendo capacidade de negociação e atividades apropriadas para se enquadrarem ás normas governamentais e contribuirem com a melhoria de vida das populações locais.

Já a participação da iniciativa privada em projetos de transporte exige um relacionamento especial que hoje se resolve através de Parcerias Público-Privadas (PPP's).

Ademais, existem casos onde a relação custos/benefícios inviabiliza os investimentos privados, nesses são adotados os modelos onde o setor público financia totalmente os investimentos.

4.2. MOTIVAÇÕES E AÇÕES DO BRASIL

Considerando as suas dimensões, o Brasil tem a necessidade de se fazer ouvir nos fóruns políticos e econômicos mundiais, bem como nas negociações com os países desenvolvidos. Mesmo com toda sua importância, o Brasil precisa buscar alianças com todos os países sul-americanos, participando em foros como parte de um elenco maior. Nesse ponto existe uma reciprocidade multilateral: cada país participante de uma articulação política da América do Sul ganhará maior força do que se agir isoladamente em negociações nos foros econômicos e políticos mundiais ou frente à União Européia e aos Estados Unidos. Simultaneamente com essa necessidade, o Brasil assume uma responsabilidade de cooperar com os demais países da Região nos esforços de integração econômica e política. Cresce na Região a idéia de uma aliança para defesa dos interesses de cada um e de todos os países.

Cabe ao Brasil posição de destaque nos processos regionais e nas relações internacionais. Haja vista que possui a maior parte do território, da população e da produção da Região, sendo sua economia considerada a nona do mundo pelo G-8. Além disso, o País tem fronteiras com todos os países sul-americanos, com exceção do Chile e do Equador.

O Brasil tem interesse no avanço dos processos de integração regional econômica e política, incluindo particularmente a articulação da infra-estrutura de transportes, energia e comunicação entre os países sul-americanos. Trata-se precisamente do interesse em aumentar a confiabilidade entre todos os países da Região e favorecer as soluções negociadas dos conflitos. O desenvolvimento econômico e social dos países sul-americanos favorecido pela integração econômica e se processando dentro de um quadro de sistemas democráticos é um dos mais importantes interesses do Brasil.

Nesse sentido foi importante para o Brasil que toda sua fronteira terrestre passasse a participar do processo de integração infra-estrutural promovida na IIRSA. A integração infra-estrutural transfronteiriça interessa a todos os países da Região, pois, reforçará a presença do Estado nas fronteiras.

Para o Brasil essa integração assume outra característica de necessidade no campo geopolítico e geoeconômico. A dimensão continental do Brasil se completará pela construção e funcionamento de corredores que lhe dêem acesso a diferentes portos do oceano Pacífico. Esses acessos permitem a realização de exportações de produtos nacionais através de portos sul-americanos naquele oceano, aumentando o alcance e a competitividade das mesmas no mercado mundial. Por outro lado, esses corredores proporcionarão ao Paraguai, à Bolívia e aos países da costa do Pacífico uma saída para o Atlântico, utilizando os portos argentinos, uruguaios e brasileiros.

Essas conexões bioceânicas contribuirão para o desenvolvimento dos países da Região e para a cooperação e confiabilidade entre os mesmos.

Hoje existe uma expectativa em alguns países sul-americanos de que a contribuição do Brasil para vencer os desafios da integração e desenvolvimento de todos é importante.

Esta expectativa pressupõe que o Brasil ajudará aos outros países da Região em negociações e confrontos com outros países do mundo. Combinado com isso existe, em alguns países, um sentimento de prevenção contra uma hegemonia regional do Brasil que seria eventualmente prejudicial a seus interesses. Nesse sentido, a integração da infra-estrutura pode contribuir para melhorar a confiança dos demais países sul-americanos no papel que o Brasil venha a desempenhar, tanto no desenvolvimento dos mesmos quanto na aquisição de força coletiva em fóruns internacionais, nas negociações e confrontos com os países desenvolvidos.

A melhoria e a expansão da infra-estrutura dos países sul-americanos, particularmente a prevista na IIRSA, constitui um interesse mais concreto do Brasil. Isto porque cria um mercado para construtoras brasileiras a participar em obras de infra-estrutura no território de outros países sul-americanos. Nesse aspecto, o Brasil tem a vantagem de contar com o apoio do BNDES, cuja carteira total de projetos financiados é maior do que as do BID, da CAF e do FONPLATA juntos. Esse financiamento apóia os investimentos em outros países, particularmente naqueles em que as construtoras brasileiras participam, geralmente associadas com empresas locais. Financia ainda os exportadores de insumos brasileiros utilizados naqueles projetos. Chama-se a atenção nessas operações do BNDES para o papel desempenhado pelo Convênio de Créditos e Pagamentos Recíprocos – CCR, da ALADI, que favorece o comércio entre os países sul-americanos e, portanto, os investimentos que utilizem insumos brasileiros.

Interessa ao Brasil contar com os mercados dos países sul-americanos, principalmente para sua indústria. Por outro lado, é interesse desses países acessarem ao mercado brasileiro. Existe assim um interesse mútuo para estabelecer uma melhor conexão de transportes e de energia em ambos os sentidos. A associação entre empresas e a complementação das estruturas econômicas com relações comerciais equilibradas devem ser objetivos comuns para aumentar a confiança e atingir uma equanimidade de oportunidades para os desenvolvimentos nacionais e das áreas de fronteiras. A compra de minerais, gás, produtos agropecuários e energia hidrelétrica nos países vizinhos é de interesse do Brasil e vice-versa.

A posição do Brasil na integração infra-estrutural da Região é cômoda no terreno do petróleo e do gás. Nesse campo a capacidade da Petrobrás é decisiva na atuação em outros países da Região. A capacidade financeira e tecnológica da Petrobrás constitui um reforço para a integração nesse setor. O domínio da tecnologia de extração de petróleo em águas profundas, a capacidade no auto-abastecimento brasileiro de petróleo e gás, e sua presença nos países sul-americanos constituem elementos importantes na integração da América do Sul. A Petrobrás, ao se associar com as estatais dos países sul-americanos e com multinacionais de outros países para participar de pesquisas e produções de petróleo e derivados, se consolida como empresa de ponta no ramo. Isso contribui para a posição do Brasil na integração da Região, tendo em vista que a integração energética é uma prioridade da integração Sul-Americana em todos os sentidos. Outro ponto muito importante para a posição do Brasil na área energética é a sua proposta de desenvolvimento e utilização dos biocombustíveis. O país tem capacidade para ser o protagonista nessa matriz energética. O Brasil conta com empresas capazes - entre elas a própria Petrobrás - e está recebendo multinacionais para produzir em seu território.

Vale lembrar que vários governantes, políticos e técnicos sul-americanos tratam de tirar lições da integração europeia. Cita-se com alguma frequência que este processo começou com a integração energética quando se fala da oportunidade de aqui se ter tomado recentemente a cooperação energética como prioridade da integração do continente Sul-Americano. Mas, no paralelo que se faz com a integração europeia, há de se convir que uma das motivações fundamentais foi a paz entre seus países, tantas vezes rompida pelas guerras e suas perdas econômicas e humanas. Não é o caso hoje de temer conflitos armados entre países sul-americanos, mas, a integração econômica torna-se um elemento fundamental de geopolítica para a confiança e o caminho permanente de negociação entre os países da América do Sul.

4.3. MOTIVAÇÕES E AÇÕES DA VENEZUELA

A Venezuela comparte a liderança com o Brasil no empuxe da integração regional. Sua força reside na sua reserva de petróleo e gás e no poder econômico da PDVSA, que é a nona maior empresa de petróleo na lista da OPEP. Grande parte dos lucros da PDVSA é utilizada pelo governo para realização de projetos em outros setores dentro e fora do país. A Venezuela detém mais de 90% das reservas de petróleo da América do Sul e aproximadamente um quarto das reservas mundiais. A maioria de suas reservas está na Bacia do Maracaibo. Através de contratos de risco está promovendo pesquisas para encontrar, medir e explorar petróleo e gás na região do Orinoco.

A situação da Venezuela é dependente dos altos níveis do preço de petróleo que permitem os grandes lucros da PDVSA e sua utilização pelo governo venezuelano em outros setores econômicos e sociais. Essa situação parece sustentável por um bom tempo. Entretanto não se sabe até que ponto seus lucros podem ser utilizados pelo governo em suas atividades sociais e desenvolvimentistas no próprio país e nas relações integracionistas com os demais países da Região. Não se sabe até que ponto essas outras aplicações pesam nos investimentos da PDVSA na produção de petróleo. No médio e longo prazo essa situação pode ser objeto de outros diagnósticos tendo a necessidade de investimentos para descobrir e explorar novas reservas de petróleo e gás para manter e talvez ampliar suas vantagens comparativas nesse estratégico setor.

Na exploração de petróleo a PDVSA tem adotado a modalidade de empresa mista com participação majoritariamente da mesma. Isso causou a baixa de produção de gás, mas não alterou a posição do país.

A situação da Venezuela no cenário internacional do petróleo e gás e na integração regional tem a favor de sua sustentação os entendimentos e acordos governamentais e empresariais da Venezuela com a China. Tais entendimentos e acordos envolvem pesquisas da Bacia do Orinoco e instalação, em ambos os países, de refinarias capazes de utilizar o petróleo venezuelano extra-pesado e de elevado conteúdo de enxofre. A importância desses acordos e das pesquisas na Bacia do Orinoco, inclusive com a participação da Petrobrás e estatais de outros países sul-americanos, tem que ver com as perspectivas atuais de diminuição das reservas de Maracaibo. Também atuam no Orinoco empresas multinacionais além das estatais da China.

Apesar das diferenças políticas com relação aos demais países sul-americanos a Venezuela precisa da integração para fazer valer suas potencialidades econômicas com independência das estratégias das multinacionais e dos países mais importantes do globo.

Não parece existir por parte do governo venezuelano um radicalismo de rompimento com as multinacionais e seus países de origem, mas sim um esforço para aumentar o poder de negociação junto aos mesmos, inclusive utilizando a integração sul-americana como uma plataforma favorável para isso. Um sintoma disso é que a venezuelana PDVSA – GAS, e a colombiana ECOPETROL se associaram com a Chevron – Texaco para a construção do Gasoduto entre a Colômbia e Venezuela, com aprovação e aplauso dos dois governos. Outro é que várias multinacionais norte-americanas e européias participam de pesquisa, certificação e exploração de petróleo e gás na Venezuela.

A iniciativa venezuelana de aproximação com o Brasil tem essas motivações somadas ao fato de que as duas economias são industrialmente e energeticamente complementares, e de que necessita da cooperação do Brasil para desenvolver suas regiões do sul e do leste. A Venezuela conta com a contra partida do Brasil no interesse em aproveitar a complementaridade econômica e por desenvolver as regiões limítrofes. O Brasil, por sua vez, necessita da energia elétrica venezuelana para desenvolver suas áreas na margem esquerda do Amazonas que vão até os limites com a Venezuela e com o Suriname.

Por tais motivações, a Venezuela coloca-se em um quase dilema. O de querer participar como membro pleno do MERCOSUL e o de estar histórica e politicamente na CAN, principalmente considerando sua ideologia bolivariana. Isto de certo modo está sendo compensado pela criação da UNASUL e de dois mega projetos de gasodutos: o Andino, compreendendo os países daquela sub-região, e o do Sul, pelo qual se pretende passar pelo território brasileiro e chegar à Argentina.

A PDVSA está investindo em associação com empresas estatais em alguns países sul-americanos, tais como na Bolívia e no Equador. Também interessa à Venezuela que a PDVSA mediante tais associações possibilite a participação daquelas estatais na pesquisa e na produção de petróleo e gás na bacia do Orinoco.

Com a Argentina, a Venezuela pratica uma aliança política e econômica importante. Nos últimos dois anos comprou títulos da dívida externa da Argentina no valor de US\$ 4,2 bilhões e vendeu-lhe gás em condições favoráveis. Na ocasião, a Argentina passava por uma situação difícil no abastecimento de gás. Sem dúvida tal comportamento está atrelado à intenção venezuelana de participar do MERCOSUL, o que contribui para aumentar seu poder de negociação internacional e para exercer alguma liderança no processo de integração da Região.

No caso do Brasil, a PDVSA tem acordos com a Petrobrás para construção de uma grande refinaria em Pernambuco, para a empresa brasileira explorar petróleo extra-pesado na bacia do Orinoco e para um tratamento igualitário no conteúdo nacional de bens e serviços comprados a fornecedores de insumos dos dois países nos investimentos petrolíferos de ambos.

No caso da Colômbia a PDVSA se associou com a ECOPETROL para construir o gasoduto binacional.

A proposta da Venezuela de criar a UNASUL, adotada por todos demais países da Região, se insere em sua estratégia de integração compartilhando com as estratégias dos demais países, particularmente com o Brasil. Com tal criação, a integração energética tornou-se um carro chefe da integração infra-estrutural. Nessa cooperação, além de sua posição cômoda com respeito ao gás e o petróleo, o Brasil obteve aceitação de todos os sul-americanos para incluir na proposta o desenvolvimento de biocombustíveis, em cuja produção, uso e motores o Brasil tem potencialidades, terras adequadas e tecnologias bem desenvolvidas.

5. PAPEL DA CHINA E DA INDIA

As motivações e as relações da China e da Índia com os países da América do Sul estão desempenhando um papel relevante na integração regional, particularmente nos desenvolvimentos nacionais e na integração regional das infra-estruturas de energia e transportes. Isso, em primeiro lugar, porque esses países asiáticos estão entre as maiores economias e as que mais crescem no mundo, bem como entre as que mais dependem de importações de petróleo, gás, alimentos e outros produtos de origem vegetal e animal. Justamente naqueles setores em que a oferta exportadora dos países sul-americanos é abundante.

Em segundo lugar, porque a América do Sul é um grande e crescente mercado como destino das exportações industriais e de bom conteúdo tecnológico daqueles dois países.

Em terceiro lugar, porque existem nessas relações temas e campos em que a cooperação na troca de conhecimentos e na união de posições diplomáticas são de comum interesse.

É inegável o poder desses países na geopolítica mundial. O apoio deles é visto como de muita valia para os países sul-americanos obterem posições em fóruns internacionais e fornecimento de tecnologias e armas.

Desse modo, o intercâmbio comercial e as associações empresariais para realizar investimentos, tanto nos países sul-americanos como na China e na Índia, são apenas uma parte, ainda que importante, de um conjunto de alianças econômicas e políticas que estão se configurando nos vários âmbitos binacionais entre os dois continentes. Dentro desse quadro, a integração infra-estrutural regional se vê reforçada como parte de um conjunto de motivações e ações comuns nas relações binacionais, quadro esse que apresenta importantes sinergias favoráveis aos objetivos de ambas as partes. As autoridades políticas dos países sul-americanos, de uma parte, e os da China e da Índia, da outra parte, nas visitas mútuas e nos acordos firmados, enfatizam sistematicamente que as relações econômicas binacionais e os interesses políticos mundiais são complementares entre os dois lados. Em outras palavras, os países sul-americanos também têm fortes interesses por uma relação ampla nos campos cobertos, e especialmente na aliança política internacional com a China e com a Índia.

No campo infra-estrutural, sucede que, tanto para comprar, como para vender, a China e a Índia têm grande interesse na utilização dos portos sul-americanos do Pacífico como acesso a todos os países da Região, inclusive com os países da costa atlântica. Coincidindo com isso, a implementação de corredores entre os dois oceanos é um elemento fundamental na integração regional. Portanto, as ações da China e da Índia favorecem de modo significativo a integração regional entre as infra-estruturas nacionais.

No terreno da energia, através de suas estatais petrolíferas e gasíferas os dois países asiáticos estão se associando com as estatais sul-americanas para a pesquisa, exploração e transporte de gás e petróleo particularmente no caso da Venezuela, do Brasil do Equador e do Peru.

Nesse terreno existem algumas diferenças dignas de relevar. A China tem mais relações com a Venezuela provavelmente pela maior potencialidade em petróleo e gás daquele país sul-americano. Também porque em ambos os países existe o petróleo extra-pesado cuja extração e, sobretudo, refino exigem técnicas específicas e cujo desenvolvimento é de interesse mútuo. As estatais estão se associando para instalar refinarias em ambos os países para elaborar o cru extra-pesado, colocando assim a Venezuela como sede de empresa de atuação na China. Dentro do mesmo quadro de

relações binacionais, a China está disposta a financiar e participar de investimentos no desenvolvimento industrial e ferroviário na Venezuela. De um lado, a Venezuela está desenvolvendo uma política de substituição de importações de produtos industriais e de remodelação e ampliação de ferrovias. Do outro lado, a China está disposta a participar empresarialmente em tais programas, inclusive mediante financiamento de projetos venezuelanos. É conhecida a grande capacidade financeira da China obtida pela acumulação de saldos positivos na sua balança comercial. Um ponto importante a destacar é a consideração do papel da China em prol da implementação de projetos infra-estruturais na Região.

Nas suas relações com países da Região verificam-se sinergias importantes - dos dois países - em favor da integração econômica regional. Nos seus acordos com países sul-americanos são incluídos muitos temas além dos especificamente destinados ao comércio binacional e à implementação de projetos no campo petrolífero. Esses acordos dão cobertura às associações entre estatais dos países signatários também no campo da petroquímica, dos biocombustíveis e da cooperação científica e tecnológica. O interesse dos dois países pela compra de insumos básicos dos sul-americanos os leva a ampliar a oferta de suas contrapartidas em outros campos, inclusive os de cooperação nos campos da pesquisa e de troca de conhecimentos e tecnologia, nos de satélites e foguetes de lançamento, entre outros.

A Índia tem com o Brasil acordos governamentais e empresariais nos campos do petróleo e do gás, dos biocombustíveis, da exploração espacial e da tecnologia da informática. No campo do petróleo e gás, a Petrobrás participará com estatais indianas em pesquisas e exploração de petróleo em águas profundas, e no desenvolvimento de biocombustíveis naquele país. Existe um acordo entre a Índia e o Brasil para o comércio e a produção de biocombustíveis nos territórios dos dois países. Nesse mesmo acordo está prevista a cooperação na troca de conhecimentos sobre a tecnologia de produção e uso de biocombustíveis.

A China tem acordos com a Venezuela em que a PDVSA e as estatais deste país implementarão projetos de pesquisa, exploração e transporte de petróleo e gás, bem como de refinarias e indústrias petroquímicas.

Por outro lado, sobretudo no caso da China, existe o interesse para vender seus produtos industriais e seus serviços aos países sul-americanos, sobretudo ao Brasil.

Existem também acordos intergovernamentais dos países sul-americanos com a China e a Índia no sentido de atuarem coordenadamente em fóruns internacionais.

Conseqüentemente, as relações desses dois países com os sul-americanos se classificam como alianças em diversos temas, o que reforça a integração da Região nos transportes, energia e comunicações. Principalmente porque interessa aos dois o acesso à Região pelo Pacífico o que reforça a viabilidade da desejada conexão interoceânica como parte das mais importantes nos projetos infra-estruturais da América do Sul.

6. O PROCESSO DA IIRSA

Uma grande parte do diagnóstico da infra-estrutura dos países da América do Sul e do levantamento dos projetos existentes está, sem dúvidas, no sistema da Iniciativa para Integração Infra-Estrutural para a Integração Sul-Americana – IIRSA. Desse sistema escapam projetos infra-estruturais que interessam exclusivamente aos países, sobre os quais foram dados indícios nas páginas precedentes e identificados os canais de geração de tais projetos. Escapam também algumas iniciativas bilaterais que interferem e modificam diagnósticos e proposições de projetos que fazem parte da IIRSA. Nesse último caso, está a Construção do Mega Porto em Tacna, no Peru, que será conectado por ferrovia a El Mutun, na Bolívia, modificando a concepção portuária contida no Eixo de Integração e Desenvolvimento.

Além disso, tanto o diagnóstico como a identificação e implementação de projetos para a integração infra-estrutural são processos dinâmicos através dessa iniciativa, de modo que vale saber como está estruturada, como funciona e qual o resultado a que chegou até agora.

6.1. ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO

Na IIRSA participam com plenitude política e técnica todos os doze países da América do Sul, sendo assim um fórum regional por excelência.

Sua função é a de determinar os projetos para a integração regional das infra-estruturas dos doze países com vistas a integração econômica sustentável dos mesmos.

O Comitê de Direção Executiva – CDE, órgão máximo da organização, está composto pelos Ministros de Infra-Estrutura e de Planejamento dos governos. Sua função é a definir as diretrizes dos trabalhos e aprovar os planos de ação dentro da IIRSA.

Os Grupos Técnicos Executivos – CDE são compostos por funcionários de alto nível e técnicos designados pelos países. Através desses CDEs realizam-se estudos setoriais e identificam-se os projetos por Eixo de Integração e Desenvolvimento que foram definidos mediante técnica de planejamento territorial. Também executam ações multinacionais determinadas pelo CDE. Nos seus estudos e identificação de projetos de interesse para a integração entre os países, esses CDEs podem incorporar sugestões de empresas privadas. Os CDEs têm convocado um funcionamento temporário. Uma vez cumpridos os objetivos de identificar projetos e diagnosticar setores de um modo comprometedor de todos os países de cada caso, eles encerram suas atividades. Mas são a quintessência do dinamismo da IIRSA, porque reuniões de CDEs podem ser convocadas para rever diagnósticos e proposições de projetos necessários, de modo consensual por todos os países, promovendo a atualização das decisões dentro da IIRSA.

O Comitê de Coordenação Técnica – CCT, composto pelo BID, CAF e FONPLATA, é que dá apoio técnico e de secretaria aos demais Comitês, bem como financia estudos necessários. Também faz o acompanhamento das reuniões, dos estudos, das decisões e das implementações dos projetos, colocando as informações pertinentes em um banco de dados acessível aos países, inclusive pela Internet.

As instituições financeiras que compõem o CCT também avaliam a viabilidade de financiamento dos projetos de implementação consensuada entre os países e aportam recursos para tal finalidade quando possível.

Utilizando uma técnica de planejamento territorial fornecida pelo CCT e informações dos técnicos e funcionários de alto nível dos ministérios foram definidos 10 territórios da Região onde devem ser implementados projetos de articulação infra-estrutural com vistas aos desenvolvimentos nacionais e à integração econômica da América do Sul. Nesses 10 territórios, denominados de Eixos de Integração e Desenvolvimento – EID, foram realizados os diagnósticos dos três setores infra-estruturais e identificados os projetos considerados necessários, organizados por grupos em cada um desses Eixos, de tal forma que cada grupo corresponde a uma subdivisão territorial necessária. Os 10 EID identificados correspondem a corredores de transportes conectando os países aos dois oceanos e estabelecendo articulações energéticas entre os mesmos. Os projetos de comunicação, pelas suas características universais, referem-se a todos os eixos e não a cada um em particular. Os grupos de projetos identificados em cada eixo correspondem a sub-eixos nos quais as articulações de transporte requerem ser tratadas separadamente.

Nos procedimentos de identificação e diagnóstico de cada eixo e de suas divisões em grupos de projetos por sub-eixos no período até o fim de 2004 foram em todos os eixos identificados 330 projetos repartidos em 40 grupos de projetos. Em cada grupo foi identificado o projeto mais necessário à estruturação. Assim, constituiu-se uma lista com 40 projetos denominados “projetos âncora”.

6.2. OS PROJETOS DE IMPLEMENTAÇÃO CONSENSUADA

A partir dos projetos identificados qualitativamente pela técnica de planejamento territorial, foram selecionados 31, a serem implementados até 2010, por consenso dentro do Comitê de Direção Executiva – CDE. Para a implementação e acompanhamento da situação desses projetos foi criado dentro da IIRSA um Sistema de Gestão Estratégica – SIGE com a participação de Ministérios, instituições executoras e financiadoras e equipes dentro Comitê de Coordenação Técnica –CCT.

A seguir são apresentados dois quadros com esses projetos. No primeiro, com base na decisão consensuada se indica o nº., a etapa de implementação, a denominação, o EID, os investimentos e os países encarregados pela execução de cada projeto. Os investimentos estimados desses 31 projetos somam cerca de US\$ 6,4 bilhões que é relativamente pouco face às necessidades identificadas nos trabalhos da IIRSA e face a algumas informações sobre projetos infra-estruturais fora desta, apontadas nesse trabalho.

No segundo quadro as mesmas informações obedecem a outra organização agrupando os projetos por setor infra-estrutural, omitindo-se por desnecessário o nº. de cada projeto.

PROJETOS DE IMPLEMENTAÇÃO CONSENSUADA DA IIRSA

Nº	ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
1	Em preparação	Duplicação da Rota 14	MERCOSUL - Chile	370	AR (BR)
2	Em execução	Adequação do Corredor Rio Branco-Montevideú-Colonia-Nueva Palmira	MERCOSUL - Chile	176,8	UR (AR-BR)
3	Em preparação	Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Río Branco	MERCOSUL - Chile	12	BR-UR
4	Em execução	Duplicação do Trecho Palhoça - Osório (Rodovia Mercosul)	MERCOSUL - Chile	800	BR (AR-UY)
5	Em licitação/ concessão	Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza	MERCOSUL-Chile	251	AR-CH
6	Em execução	Rodovia Internacional 60 CH (sector Valparaíso-Los Andes)	MERCOSUL-Chile	286	CH (AR)
7	Em preparação	Gasoduto do Nordeste Argentino	MERCOSUL-Chile	1.000,00	AR (BO)
8	Em preparação	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba	Capricórnio	10	AR-BO
9	Em preparação	Nova Ponte Presidente Franco-Porto Meira e Centro de Fronteira	Capricórnio	55	PA-BR
10	Em execução	Construção da Rodovia Pailón-San José-Porto Suárez	Interoceânico Central	435,3	BO (BR-CH-PE)

Nº	ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
11	Em preparação	Anel Ferroviário de São Paulo (Norte e Sul)	Interoceânico Central	300	BR
12	Em preparação	Passagem de Fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceânico Central	1,2	BO-PA
13	Em licitação/ concessão	Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1º etapa)	Interoceânico Central	60	BO (PA)
14	Em execução	Rodovia Toledo-Pisiga	Interoceânico Central	76	BO (CH)
15	Em execução	Reabilitação da Rodovia Iquique-Colchane	Interoceânico Central	19,2	CH (BO)
16	Em preparação	Reabilitação do Trecho El Sillar	Interoceânico Central	30	BO (BR-CH-PE)
17	Em preparação	Centro de Fronteira de Desaguadero	Andino	7,5	BO-PE
18	Em preparação	Passagem de Fronteira Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2	CO-VE
19	Em licitação/ concessão	Recuperação da Navegabilidade por do Rio Meta	Andino	108	CO-VE
20	Em preparação	Rodovia Pasto-Mocoa	Do Amazonas	183	CO
21	Em execução	Rodovia Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Portos y Centros Logísticos	Do Amazonas	338	PE (BR)
22	Em licitação/ concessão	Rodovia Lima-Tingo aria-Pucallpa, Portos y Centros logísticos	Do Amazonas	589	PE (BR)
23	Em preparação	Porto Francisco de Orellana	Do Amazonas	105,3	EQ

Nº	ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
24	Em execução	Pavimentação do trecho Iñapari-Porto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco	Perú-Brasil-Bolivia	1.055,00	PE (BR)
25	Em execução	Ponte sobre o Rio Acre	Perú-Brasil-Bolivia	12	BR-PE
26	Em preparação	Rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1ª etapa: estudos)	Escudo Guianês	3,3	GU-BR
27	Em execução	Ponte sobre o Rio Takutu	Escudo Guianês	10	GU-BR
28	Em preparação	Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Surinam (Paramaribo) (1º etapa)	Escudo Guianês	0,8	VE-GU-SU
29	Em preparação	Melhorias na Via Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Rio Marowijne	Escudo Guianês	105	SU-GU
30	Em preparação	Exportação por Envios Postais para PYMES	TICs	1,2	Todos
31	Em preparação	Implementação do Acordo de Roaming na América do Sul	TICs	1	Todos
TOTAL				6.403,60	

FONTE: http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/aic_listado_projetos/aic_listado_projetos.asp?CodIdioma=ESP

PROJETOS DE IMPLEMENTAÇÃO CONSENSUADA DA IIRSA POR SETOR

FERROVIÁRIO

ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
Em licitação/ concessão	Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza	MERCOSU- Chile	251	AR-CH
Em preparação	Anel Ferroviário de São Paulo (Norte e Sul)	Interoceânico Central	300	BR

PASSAGEM DE FRONTEIRA

ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
Em preparação	Passo de Fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceânico Central	1,2	BO-PY
Em preparação	Centro de Fronteira de Desaguadero	Andino	7,5	BO-PE
Em preparação	Passo de Fronteira Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2	CO-VE

GASODUTO

ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
Em preparação	Gasoduto do Nordeste Argentino	MERCOSUL- Chile	1.000,00	AR (BO)

HIDROVIÁRIO

ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
Em licitação/ concessão	Recuperação da Navegabilidade no Rio Meta	Andino	108	CO-VE
Em preparação	Porto Francisco de Orellana	Do Amazonas	105,3	EQ

RODOVIÁRIOS

ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
Em preparação	Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Río Branco	MERCOSUL-Chile	12	BR-UY
Em preparação	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba	Capricórnio	10	AR-BO
Em preparação	Nova Ponte Presidente Franco-Porto Meira y centro de fronteira	Capricórnio	55	PA-BR
Em execução	Ponte sobre o Rio Acre	Perú-Brasil-Bolivia	12	BR-PE
Em execução	Ponte sobre o Rio Takuto	Escudo Guaianês	10	GU-BR
Em execução	Adequação do Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira	MERCOSUL-Chile	176,8	UR (AR-BR)
Em execução	Duplicação do Trecho Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosul)	MERCOSUL-Chile	800	BR (AR-UY)
Em execução	Construção da Rodovia Pailón-San José-Porto Suárez	Interoceânico Central	435,3	BO (BR-CH-PE)
Em preparação	Reabilitação do Trecho El Sillar	Interoceânico Central	30	BO (BR-CH-PE)
Em execução	Rodovia Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Portos y Centros Logísticos	Amazonas	338	PE (BR)
Em execução	Pavimentação dos Trechos Iñapari-Porto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco	Perú-Brasil-Bolivia	1.055,00	PE (BR)
Em preparação	Rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1º etapa: estudos)	Escudo Guianês	3,3	GU-BR
Em preparação	Duplicação da Ruta 14	MERCOSUL-Chile	370	AR (BR)
Em execução	Rodovia Internacional 60 CH (setor Valparaíso-Los Andes)	MERCOSUL-Chile	286	CH (AR)

ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
Em licitação/ concessão	Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1ª etapa)	Interoceânico Central	60	BO (PY)
Em execução	Rodovia Toledo-Pisiga	Interoceânico Central	76	BO (CH)
Em execução	Reabilitação da Rodovia Iquique-Colchane	Interoceânico Central	19,2	CH (BO)
Em preparação	Rodovia Pasto-Mocoa	Do Amazonas	183	CO
Em licitação/ concessão	Rodovia Lima-Tingo María-Pucallpa, Portos y Centros logísticos	Do Amazonas	589	PE (BR)
Em preparação	Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Suriname (Paramaribo) (1º etapa)	Escudo Guianês	0,8	VE-GU-SU
Em preparação	Melhorias na Rodovia Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina e da Atravessia Internacional sobre o Rio Marowijne	Escudo Guianês	105	SU-GU

TELECOMUNICAÇÕES

ETAPA	PROJETOS	EIXO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
Em preparação	Exportação por Envios Postais para PYMES	TICs	1,2	Todos
Em preparação	Implementação do Acordo de Roaming na América do Sul	TICs	1	Todos

FONTE:

http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/aic_listado_projetos/aic_listado_projetos.asp?CodIdioma=ESP

7. CARACTERÍSTICAS DA ECONOMIA DA INFRA-ESTRUTURA E CARTEIRA DE PROJETOS S POR SUB-REGIÕES SUL-AMERICANAS

Neste capítulo são apresentadas as características da infra-estrutura de transportes, energia e comunicações por grandes sub-regiões da América do Sul, bem como os projetos necessários para a integração da Região. Toma-se como material de trabalho o documento “IIRSA – Planejamento Territorial Indicativo – Carteira de Projetos IIRSA 2004”. Parte-se do fato de que, como todos os níveis técnicos e políticos dos governos sul-americanos participaram desse trabalho, ele identifica a maioria dos projetos existentes na Região em transportes, energia e comunicações.

No referido trabalho da IIRSA foram identificadas e estudadas 10 grandes sub-regiões denominadas Eixos de Integração e Desenvolvimento – EID, com base na técnica do planejamento territorial indicativo e nos projetos apresentados pelos países. O estudo correspondente foi realizado por **Grupos de Trabalho Executivos – CDEs**, um para cada Eixo, constituídos por funcionários e técnicos indicados pelos Governos e apoiado pelo **Comitê de Coordenação Técnica – CCT**, que está por sua vez constituído pelo BID, CAF e FONPLATA. Esse Comitê providencia a contratação dos trabalhos técnicos necessários, inclusive os que visam atender as solicitações dos representantes dos ministérios setoriais governamentais que compõem os **CDEs**. No trabalho dos **CDEs**, além de se reunir o acervo de conhecimentos técnicos e econômicos dos ministérios, também são consultadas empresas privadas interessadas na definição e implementação de projetos atinentes.

Os 10 eixos identificados têm cada um o propósito de estabelecer grandes corredores de desenvolvimento, interconectando suas áreas entre si e aos dois oceanos. Visa-se aproveitar as potencialidades e produções existentes, articular as atividades em cadeias produtivas e providenciar o acesso ao comércio regional e mundial. Com base no trabalho da IIRSA, neste capítulo são apresentados para cada um dos EIDs, de modo resumido, a situação e as potencialidades de suas economias, as características de suas infra-estruturas de transportes, energia e comunicações. Para cada uma das partes territoriais em que cada EID foi subdividido também se registra aqui os objetivos específicos a serem cumpridos e os projetos necessários para tal.. Em cada grupo de projeto que corresponde a uma parte territorial em que os EIDs foram subdivididos foi escolhido o mais importante pelos seus efeitos na integração, que são denominados “Projeto Âncora”.

Assim, neste Capítulo 7 serão apresentadas para cada Eixo: i) a situação e as potencialidades de sua economia, bem como as características de suas infra-estruturas de transporte, energia e comunicações; ii) os projetos de cada eixo agrupados por parte territorial em que cada eixo está subdividido; iii) o quadro dos “projetos âncora” do eixo.

Os eixos definidos que se apresentam no **Mapa nº 1** são os seguintes

- Eixo Andino;
- Eixo de Capricórnio;
- Eixo do Amazonas;
- Eixo do Escudo Guayanés;
- Eixo do Sul;
- Eixo Interoceânico Central;

- Eixo MERCOSUL-Chile;
- Eixo Perú-Brasil-Bolívia
- Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná
- Eixo do Sul
- Eixo Andino do Sul
- Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná

No caso dos Eixos da Hidrovia Paraguai-Paraná e Andino Sul ainda não foram completados os estudos necessários dentro do processo adotado na IIRSA.

MAPA Nº1 EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Mapa Nº 1 – Eixos de Integração e Desenvolvimento



7.1. EIXO ANDINO

7.1.1. Localização e área de influência do Eixo

O Eixo Andino está integrado pelos principais nodos de articulação (redes de vias principais, portos, aeroportos e passos de fronteira) da Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela, tal como se ilustra no Mapa nº. 2.

Articula as principais cidades desses países através de dois grandes corredores de vias norte-sul: a Rodovia Pan-americana, ao longo da Cordilheira Andina, na Venezuela, Colômbia e Equador, e ao longo da costa no Peru; e a Rodovia Marginal da Selva, costeando a Cordilheira Andina, nos Planos na Venezuela e da selva amazônica na Colômbia, Equador e Peru, contando, por sua vez, com diversos corredores transversais (rodovias e rios) que o articulam com os Eixos do Escudo Guianês do Amazonas, Peru-Brasil-Bolívia e Interoceânico Central.

Ocupa uma superfície de 2,3 milhões de km², equivalente a 50% da superfície dos países da Comunidade Andina, com uma população aproximada de 92 milhões de habitantes e uma densidade habitacional média de 38,15 hab/ km².

7.1.2. Características econômicas atuais e potenciais

O Eixo Andino possui um Produto Interno Bruto superior aos US\$ 200 bilhões, caracterizando-se por um forte setor primário, um setor industrial orientado à extração e ao processamento dos primeiros e um setor de serviços que apresentou uma taxa de crescimento mais dinâmica que os restantes nos últimos 20 anos.

O Eixo se caracteriza por possuir redes horizontais de produção e comercialização, especialmente de commodities baseados no processamento de recursos naturais.

Apesar do processo de integração da Comunidade Andina, 88,8% das exportações se destinam ao exterior em um total de US\$55,8 bilhões. Nessas exportações, o petróleo representa 50% e os derivados, 16,3%. O terceiro e quarto lugares cabem às exportações de banana e café, respectivamente.

Em termos de valor, o comércio entre os países da sub-região se processa em 45,9% pelo transporte rodoviário, em 41,7% pelo marítimo, em 5,8% pelo aéreo, em 5,5% pelo fluvial e em 1,1% pelo ferroviário.

Em termos de mercado sub-regional e potencialidade de exportação, apresenta significativas potencialidades nos setores primários: agrícola, agroindustrial, pecuário, pesqueiro e florestal. São também significativas as indústrias instaladas na produção de têxteis e confecções, de couros e calçados, de máquinas e veículos, dos derivados de ferro e aço e os químicos associados ao processamento do gás e do petróleo.

Com maior destaque, como potencialidades a nível mundial se destacam as reservas e as produções petróleo, gás e carvão, as quais, juntamente com a ampla gama de minerais, particularmente ferro e cobre, constituem a maior atração de investidores estrangeiros.

Exibindo um grande excedente de gás, petróleo, carvão e capacidade atual - e de expansão - da hidroeletricidade, o Eixo apresenta também uma base para o desenvolvimento de indústrias intensivas em hidroeletricidade e de serviços e

tecnologias associadas a essas indústrias. Desse modo, essas atividades apoiarão o desenvolvimento do eixo, mediante conexões e comércio entre seus países, além de gerarem recursos por exportação ao resto do mundo onde se manifesta uma grande demanda de países desenvolvidos e emergentes.

O eixo também apresenta outras potencialidades que poderão assumir grande importância econômica: a biodiversidade e a riqueza cultural e paisagística.

Os países do eixo andino possuem 25% da biodiversidade mundial e ocupam o primeiro lugar em variedade de endemismos de plantas, aves e anfíbios. Os recursos fitogenéticos andinos e amazônicos do eixo constituem 35% da produção agro-alimentícia mundial. O conhecimento empírico das etnias e das culturas do eixo constitui uma fonte importante para o uso e conservação dessa biodiversidade. A variação de altitude e de ambiência ecológica da encosta andina ocidental e da descida até a Amazônia está na base dessa biodiversidade e na vantagem comparativa que a conservação e aproveitamento sustentável dessa riqueza oferece. Daí poderão ser exportados produtos que não se encontram em outras partes do mundo e se desenvolver técnicas de conservação a nível mundial.

O aporte cultural dos povos originários andinos pode apoiar o desenvolvimento da ciência e tecnologia para a conservação e o aproveitamento sustentável da natureza. Também, junto com a peculiar riqueza paisagística, isso pode contribuir para o turismo receptivo, setor econômico que está entre os que mais crescem e os que realmente distribuem renda, emprego e riqueza.

7.1.3. Características da infra-estrutura

A integração entre áreas e países do Eixo Andino ainda é escassa. Em alguns setores importantes predominam as conexões com o litoral, sendo escassas as existentes com o resto da sub-região. Contribuem para essa debilidade de conexão intra-eixo as deficiências físicas e a desarmonia nos sistemas de regulação e operação dos serviços da infra-estrutura existente que servem às atividades produtivas no mercado regional. Mesmo nas áreas específicas se anotam deficiências de qualidade e volume na provisão de serviços básicos de transporte, energia e telecomunicações necessários para as atividades produtivas e da população.

A deterioração das rodovias, causadas por deficiente conservação, controle de cargas e esquemas operativos, causa incrementos excessivos nos custos e casos extremos de isolamento comercial entre sub-regiões inteiras.

No transporte norte-sul á deterioração juntam-se problemas de traçado, com passagens em numerosos centros povoados, o que aumenta o tempo de viagem; em aclives e declives de mais de 2 mil metros de diferença de nível; e, sobretudo, a incapacidade frente ao volume de tráfego que gera congestionamentos e elevação de custos.

As conexões leste-oeste até as principais cidades e portos são escassas, custosas e com problemas de manutenção, além do traçado com difíceis diferenças de nível na falda andina.

Os portos estão distantes um dos outros com problemas de regulamentos que dificultam e aumentam custos, levando ao uso de transporte rodoviário custoso entre as cidades principais. Os portos são mais para granéis e para pessoas.

O transporte multimodal praticamente não existe devido, em boa parte, à pouca capacitação e insuficiente coordenação entre empresas e destas com a administração pública.

A rede aeroportuária está desenhada para transporte de pessoas e não para o das mercadorias.

Pode-se dizer que praticamente os parques de todos os modos de transporte estão obsoletos.

Um problema importante na sub-região está nas deficiências físicas e operacionais nos passos de fronteiras, que são os nodos logísticos nas operações fronteiriças de aduanas e de outras imprescindíveis fiscalizações. Entretanto, dominam e crescem as atividades de contrabando impedindo o comércio legal. Esses problemas derivam do pouco conhecimento e conseqüente inobservância que têm suas administrações da normativa instituída na Comunidade Andina – CAN. Também das falhas da infraestrutura física e logística e da insegurança nas imprescindíveis operações de transbordos.

Nos serviços elétricos anotam-se as flutuações e instabilidades de preços devido aos ciclos climáticos, aos padrões de demanda, às falhas técnicas e à diversidade de combustíveis utilizados. Em conseqüência, geram-se custos adicionais para a indústria e para o uso doméstico.

A Região Andina possui 3,8% das reservas mundiais de gás natural, mas não existem gasodutos entre os países. As reservas estão concentradas na Bolívia e na Venezuela, e as reservas conhecidas da Colômbia estão em declive. O campo de Camisea, no Peru, com exploração recentemente iniciada pelo conhecimento de suas reservas certificadas não seriam suficientemente grandes para exportar além de abastecer o mercado regional.

O interesse atual de grandes consumidores como a China e a Índia provavelmente vai ocasionar novas descobertas e certificações, inclusive de petróleo.

Os projetos previstos na IIRSA - e fora dela por iniciativa das empresas estatais de grande porte da América do Sul associadas com multinacionais norte-americanas, européias e chinesas - podem mudar positivamente muito essa situação, tanto para conectar oferta com demanda dentro do Eixo e com países de fora do mesmo, como para abastecer o ávido mercado dos países desenvolvidos e emergentes.

No setor da informática anota-se um atraso que resulta em níveis baixos de acesso da cidadania a seus serviços, e baixa velocidade atribuível a problemas de regulamentação técnicas, comerciais e de investimentos afetando os imprescindíveis investimentos estrangeiros.

MAPA N.º 2 EIXO ANDINO



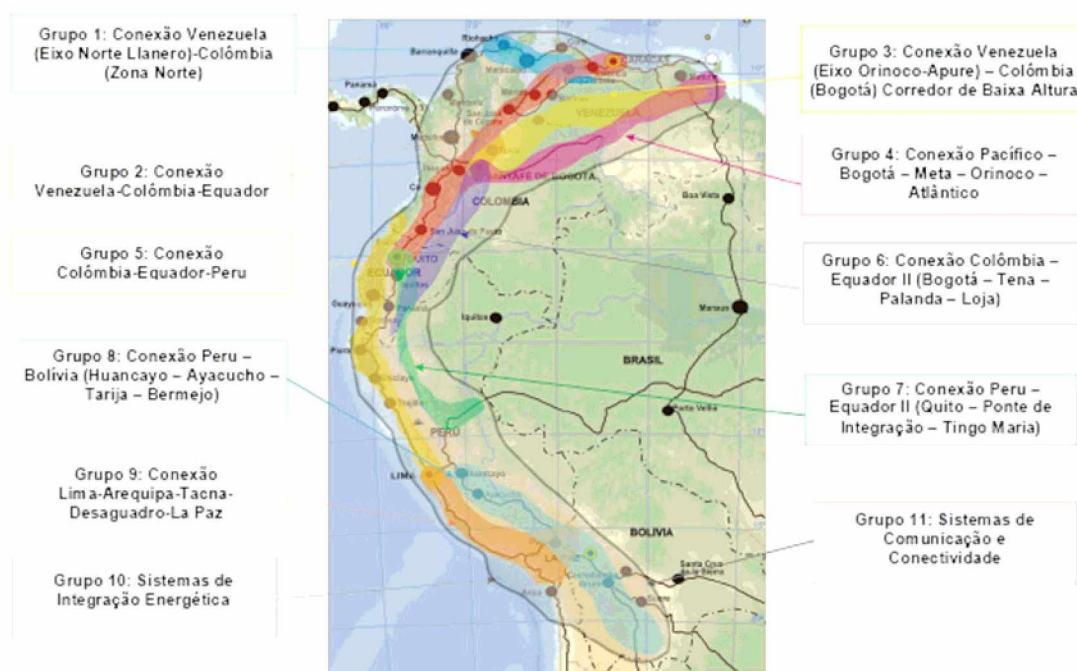
7.1.4. Grupos de Projetos por Partes do Eixo Andino

São 11 as áreas do Eixo Andino (Mapa nº 3), cada uma correspondendo a um grupo de projetos identificados com se verá nos mapas de números 4 a 14 e nos quadros com os projetos. No final deste item 7.1 se apresenta uma tabela com os Projetos Âncoras do Eixo Andino.

Os grupos têm as seguintes finalidade de conexão:

- Grupo 1: do Norte Llanero da Venezuela com a Zona norte da Colômbia;
- Grupo 2: Venezuela a Colômbia e ao Equador;
- Grupo 3: do Orinoco e Apure da Venezuela, à zona de Baixa Altura de Bogotá;
- Grupo 4: do Pacífico ao Atlântico passando por Bogotá, Meta, e Orinoco
- Grupo 5: da Colômbia ao Equador e ao Peru;
- Grupo 6: da Colômbia ao Equador indo de Bogotá e passando por Tena, Palanda e Loja;
- Grupo 7: do Equador ao Peru, indo de Quito à ponte de Integração e a Tingo Maria;
- Grupo 8: do Peru à Bolívia, indo de Huancayo a Ayacucho, Tarija e Bermejo;
- Grupo 9: de Lima a Arequipa, Tacna, Desaguadero e La Paz.
- Grupo 10: Sistemas de Energia Elétrica do Eixo
- Grupo 11: Sistemas de Comunicação e Conectividade do Eixo

MAPA Nº 3 GRUPOS DE PROJETOS DO EIXO ANDINO



MAPA N.º 4 EIXO ANDINO – GRUPO 1



CEBAF Paraguachón

Projeto Ancora: Corredor de via Santa Marta –
Paraguachón – Maracaibo – Barquisimeto –
Acarigua (existente)

Projetos do Grupo1 do Eixo Andino	Investimento Estimado (US\$)
Corredor de via Santa Marta-Paraguachón-Maracaibo-Barquisimeto-Acarigua (existente)	S/Inf.
CEBAF de Paraguachón	2.000.000
TOTAL	2.000.000

MAPA Nº. 5 EIXO ANDINO – GRUPO 2



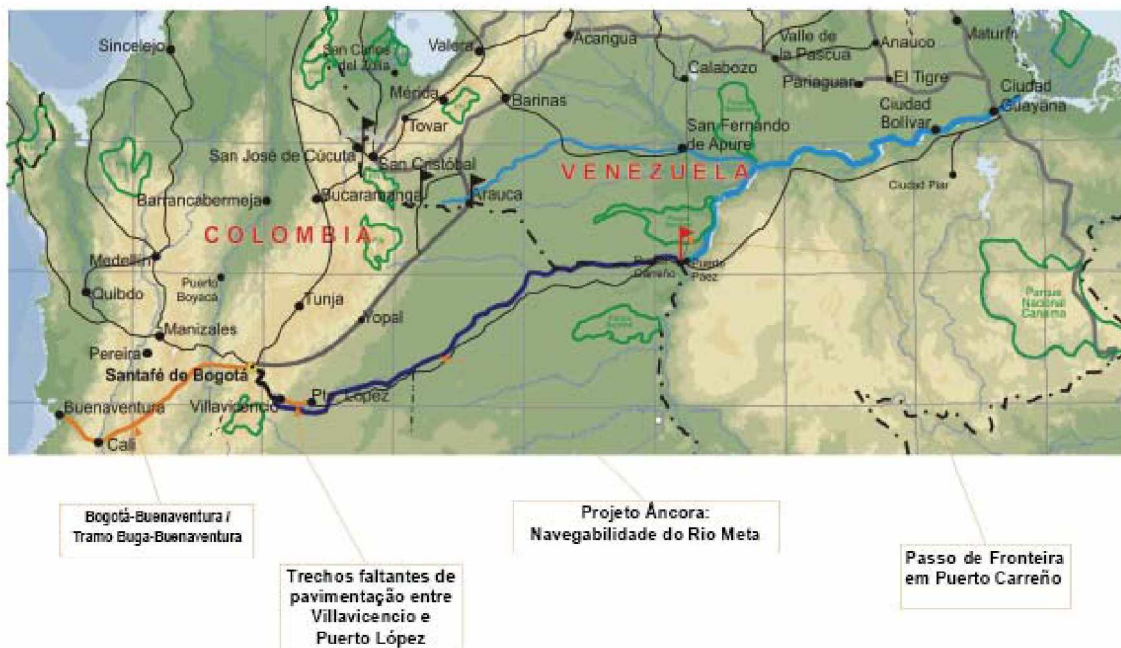
Projetos do Grupo 2 do Eixo Andino	Investimento Estimado (US\$)
Implementação dos CEBAFs nos Passos de Fronteira Cúcuta-San Antonio e Tulcán-Ipiales (Rumichaca)	5.000.000
Conexão Cúcuta-Maracaibo	20.000.000
Reabilitação da via Cúcuta-Bucaramanga	S/Inf.
Corredor periférico de Bogotá	60.000.000
Melhoramento Bogotá-Girardot-Ibagué	160.000.000
Reabilitação Popayán-Pasto-Rumichaca e construção de passo por Pasto	92.000.000
TOTAL	337.000.000

MAPA Nº. 6 EIXO ANDINO – GRUPO 3



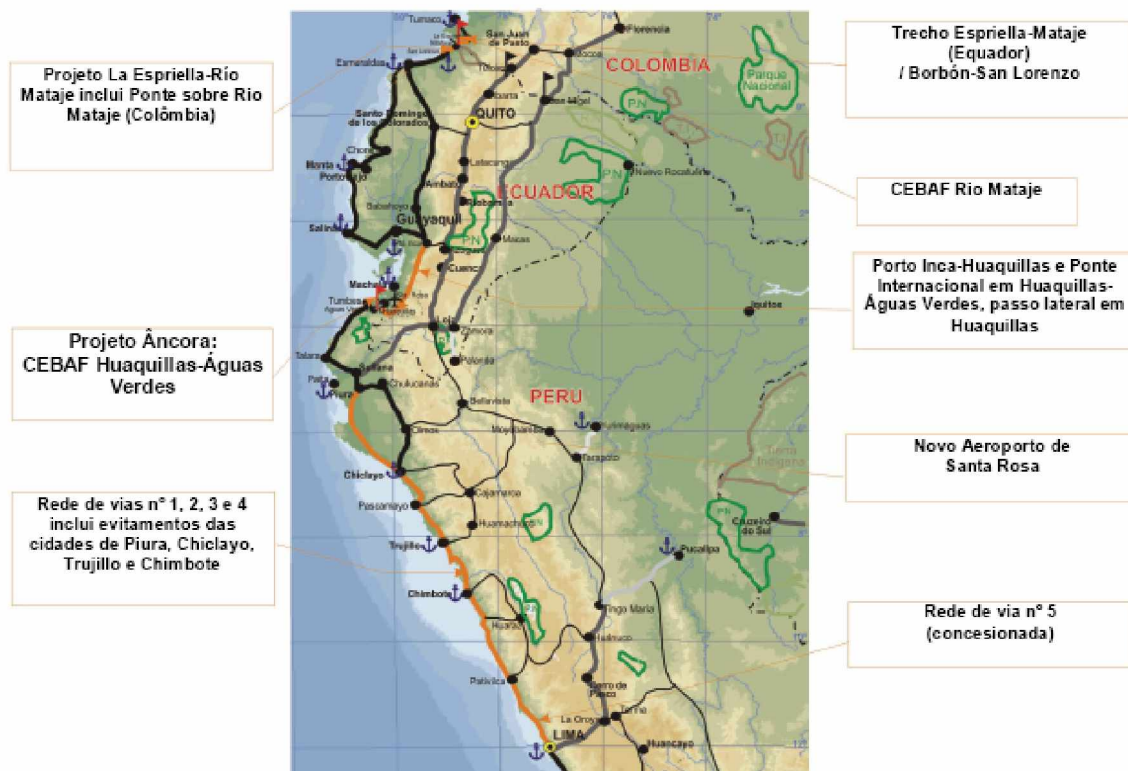
Projetos do Grupo 3 do Eixo Andino:	Investimento Estimado (US\$)
Passo de Fronteira em Saravena	3.250.000
Trecho Vial Saravena-El Nula	16.000.000
Culminação da pavimentação Tame-Villavicencio	7.000.000
Ponte José Antonio Páez	1.540.000
Culminação da pavimentação Tame-Arauca	23.000.000
Passo de Fronteira Arauca	2.000.000
Projeto de via El Piñal-Saravena	6.800.000
TOTAL	59.590.000

MAPA N.º 7 EIXO ANDINO – GRUPO 4



Projetos do Grupo 4 do Eixo Andino:	Investimento Estimado (US\$)
Navegabilidade do Rio Meta	19.000.000
Trechos faltantes de pavimentação entre Villavicencio e Porto López	2.500.000
Passo de Fronteira em Porto Carreño	1.000.000
Bogotá-Buenaventura / Tramo Buga-Buenaventura	50.000.000
TOTAL	72.500.000

MAPA Nº. 8 EIXO ANDINO – GRUPO 5



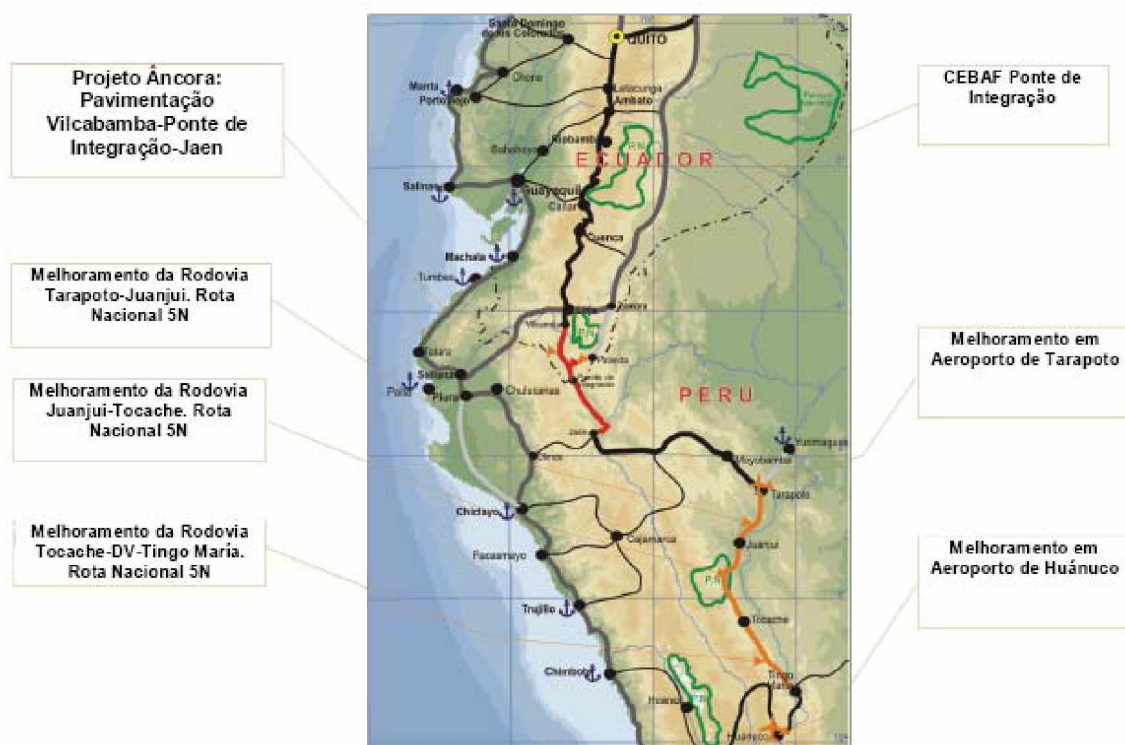
Projetos do Grupo 5 do Eixo Andino	Investimento Estimado (US\$)
CEBAF Huaquillas-Águas Verdes	5.000.000
CEBAF Rio Mataje	3.110.000
Projeto La Espriella-Río Mataje inclui Ponte sobre Rio Mataje (Colômbia)	15.700.000
Trecho Espriella-Mataje (Equador) / Borbón-San Lorenzo	7.000.000
Aeroporto Regional de Integração Fronteiriça e Transferência Carga Internacional Santa Rosa	65.000.000
Porto Inca-Huaquillas e Ponte Internacional em Huaquillas-Águas Verdes, passo lateral em Huaquillas	28.500.000
Rede de vias Nº 5 (concessionada)	61.400.000
Redes de Vias Nº 1 (inclui via evitamento de Piura)	103.600.000
Redes de Vias Nº 4 (inclui via evitamento Chimbote)	99.700.000
Redes de Vias Nº 2 e 3 (inclui via evitamento Chiclayo e Trujillo)	203.000.000
TOTAL	592.010.000

MAPA Nº. 9 EIXO ANDINO – GRUPO 6



Projetos do Grupo 6 do Eixo Andino	Investimento Estimado (US\$)
CEBAF San Miguel e seus acessos	1.000.000
Trecho Mocoa-Santa Ana	16.000.000
Trecho Santa Ana-San Miguel	45.521.000
Ampliação do Aeroporto de Zamora	40.000.000
Trecho Bella Unión-Plan de Milagro-Gualaquiza	62.480.000
Consideração de aspectos ambientais e aspectos preventivos	S/Inf.
Construção Rodovia Zamora-Palanda	S/Inf.
Trecho Narupa-Guamaniyacu	14.000.000
TOTAL	179.001.000

MAPA Nº. 10 EIXO ANDINO – GRUPO 7



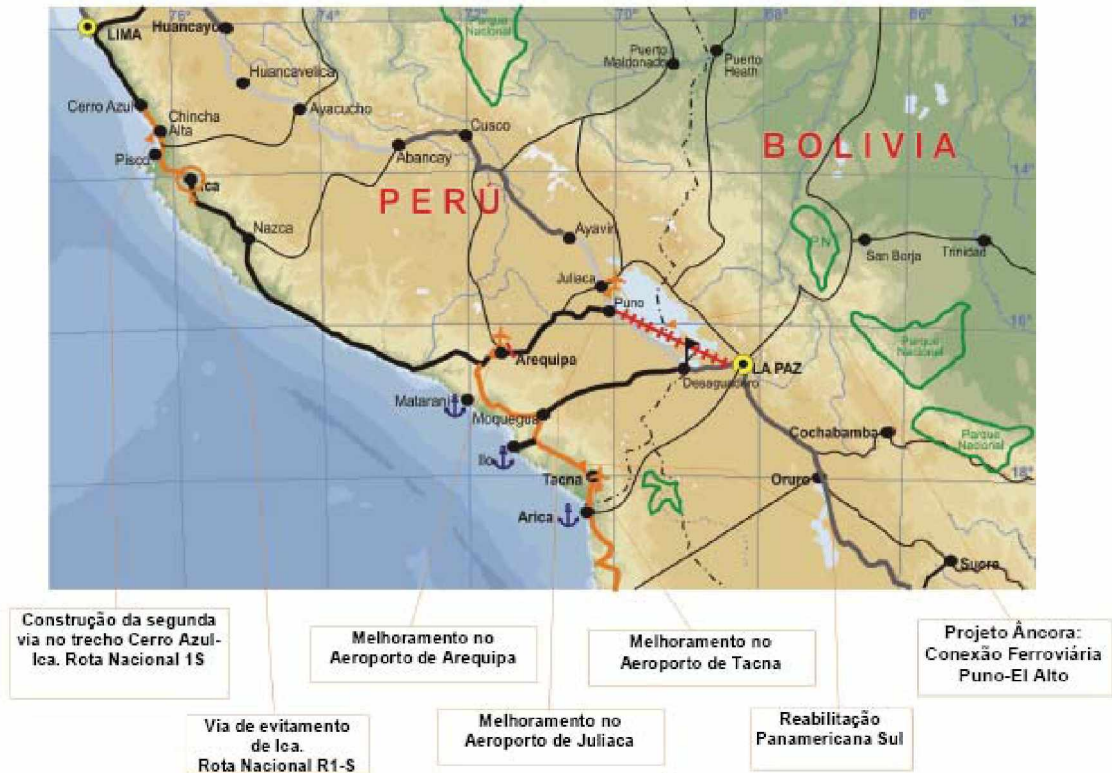
Projetos do Grupo 7 do Eixo Andino	Investimento Estimado (US\$)
Pavimentação Vilcabamba-Ponte de Integração-Jaen	112.420.000
Melhoramento da Rodovia Tocache-DV-Tingo María. Rota Nacional 5N	75.000.000
Melhoramento da Rodovia Juanjui-Tocache. Rota Nacional 5N	105.000.000
Melhoramento da Rodovia Tarapoto-Juanjui. Rota Nacional 5N	75.950.000
CEBAF Ponte de Integração	2.500.000
Consideração de aspectos ambientais e preventivos	S/Inf.
Melhoramento em Aeroporto de Tarapoto	7.000.000
Melhoramento em Aeroporto de Huánuco	14.000.000
TOTAL	391.870.000

MAPA Nº. 11 EIXO ANDINO – GRUPO 8



Projetos do Grupo 8 do Eixo Andino:	Investimento Estimado (US\$)
CEBAF Desaguadero	1.500.000
Culminação de pavimentado Potosí-Tarija	180.000.000
Melhoramento do Portfolio Ayacucho-Abancay	212.794.660
Culminação pavimentado Huancayo-Ayacucho	126.170.000
Reabilitação da Rodovia Juliaca-Desaguadero	33.000.000
Construção da via de evitamento de Urcos	7.000.000
TOTAL	560.464.660

MAPA Nº. 12 EIXO ANDINO – GRUPO 9



Projetos do Grupo 9 do Eixo Andino	Investimento Estimado (US\$)
Conexão Ferroviária Puno-El Alto	198.000.000
Construção da segunda via no trecho Cerro Azul-Ica. Rota Nacional 1S	155.200.000
Melhoramento no Aeroporto de Tacna	10.000.000
Melhoramento no Aeroporto de Juliaca	12.000.000
Melhoramento no Aeroporto de Arequipa	18.000.000
Reabilitação Panamericana Sul (terremoto)	17.300.000
Via de evitamento de Ica. Rota Nacional R1-S	15.000.000
TOTAL	425.500.000

MAPA Nº. 13 EIXO ANDINO – GRUPO 10



Harmonização
regulatória:
Elétrica,
Gasífera e
Petroléira

Projetos do Grupo 10 do Eixo Andino:	Investimento Estimado (US\$)
Harmonização regulatória: elétrica, gasífera e petroléira	S/Inf.
Fortalecimento das interconexões Cuatricentenario-Cuestecitas e o Corozo-San Mateo	125.000.000
Projeto interconexão elétrica Colombia-Ecuador. Linha 230 Kv entre sub-estações Pasto (Colômbia) e Quito (Equador)	4.500.000
Duas micro-centrais em Chinchipe e Taguien	S/Inf.
Micro-central na província de Sucumbios	S/Inf.
Extensão do oleoduto nor-peruano	800.000.000
Projetos de interconexão gasífera	130.000.000
Planta Carboelétrica de Santo Domingo	625.000.000
Projeto Uribante Caparo (redes de transmissão e geração)	S/Inf.
Projeto interconexão elétrica Colômbia-Venezuela, Porto Novo-Porto Paez-Porto Carreño	4.500.000
Interconexão elétrica Equador-Peru	76.300.000
Projeto interconexão elétrica Colômbia-Ecuador segunda etapa	S/Inf.
Transmissão elétrica a Ocidente	590.000.000
TOTAL	2.355.300.000

MAPA °. 14 EIXO ANDINO – GRUPO 11



Projeto Âncora: Aproveitamento da infra-estrutura existente e das novas conexões de vias para aumentar a infra-estruturade comunicações

Projetos do Grupo 11 do Eixo Andino	Investimento Estimado (US\$)
Aproveitamento da infra-estrutura existente e das novas conexões de vias para aumentar a infra-estrutura de comunicações	S/Inf.
Instalado de Fibra Óptica para telecomunicações em redes de transmissão	S/Inf.
TOTAL	S/Inf.

PROJETOS ÂNCORA DO EIXO ANDINO

Grupo	Projetos Âncora	Investimento Estimado (US\$M)	Natureza	Caráter	Estado de Preparação
1	Corredor de vias Santa Marta-Paraguachón-Maracaibo-Barquisimeto-Acarigua (existente)	0,00	Misto	Transnacional	S/Inf.
2	Implementação dos CEBAFs nos passos de fronteira Cúcuta-San Antonio e Tulcán-Ipiales (Rumichaca)	5,00	Público	Transnacional	S/Inf.
3	Passo de fronteira em Saravena	3,25	Público	Transnacional	S/Inf.
4	Navegabilidade do Rio Meta	19,00	Público	Nacional Eng. de detalhe	
5	CEBAF Huaquillas-Águas Verdes	5,00	Público	Transnacional	Factibilidade em execução
6	CEBAF San Miguel e seus Acessos	1,00	Público	Transnacional	S/Inf.
7	Pavimentação Vilcabamba-Ponte de Integração-Jaen	112,42	Público	Transnacional	Eng. de detalhe
8	CEBAF Desaguadero	1,50	Público	Transnacional	Eng. de detalhe
9	Conexão ferroviária Puno-El Alto	198,00	Público	Nacional	Eng. de detalhe (sem factibilidade)
10	Harmonização regulatória: elétrica, gasífera e petroleira	0,00	Público	Transnacional	S/Inf.
11	Aproveitamento da infraestrutura existente e das novas conexões para aumentar infraestrutura de comunicações	0,00	Privado	Transnacional	S/Inf.
TOTAL		345,17			

7.2. EIXO DE CAPRICÓRNIO

7.2.1. Localização e área de influência do Eixo

O Eixo se desenvolve em torno do Trópico de Capricórnio, localizado aproximadamente entre 20 e 30 graus de latitude sul. Sua vocação é conectar as regiões dos países participantes aos dois oceanos onde apresenta importantes instalações portuárias, conforme se observa no Mapa N.º. 15.

Entre os centros urbanos importantes que funcionam como nós de articulação do Eixo, estão no sentido leste-oeste: Paranaguá, Ponta Grossa, Curitiba, Porto Alegre, Caxias do Sul, Passo Fundo, Erechim, Santa Maria, Santa Cruz do Sul, São Borja, Foz de Iguazu, Ciudad del Este, Porto Iguazú, Encarnación, Apóstoles, Posadas, Asunción, Corrientes, Resistencia, Formosa, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, Catamarca, La Rioja, Copiapó e Antofagasta. Conforma-se assim uma região de aproximadamente 1.798.700 km².

7.2.2. Características econômicas atuais e potenciais

O Eixo conta com uma população aproximada de 24,5 milhões de habitantes e com uma densidade populacional média de 14,2 hab/km².

Distinguem-se nele quatro regiões homogêneas diferentes que se menciona a seguir juntamente com suas atividades econômicas principais:

- **Região A - estados do Paraná e Rio Grande do Sul do Brasil:** soja, arroz, milho, tabaco, pecuária, avicultura e suinocultura, indústria têxtil, química, metalúrgica, metal-mecânica e materiais de transporte.
- **Região B - nordeste (NEA) da Argentina (Misiones, Corrientes, Formosa e Chaco) junto com a região sul do Paraguai:** energia hidroeétrica, soja, algodão, pecuária, madeira e produtos florestais, tabaco, cana-de-açúcar, chá, erva mate e cítricos.
- **Região C - noroeste (NOA) da Argentina (Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta e Jujuy) e Sul da Bolívia:** gás e petróleo, mineração metálica e não metálica, vitivinicultura, soja, algodão, tabaco, cana-de-açúcar, cítricos e pecuária.
- **Região D - norte do Chile (Antofagasta e Atacama):** mineração do cobre e não metálica, logística portuária e serviços conexos, fruticultura, florestais e turismo.

A análise econômica do Eixo revela os seguintes fatos marcantes:

- A cidade de Porto Alegre e seus arredores destacam-se por sua potencialidade industrial e estrutura produtiva equilibrada.
- O interior do Rio Grande do Sul, o sul do Paraguai e os vales do NOA e NEA argentinos contam com um setor agrário em franca expansão baseada principalmente na soja.
- Destaca-se a atividade mineira e capacidade logística e operacional dos portos do norte do Chile.

- As cidades mais importantes do Paraguai, assim como as das províncias do norte argentino, mostram uma estrutura com predominância do setor serviços e comércio, com grande peso relativo do setor público.
- A região de Tarija na Bolívia destaca-se por seus recursos gasíferos.

A potencialidade do Eixo é relevante e se fundamenta nos seguintes aspectos:

- É rica em recursos naturais de todo tipo (energéticos, agropecuários, industriais, etc.).
- É consolidado em termos de assentamentos humanos, uso da terra e com razoável infra-estrutura, ao longo de territórios altamente produtivos.
- Importantes fluxos de tráfego interno entre suas regiões, ainda que praticamente inexistam fluxos de costa a costa dos dois mares.
- Tem condições para melhorar a competitividade de suas atividades econômicas pelo barateamento do custo da energia elétrica com fluxos de leste a oeste e vice-versa, segundo a conjuntura, quando entre em plena operação a linha de interconexão elétrica NEA-NOA.
- Registra entradas de capitais privados em telecomunicações, com perspectivas de crescimento desse setor pelas previsíveis mudanças tecnológicas e pelos novos serviços a serem introduzidos.
- A médio prazo, a dinâmica do Eixo será possível pelo intercâmbio energético; pelo incremento do transporte de cargas e passageiros; e, pelo desenvolvimento das sub-regiões do Eixo associado à agricultura (soja), à indústria metal-mecânica e às atividades extrativas metalíferas e não metalíferas.

7.2.3. Características da infra-estrutura

Na sua atual situação, e tendo em vista a potencialidade do Eixo com sua pretendida conexão interoceânica, a infra-estrutura do Eixo de Capricórnio é deficiente, mas apresenta condições para ser melhorada e ampliada no médio prazo.

Existem as dificuldades de barreiras naturais para atravessar as fronteiras entre países, como a Cordilheira Andina no limite entre Argentina e Chile, como os Rios Pilcomayo, Paraguai e Paraná - entre a Argentina e o Paraguai - e como o Rio Uruguai na maior parte da fronteira entre a Argentina e o Brasil. Conseqüentemente o fluxo transfronteiriço está concentrado em umas poucas passagens e ainda sofre deficiências nas rodovias e nas pontes, particularmente nessas passagens. Isso causa maiores custos e dificulta a integração entre os países.

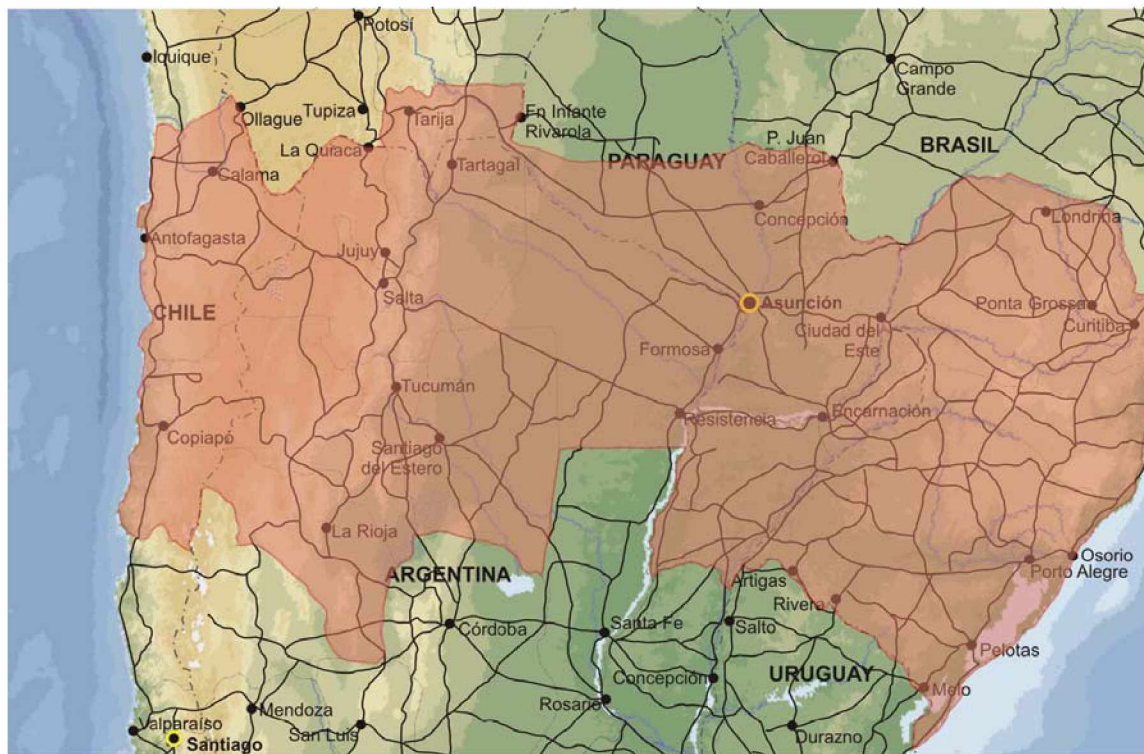
Os sistemas ferroviários em geral são antigos e deficientes com capacidade e velocidades que impedem o aproveitamento de escala que em geral essa modalidade oferece para o transporte de cargas de pouco valor por unidade de peso ou de volume.

No Oceano Pacífico conta-se com os portos de Antofagasta, Mejillones e Tocopilla no Chile; e, no Atlântico com os de Paranaguá, no Estado do Paraná, e o de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul. Esses portos estão dotados de razoáveis instalações para o trânsito, movimento e armazenamento de cargas dentro de seus ambientes. Mas todos têm problemas de retroporto, pelo avanço das cidades e pelas deficientes conexões com a rede viária, ocorrendo freqüentes congestionamentos.

Na infra-estrutura aeroportuária não se notam maiores problemas em toda extensão do eixo.

No setor energético não existem também maiores problemas em cada país, necessitando-se, no entanto, de harmonizações nos padrões técnicos e na estruturação de integração das redes entre os países, hoje bastante precárias.

MAPA Nº15 EIXO DE CAPRICÓRNIO

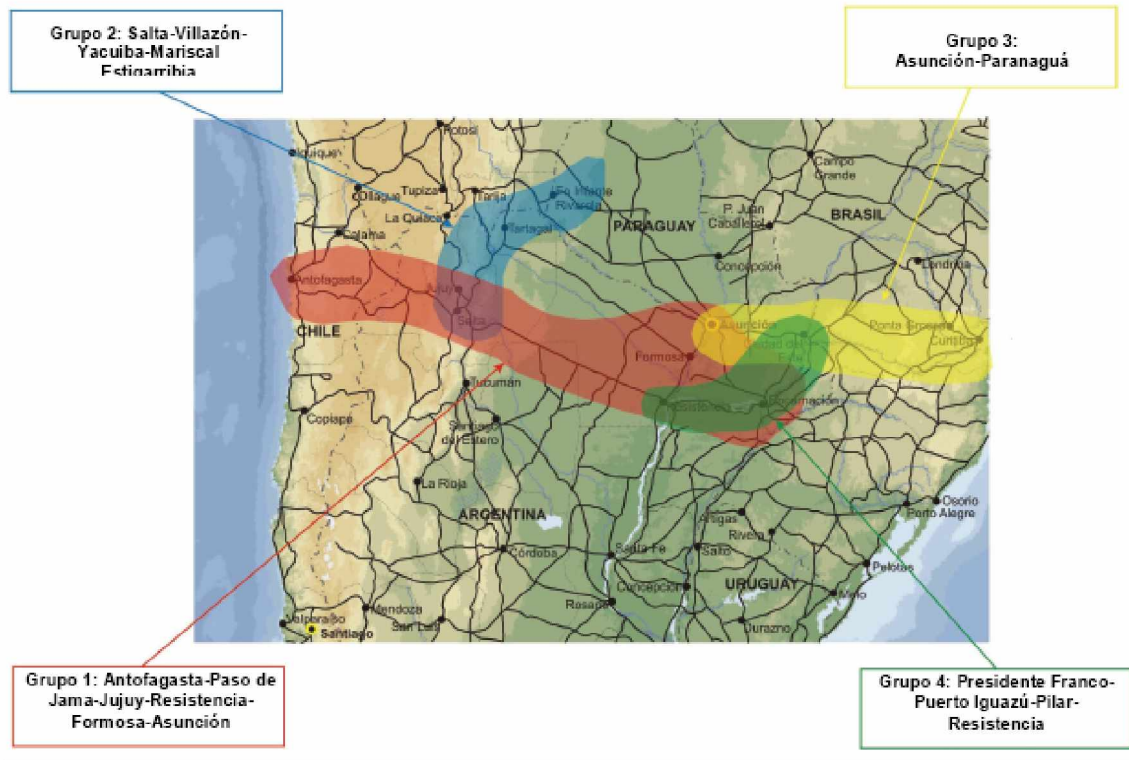


7.2.4. Grupos de Projetos por Partes do Eixo de Capricórnio

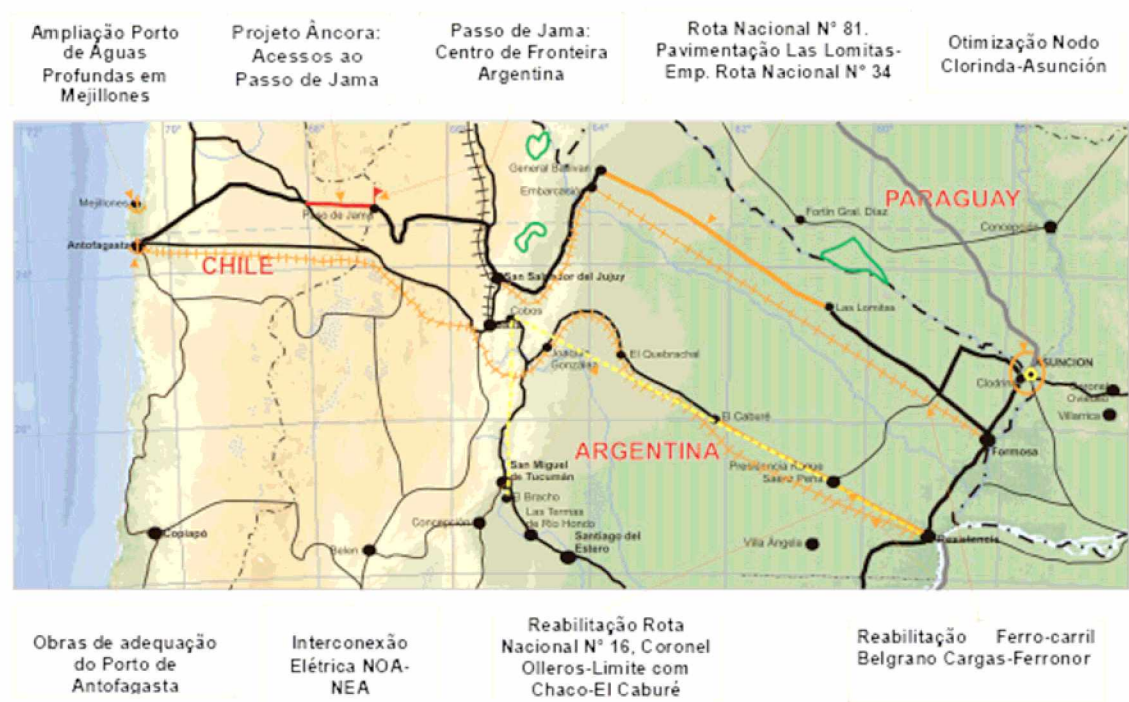
No Eixo de Capricórnio, conforme ilustra o Mapa nº. 16, são quatro os grupos de projetos cujas finalidades são as de realizar as seguintes conexões:

- Grupo 1: Antofagasta, Passo de Jama, Jujuy, Resistencia, Formosa e Assunção;
- Grupo 2: Salta a Villazón, Yacuíba, e Mariscal Estigarribia;
- Grupo 3: Assunção com Paranaguá;
- Grupo 4: Presidente Franco, Porto Iguazú, Pilar e Resistencia.

MAPA Nº 16 GRUPOS DE PROJETOS DO EIXO DE CAPRICÓRNIO

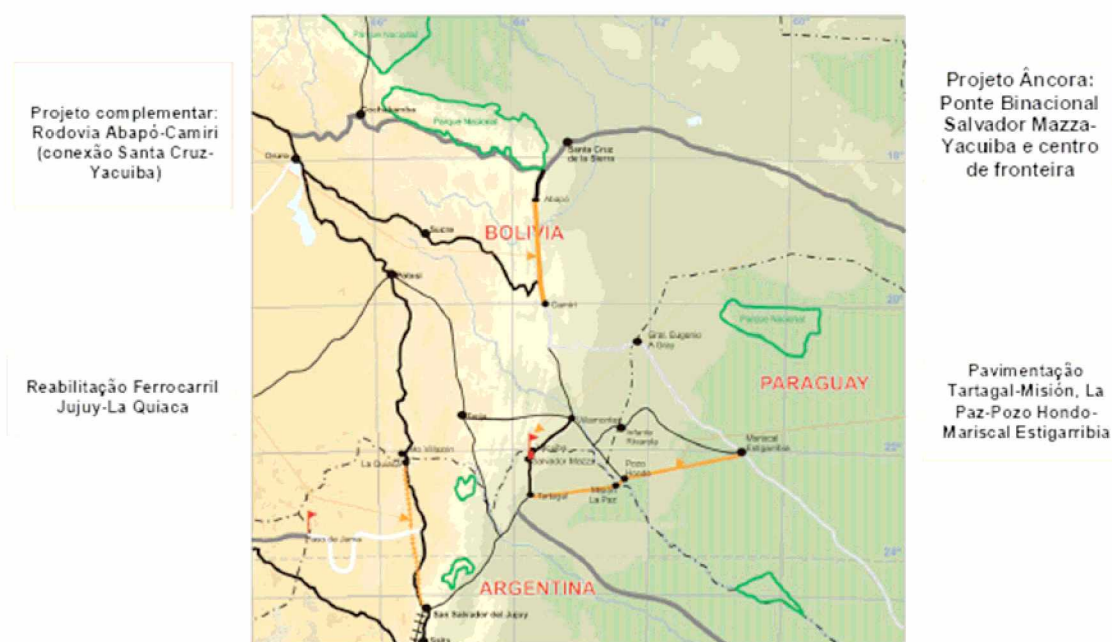


MAPA Nº 17 GRUPO 1 DO EIXO DE CAPRICÓRNIO



Projetos do Grupo 1 do Eixo de Capricórnio:	Investimento Estimado (US\$)
Acessos ao Passo de Jama (Nº 52 - Emp. Rota Nacional Nº 9-Limite com Chile)	54.000.000
Passo de Jama: Centro de Fronteira Argentina	4.000.000
Interconexão Elétrica NOA-NEA	237.000.000
Reabilitação Ferro-carril Belgrano Cargas-Ferronor (Trasandino Norte)	S/Inf.
Reabilitação Rota Nacional Nº 16, Coronel Olleross-Limite com Chaco-El Caburé	16.600.000
RN Nº 81. Pavimentação Las Lomitas-Emp. Rota Nacional Nº34	80.000.000
Otimização Nodo Clorinda-Asunción	S/Inf.
Ampliação Porto de Águas Profundas em Mejillones	120.000.000
Obras de adequação do Porto de Antofagasta	18.000.000
TOTAL	529.600.000

MAPA Nº 18 GRUPO 2 DO EIXO DE CAPRICÓRNIO



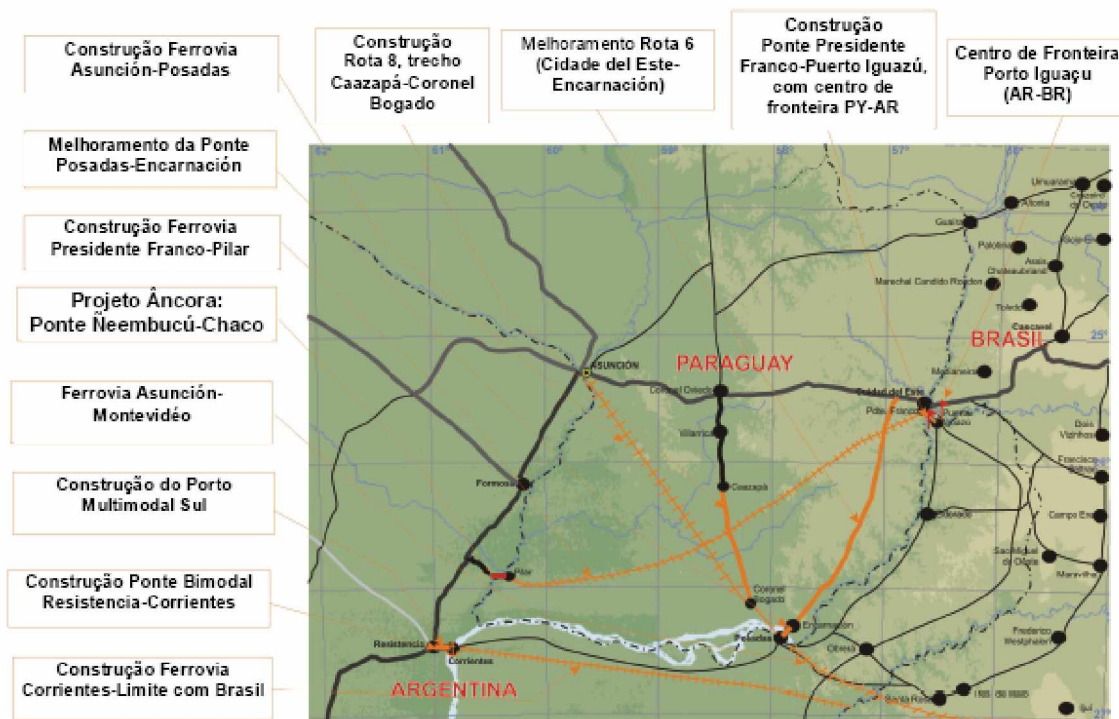
Projetos do Grupo 2 do Eixo de Capricórnio:	Investimento Estimado (US\$)
Construção Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba e centro de fronteira	10.000.000
Reabilitação Ferrocarril Jujuy-La Quiaca	62.000.000
Pavimentação Tartagal-Misión, La Paz-Pozo Hondo-Mariscal Estigarribia	100.000.000
Projeto complementar: Rodovia Abapó-Camiri (conexão Santa Cruz-Yacuiba)	104.509.385
TOTAL	276.509.385

MAPA Nº 19. GRUPO 3 DO EIXO DE CAPRICÓRNIO



Projetos do Grupo 3 do Eixo de Capricórnio	Investimento Estimado (US\$)
Nova Ponte Porto Presidente Franco-Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai-Brasil	55.000.000
Ampliação da infra-estrutura portuária do Porto de Paranaguá	62.068.966
Conclusão do Anel de Via de Curitiba	S/Inf.
Construção do Anel Ferroviário de Curitiba	30.000.000
Concessão de melhoramento das Rotas 2 e 7 (Asunción-Ciudad del Este)	136.000.000
Construção da Ferrovia Asunción-Ciudad del Este	297.500.000
Construção da Ferrovia Cascavel-Foz do Iguaçu e Cascavel-Guaira	S/Inf.
Modernização do Aeroporto Internacional de Asunción	60.000.000
Relocalização do Porto de Asunción	S/Inf.
TOTAL	640.568.966

MAPA Nº 20 GRUPO 4 DO EIXO DE CAPRICÓRNIO



Projetos do Grupo 4 do Eixo de Capricórnio	Investimento Estimado (US\$)
Construção Ponte Ñeembucú-Chaco	40.000.000
Construção Ferrovia Corrientes-Limite com Brasil	S/Inf.
Construção Ponte Bimodal Resistencia-Corrientes	S/Inf.
Centro de Fronteira Porto Iguazú (AR-BR)	4.000.000
Melhoramento da Ponte Posadas-Encarnación (Ponte San Roque González de la Santa Cruz)	12.000.000
Construção Ferrovia Asunción-Posadas	S/Inf.
Construção Ferrovia Presidente Franco-Pilar	438.600.000
Construção Ponte Presidente Franco-Porto Iguazú, com centro de fronteira PY-AR	30.000.000
Construção Porto Multi-modal Sul (Rio Paraguai)	S/Inf.
Construção Rota 8, trecho Caazapá-Coronel Bogado	47.000.000
Melhoramento e concessão Rota 6 (Cidade del Este-Encarnación)	12.500.000
Ferrovia Asunción-Montevidéo	S/Inf.
TOTAL	584.100.000

PROJETOS ÂNCORA DO EIXO DE CAPRICÓRNIO

Grupo	Projetos Âncora	Investimento Estimado (M US\$)	Natureza	Caráter	Estado de Preparação
1	Acessos ao Passo de Jama (Nº 52- Emp. Rota Nacional Nº 9-Limite com Chile)	54,00	Público	Nacional	Em execução
2	Construção Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba e centro de fronteira	10,00	Público	Transnacional	Factibilidade concluída
3	Nova Ponte Porto Presidente Franco-Porto Meira, com centro de fronteira Paraguai-Brasil	55,00	Misto	Transnacional	Factibilidade em execução
4	Construção da Ponte Ñeembucú-Chaco	40,00	Misto	Transnacional	Perfil
TOTAL		159,00			

7.3. EIXO DO AMAZONAS

7.3.1. Localização e área de influência do Eixo

O Eixo do Amazonas está previsto como uma possível realidade no longo prazo. Os dados dessa realidade atual é muito dispersa e cobre um território de 4,5 milhões de Km² com populações muito distantes entre si que somam 52 milhões de habitantes.

Essa imensa faixa vai de um conjunto de portos do oceano Pacífico até portos brasileiros de Manaus, Belém e Macapá. Os portos do oceano Pacífico são o de Tumaco na Colômbia, o de Esmeraldas no Equador e o de Paita no Peru.

Pretende-se desse modo o estabelecimento de uma união interoceânica utilizando os rios: Putumayo e Napo, no Equador; Putumayo na Colômbia; Huallaga, Marañon, Uacalli e o trecho do Amazonas no Peru; Iça, Solimões e o longo trecho do Amazonas no Brasil. Com esse objetivo fazem parte da concepção desse Eixo os portos fluviais de El Carmen, na fronteira do Equador com a Colômbia; de Gueppi na Colômbia; e os de Sarameriza e Yurimaguas, no Peru. Nele estão previstos projetos portuários e viários com uma visão multimodal conectando o oeste da Cordilheira Andina com seu lado leste e a Amazônia no Brasil. Além da conexão bi-oceânica, existe a intenção de articular entre si o desenvolvimento das áreas equatorianas e peruanas situadas dos dois lados dos Andes.

Os principais centros urbanos ou de interesse logístico do Eixo são:

- Na Colômbia: Tumaco, Pasto, Mocoa, Gueppi, El Encanto, Arica e Letícia;
- No Equador: Esmeraldas, Quito e Porto El Carmen;
- No Peru: Paita, Piura, Olmos, Corral Quemado, Sarameriza, Tarapoto,
- Yurimaguas, Nauta e Iquitos;
- No Brasil: Tabatinga, Manaus, Itacoatiara, Santarém, Macapá e Belém.

A configuração do Eixo está apresentada no Mapa nº. 29

7.3.2. Características econômicas atuais e potenciais

No eixo localizam-se variadas atividades produtivas, a saber:

No **BRASIL**, por Estado:

- **AMAZONAS**: eletrônicos, rodas, petróleo e gás, ecoturismo, biotecnologia e pesca esportiva;
- **PARÁ**: alumínio, polpas e sucos, cosméticos, fito-farmacêuticos, madeira e móveis, fibras e sistemas agro-florestais.

Na **COLÔMBIA**, por Departamentos e região:

- **CAQUETÁ**: agroindústria, cacau, caucho vegetal, manejo de recursos florestais;

- CAUCA: agronegócio, piscicultura, alimentos, bebidas, têxteis e confecções;
- GUAINIA: agricultura, palma, pesca, ouro, pedras preciosas;
- GUAVIARE: agricultura, frutas, recursos florestais;
- HUILLA: petróleo, agroindústria, gás natural;
- NARIÑO: agropecuária, palma, processamento de madeira, cacau, pesca, cana para raspadura, álcool, piscicultura, alimentos e bebidas;
- PUTUMAYO: ecoturismo, artesanatos indígenas, recursos florestais;
- TOLIMA: cultivos tecnificados de clima frio, algodão, tabaco, sorgo, café e amendoim, pecuária, móveis;
- VALLE del CAUCA: cultivos tecnificados de cana-de-açúcar, café, algodão, soja e sorgo, avicultura, pesca, agroindústria, papel, química, maquinaria e equipes;
- VAUPÉS: ecoturismo, artesanato indígena, recursos florestais.

No **EQUADOR**, por Departamento:

- AZUAY: frutas de clima temperado, mármore, têxteis, cerâmica, turismo;
- BOLÍVAR: alimentos, móveis, jóias, metais;
- CAÑAR: alimentos, cimento;
- CARCHI: agropecuária, recursos florestais;
- CHIMBORAZO: agricultura diversificada, flores, mármore, cimento, têxteis, turismo;
- COTOPAXI: alimentos e bebidas, madeira e móveis, leite e derivados, turismo, água mineral, turismo;
- EL ORO: banana, cacau, frutas, recursos florestais, turismo;
- ESMERALDAS: petróleo, banana, palma, cacau, frutas tropicais, turismo, confecções;
- GALAPAGOS: turismo e pesca;
- GUAYAS: metal-mecânica, naval, química, farmacêutica, processamento de alimentos, turismo;
- IMBABURA: agropecuária, artesanatos, turismo;
- LOJA: agropecuária, recursos florestais;
- LOS RIOS: agricultura, móveis, indústria naval, artesanato.

No **PERU**, por Departamento:

- AMAZONAS: frutas tropicais, manejo florestal, cimento, turismo;
- ANCASH: indústria alimentícia, metal-mecânica, naval;
- CAJAMARCA: agropecuária, lácteos;
- HUÁNUCO: frutas de clima temperado, café, agroindústria, petróleo;
- JUNÍN: agroindústria, processamento mineral, material de transporte;
- LA LIBERTAD: agroindústria, avicultura, aspargo, cana-de-açúcar, arroz, couro e calçados, turismo;

- LAMBAYEQUE: agroindústria, arroz, cana-de-açúcar, frutas;
- LIMA: indústria de serviços, bens de consumo, embalagens, turismo;
- LORETO: petróleo, manejo florestal, ecoturismo, frutas tropicais, plantas medicinais;
- PASCO: minera-metalurgia;
- PIURA: conservas, algodão, têxteis e confecções, frutas, caprino cultura, petróleo e fertilizantes;
- SAN MARTÍN: café, cacau, tabaco, turismo;
- TUMBES: processamento da pesca, tabaco, turismo;
- UCAYALI: manejo florestal, madeira certificada, piscicultura, agricultura de planície, cerveja, petróleo e gás.

Como se vê pela lista de suas atividades produtivas, a região do Eixo do Amazonas tem uma grande diversidade de produção de metais, petróleo, bens agro-industriais, de piscicultura, de produtos de origem cultural e de desenvolvimento do turismo com base em uma extraordinária diversidade de potencialidades.

Porém o aproveitamento das potencialidades da Amazônia deverá seguir caminhos específicos bem distintos dos de outras regiões do globo. É uma região ainda pouco conhecida do ponto de vista científico-ecológico, com uma grande área de florestas, uma reserva de água doce superficial e de minerais que, de todas as maneiras, tem agora e no futuro uma gravitação continental e mundial.

Os desmatamentos demonstraram que não se devem aplicar ali técnicas de outras regiões. A dimensão das áreas degradadas e abandonadas é uma demonstração de que se requer cultivos específicos com tecnologias e manejos próprios que estão sendo desenvolvidos. Apesar desses desmatamentos, a região possui o bosque tropical úmido mais extenso do planeta. Sua flora e fauna constituem por si sós, mais da metade da biota mundial. O aproveitamento dessa enorme potencialidade tem que seguir paradigmas próprios a serem em grande medida atingidos mediante conhecimentos e técnicas a serem ainda desenvolvidos. A sustentabilidade econômica deverá ir acompanhada pela sustentabilidade ecológica e pelo respeito aos povos originais, particularmente de suas reservas demarcadas e por demarcar. As atenções da cidadania e das entidades científicas mundiais serão condicionantes para os modos em que as potencialidades dela serão realmente aproveitadas.

Nesse sentido já começam a existir cuidadosas atividades de aproveitamento da potencialidade específica da região - com é o caso dos produtos e serviços amazônicos sustentáveis - especialmente os atinentes aos serviços ambientais, aos recursos genéticos, ao ecoturismo e aos produtos madeireiros e não madeireiros certificados mediante sistemas de controle e vigilância ambiental. Outros exemplos constituem as ações na conservação e estudos de parques nacionais e áreas protegidas que existem em todos os países amazônicos, brindando serviços e conhecimentos de escala mundial. Do mesmo modo é de se destacar o papel positivo desempenhado pelas áreas destinadas a preservar os direitos e as culturas dos povos originais.

A região contém recursos naturais não renováveis significativos a nível do comércio sul-americano e alguns deles a nível do comércio mundial. São os casos do gás, do ouro, do urânio e do ferro.

A bacia hídrica dos rios do Eixo tem um grande potencial para gerar energia limpa, em especial nas vertentes orientais andinas.

A região do Eixo contém de 15 a 20% de toda a reserva de água doce do planeta e o Rio Amazonas verte 15,5% das águas não salgadas que chegam aos oceanos. Isso é da maior importância para o futuro da América do Sul - em suas próprias necessidades - e para as relações internacionais.

Cabe destacar que os rios dessa grande bacia hídrica ainda estão pouco contaminados. E mesmo os rios com alguma contaminação contêm riquezas biológicas únicas no mundo. Só no Amazonas existem 2 mil espécies endêmicas, 10 vezes mais que as contidas em todos os rios Europeus.

A potencialidade do serviço e da infra-estrutura de transportes está dada pelo fato de que em sua concepção o Eixo está estruturado por mais de 20 mil km de vias fluviais navegáveis. Isso possibilita estabelecer um corredor de transportes com baixo impacto ambiental para o comércio de produtos e insumos ligando o norte do Brasil, os países Andinos/Amazônicos e a Ásia.

Nesse sentido nota-se uma complementaridade possível entre as atividades econômicas da costa e da Cordilheira Andina e as da área da bacia do Amazonas. No lado Andino está o fornecimento de alimentos, material de construção, tecidos e fertilizantes, e no lado Amazônico está o fornecimento de aparatos elétricos e eletrônicos, motocicletas e papel.

O manejo sustentável da madeira e de seus produtos, obedecendo aos critérios de baixo impacto ambiental e aproveitando a qualidade existente, é outra possibilidade a se desenvolver para mercados externos exigentes de certificação ecológica. Já existem áreas reservadas para isso no departamento de Loreto, no Peru, e, no estado de Roraima, no Brasil.

Pouco está sendo utilizado do grande potencial hidráulico do Eixo. Cerca de metade dessa energia provém de geração térmica.

As reservas de gás são abundantes e as de petróleo são escassas (para 8 a 17 anos), mas existe a possibilidade de novas descobertas e certificações.

As atividades que geram maior valor econômico no Eixo se localizam na Zona Franca de Manaus. Lá existe um parque industrial que importa cerca de 150 mil toneladas de insumos por via aérea, e aproximadamente 250 mil toneladas por via marítima compostas, em sua maioria, por componentes elétricos e eletrônicos, materiais de construção, alimentos, papel e vidro, em grande parte provenientes da Ásia.

As exportações da Zona Franca de Manaus consistem, principalmente, em aparelhos elétricos e eletrônicos, motocicletas e bebidas. O principal destino dessas são os Estados Unidos. A destinação para os países andinos já é significativa, o que fundamenta a idéia de complementaridade antes aventada.

Finalmente não se pode deixar de mencionar como potencialidades - que já despontam com alguma importância - a agricultura, a pecuária, a apicultura, a mineração, a extração de gás e o turismo. Esse último pode atingir volumes extraordinários posto que é uma das atividades que mais crescem no mundo. A base ecológica e cultural é um extraordinário atrativo para o turismo que sem dúvida é uma das atividades que mais empregam e distribuem renda direta e indiretamente.

7.3.3. Características da infra-estrutura

O sistema de transportes que caracteriza o Eixo é o fluvial, que vai desde a desembocadura do Rio Amazonas, nas proximidades da cidade de Macapá, capital do estado de Amapá, até as diversas alternativas de chegada ao Pacífico, percorrendo mais

de 6 mil km. É possível chegar a portos do Pacífico, subindo o rio Amazonas, Solimões, Iça e Putumayo (sul da Colômbia), Amazonas, Solimões, Amazonas peruano e Ucayali ou Marañôn / Huallaga (centro ou norte do Peru), em diferentes condições de navegação, inclusive estacionais, e depois de vencer as serras, percorrendo enlaces do caminho entre a selva amazônica andina e a costa do Pacífico.

Os terminais fluviais de transbordo destas diferentes alternativas de travessia interoceânica por departamento são: Porto Asís, no Putumayo; Francisco Orellana ou Nuevo Rocafuerte, no Napo; Pucallpa, no Ucayali; Sarameriza, no Marañôn; e Yurimaguas, no Huallaga;

Os caminhos de conexão entre a selva e a costa se encontram em diferentes estados de implantação: no caso de Porto Asís, existe um trecho crítico entre Mocoa e Pasto; para Francisco Orellana, faltam poucos quilômetros para completar o acesso pavimentado; para Pucallpa, é necessário realizar investimentos de melhoria nos trechos Pucallpa-Aguaytia e Aguaytia-Tingo María (em processo de licitação); para Yurimaguas, é necessário realizar melhorias no trecho Tarapoto-Yurimaguas (em etapa final de estudos); e, para Sarameriza existe um estudo de factibilidade da alternativa Reposo ou Sarameriza.

Entre os rios do Eixo supramencionados, o maior problema será o do Putumayo, no Equador, que não apresenta calado suficiente para navegação, e tem grandes desníveis no seu percurso. Tudo isso requer, portanto, importantes investimentos para a sua navegação. A navegabilidade dos demais rios é precária, não sendo objeto de manutenção e de adequada sinalização. Também seus terminais intermodais deixam muito a desejar.

Os centros de geração e distribuição dos sistemas elétricos dos países do Eixo estão muito longe da região amazônica, o que dificulta sua integração física. No caso brasileiro, os sistemas mais robustos de transmissão de energia elétrica se encontram na região sudeste e sul do país. O potencial hidroelétrico do rio Madeira, águas acima de Porto Velho, sua eventual interconexão com a região e com o resto do sistema elétrico brasileiro, surge como uma parte de solução a médio prazo.

As cidades amazônicas dos quatro países amazônicos estão muito distantes entre si e são abastecidas por sistemas isolados de geração de eletricidade, com a única exceção de Pulcalpa. Normalmente o abastecimento é feito por pequenos grupos geradores. É possível, no futuro, resolver tal problema pelo aproveitamento de pequenas hidrelétricas, pela energia fotovoltaica, e da energia proveniente da utilização de biomassa e de biodiesel - esse último obtido pela mistura do diesel com óleo vegetal da região.

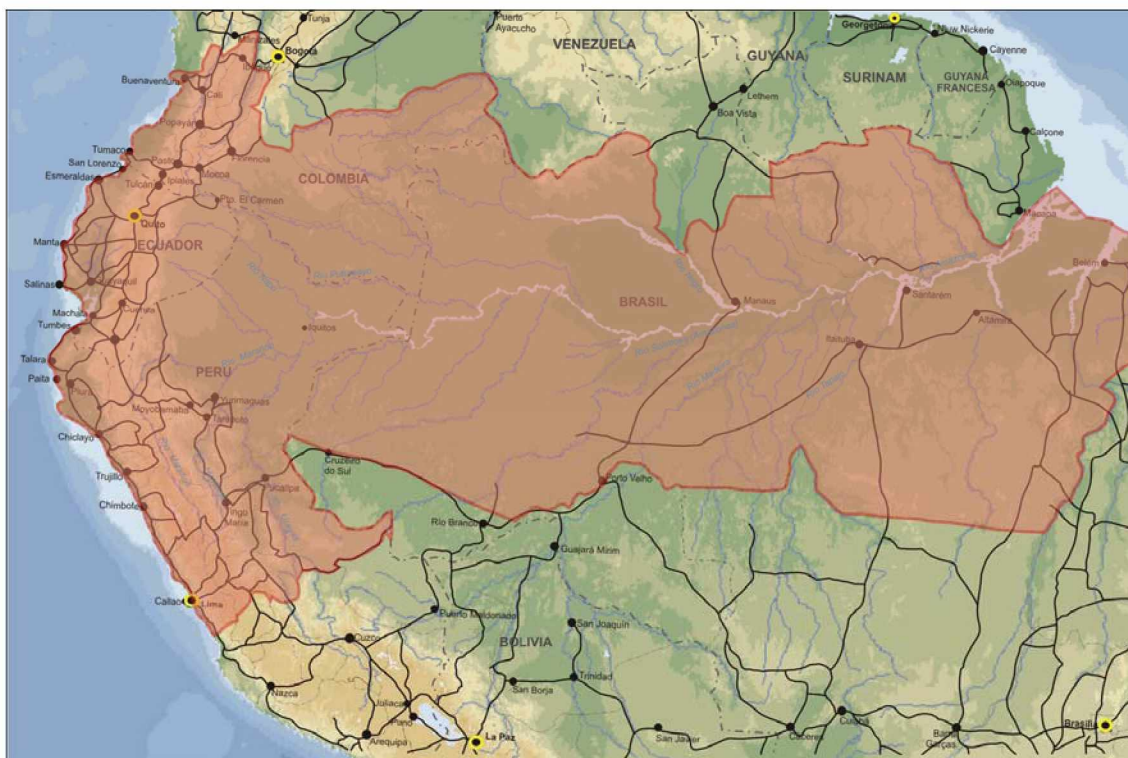
Os sistemas atuais de telecomunicações utilizam satélites ou cabos submarinos internacionais via Caribe, mas os fluxos de telefonemas, bem como outros circuitos dedicados à transmissão de dados, não são suficientes. Os sistemas de fibra óptica não alcançam a região amazônica, onde se opera com sistemas de comunicação por satélite complementados por enlaces de microondas em áreas de transição da selva para outro ecossistema (caso de Porto Velho, oriente do Equador e sul da Colômbia, por exemplo).

Visto como sistema de transporte multimodal, o Eixo necessitará construir ou melhorar acessos terrestres e contar com serviços de segurança nas rotas. Hoje as travessias das serras, dos rios e das zonas desabitadas são feitas com muitas incerteza de tráfego, aumentando o custo do transporte. Tal sistema de transporte multimodal que se almeja estabelecer no futuro conta com enormes dificuldades pelo número de obstáculos e pelas distâncias a vencer.

Além disso, as obras de manutenção da navegabilidade, de aperfeiçoamento e construção de obras portuárias e de trechos rodoviários faltantes geram impacto ambiental naquela natureza tão rica em flora e fauna. Conseqüentemente, esses impactos têm que ser sopesados e minimizados ainda na elaboração dos projetos e na avaliação de suas viabilidades.

Como uma dificuldade para as obras de transporte apresenta-se o fato de que na região predomina o padrão histórico de conversão da selva em uma fronteira de exploração petroleira e/ou agropecuária com suas demandas urgentes de transportes. Os projetos do Eixo terão que seguir outro padrão, o de sustentabilidade ambiental, além da econômica, e também o respeito aos povos originários. Conseqüentemente ter-se-á que vencer uma cultura local e criar nova cultura e tecnologias que minimizem o impacto ambiental.

MAPA Nº21 EIXO DO AMAZONAS

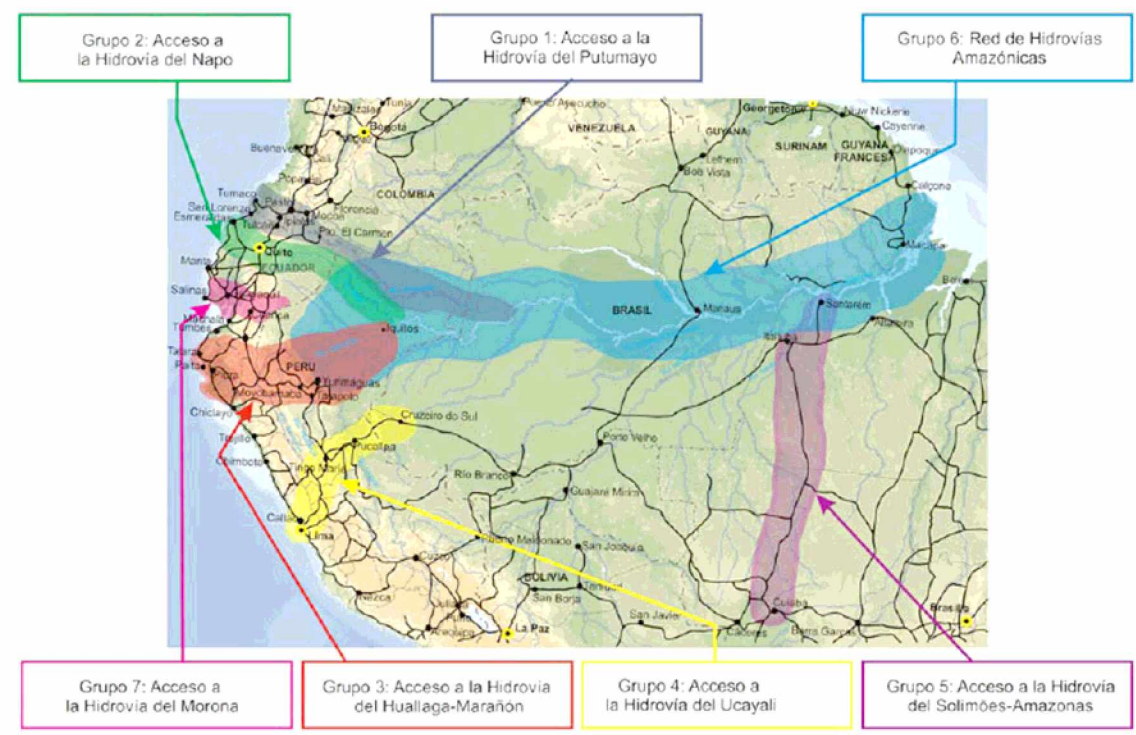


7.3.4. Grupos de projetos por partes do Eixo do Amazonas

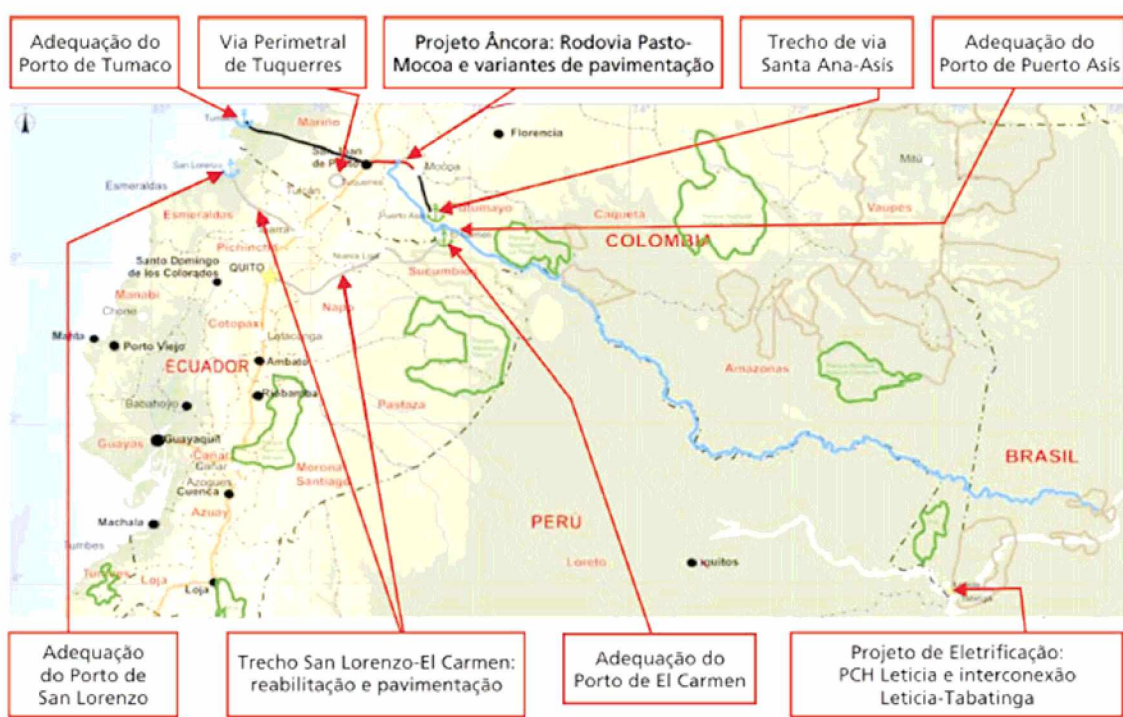
O Eixo do Amazonas foi decomposto em 7 partes para identificação dos projetos, conforme ilustrado no Mapa nº 22. Para cada parte foram identificados Grupos de Projetos para os acessos às seguintes hidrovias:

- Grupo 1: do Putumayo;
- Grupo 2 do Napo;
- Grupo 3 do Hallago-Marañon;
- Grupo 4: do Ucayal;
- Grupo 5: do Solimões – Amazonas;
- Grupo 6: dentro da Rede de Hidrovias Amazônicas;
- Grupo 7: à Hidrovia do Morona.

MAPA Nº 22 GRUPOS DE PROJETOS DO EIXO DO AMAZONAS

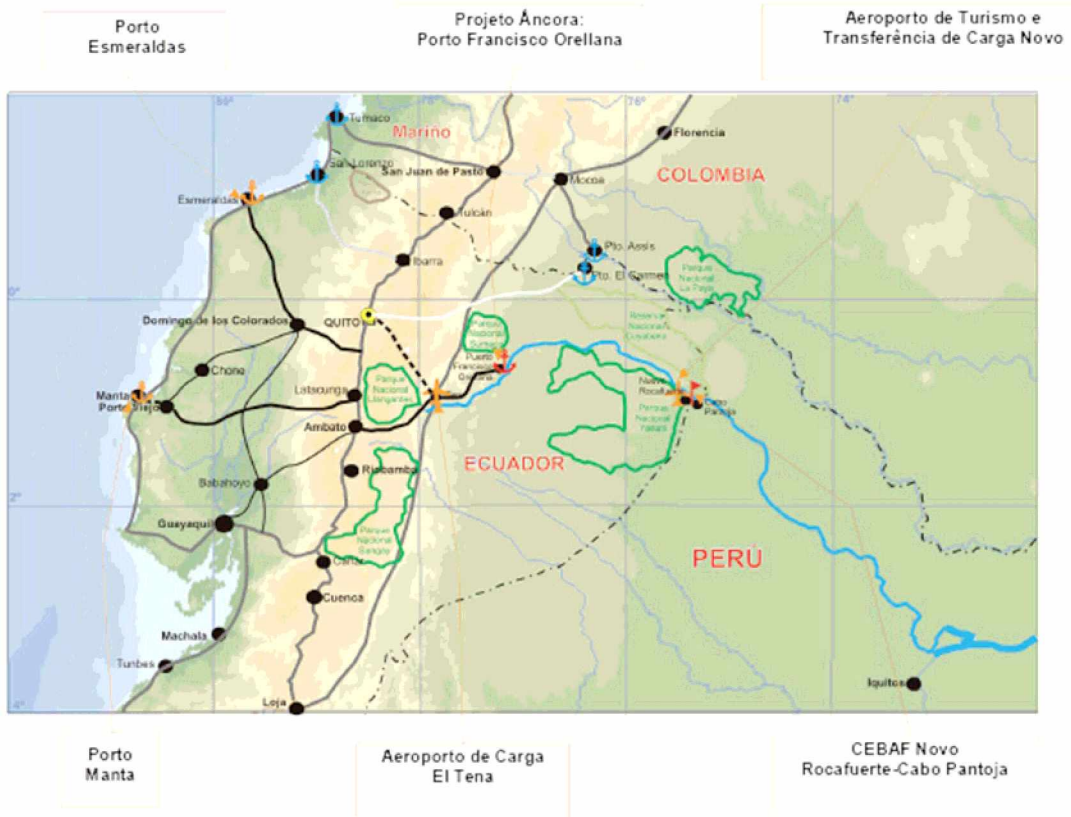


MAPA Nº. 23 DO GRUPO 1 DO EIXO DO AMAZONAS



Projetos do Grupo 1 do Eixo do Amazonas	Investimento Estimado (US\$)
Rodovia Pasto-Mocoa e variantes de pavimentação	71.200.000
Projeto de Eletrificação: PCH Leticia e interconexão Leticia-Tabatinga	5.000.000
Adequação do Porto de Puerto Asís	3.000.000
Via Perimetral de Tuquerres	3.000.000
Adequação do Porto de El Carmen	3.000.000
Adequação do Porto de San Lorenzo	6.000.000
Adequação do Porto de Tumaco	5.000.000
Trecho de via Santa Ana-Asis	S/Inf.
Trecho San Lorenzo-El Carmen: reabilitação e pavimentação	8.000.000
TOTAL	104.200.000

MAPA Nº24 DO GRUPO 2 DO EIXO DO AMAZONAS



Projetos do Grupo 2 do Eixo do Amazonas:	Investimento Estimado (US\$)
Porto Francisco Orellana	20.000.000
Aeroporto de Carga El Tena	54.000.000
Aeroporto de Turismo e Transferência de Carga Novo Rocafuerte	40.000.000
CEBAF Novo Rocafuerte-Cabo Pantoja	2.000.000
Porto Esmeraldas	23.000.000
Porto Manta	132.000.000
TOTAL	271.000.000

MAPA Nº 25 DO GRUPO 3 DO EIXO DO AMAZONAS



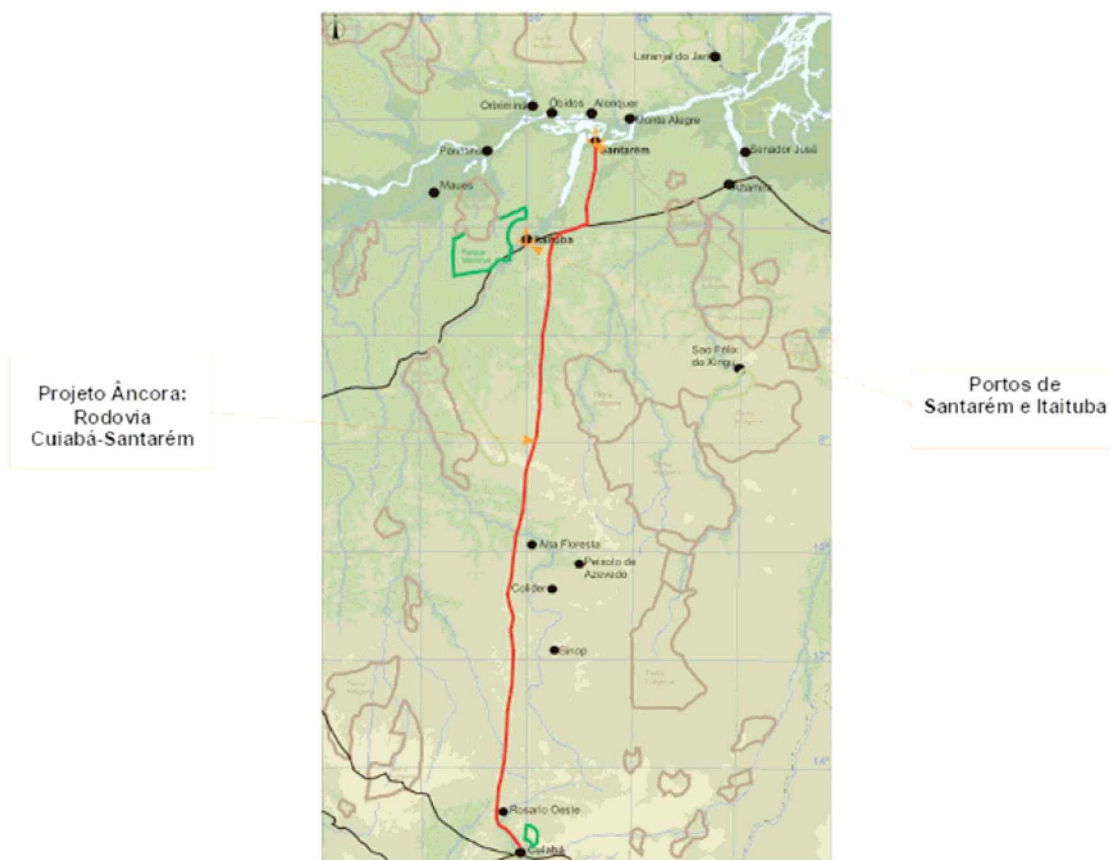
Projetos do Grupo 3 do Eixo do Amazonas	Investimento Estimado (US\$)
Rodovia Tarapoto-Yurimaguas e porto de Yurimaguas	53.400.000
Reabilitação de Aeroporto de Piura	10.000.000
Aeroporto de Yurimaguas	5.000.000
Construção e melhoramento da rodovia El Reposo-Sarameriza Rota Nacional 4	189.000.000
Centro logístico de Paita	3.000.000
Centro logístico de Yurimaguas	2.000.000
Porto de Bayóvar	100.000.000
Porto de Sarameriza	6.000.000
Porto de Paita	80.000.000
Rodovia Bagua-Rioja	19.550.000
TOTAL	467.950.000

MAPA Nº 26 DO GRUPO 4 DO EIXO DO AMAZONAS



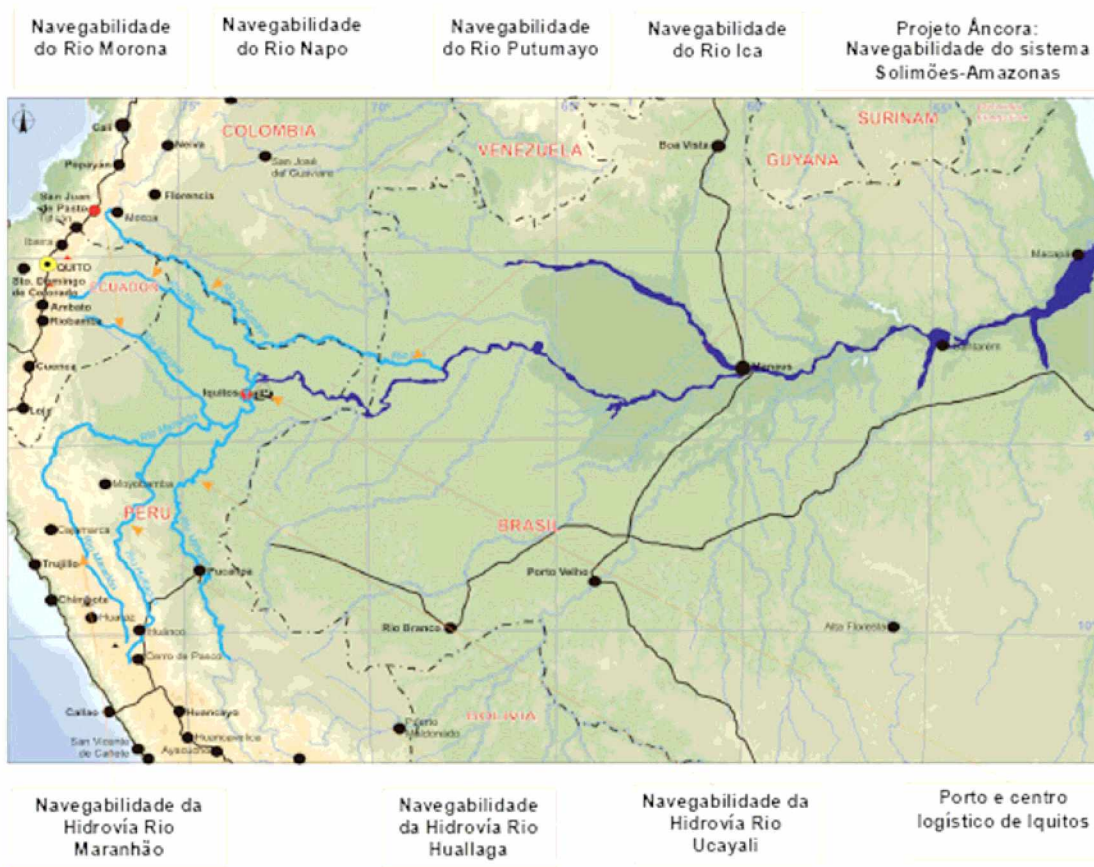
Projetos do Grupo 4 do Eixo do Amazonas	Investimento Estimado (US\$)
Rodovia Tingo Maria-Pucallpa e porto de Pucallpa	175.000.000
Interconexão energética Pucallpa-Cruzeiro do Sul	40.000.000
Interconexão vial Pucallpa-Cruzeiro do Sul	247.000.000
Aeroporto de Pucallpa	6.100.000
Centro logístico intermodal de Pucallpa	2.000.000
Modernização do porto El Callao	215.000.000
Autopista Lima-Ricardo Palma	30.000.000
TOTAL	715.100.000

MAPA Nº. 27 DO GRUPO 5 DO EIXO DO AMAZONAS



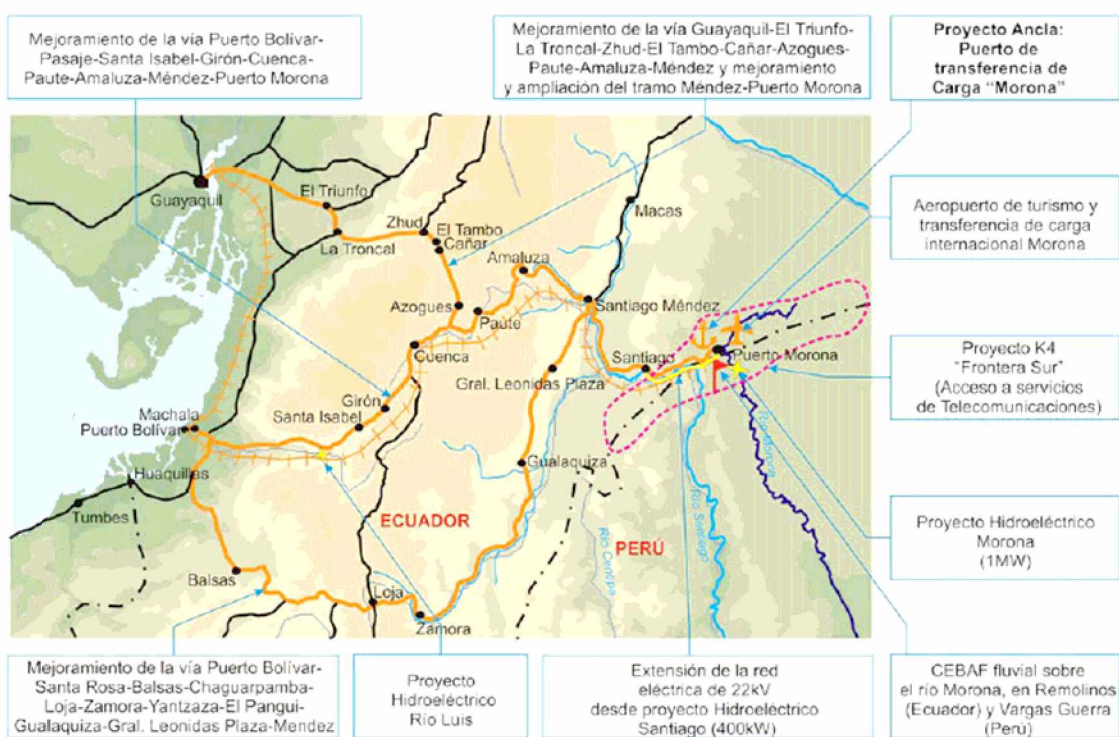
Projetos do Grupo 5 do Eixo do Amazonas:	Investimento Estimado (US\$)
Rodovia Cuiabá-Santarém	253.000.000
Programa de manejo ambiental e territorial (rota Cuiabá-Santarém)	12.000.000
Portos de Santarém e Itaituba	20.000.000
TOTAL	285.000.000

MAPA Nº. 28 DO GRUPO 6 DO EIXO DO AMAZONAS



Projetos do Grupo 6 do Eixo do Amazonas:	Investimento Estimado (US\$)
Navegabilidade do sistema Solimões-Amazonas e aspectos ambientais e sociais nas bacias altas dos rios amazônicos	50.000.000
Navegabilidade do Rio Ica	8.000.000
Navegabilidade do Rio Putumayo	15.000.000
Navegabilidade do Rio Morona. Setor equatorial	1.000.000
Navegabilidade da Hidrovia Rio Huallaga	8.000.000
Navegabilidade da Hidrovia Rio Maranhão	25.700.000
Navegabilidade do Rio Napo	30.000.000
Navegabilidade da Hidrovia Rio Ucayali	20.000.000
Porto e centro logístico de Iquitos	10.000.000
TOTAL	167.700.000

MAPA Nº 29 DO GRUPO 7 DO EIXO DO AMAZONAS



Projetos do Grupo 7 do Eixo do Amazonas:	Investimento Estimado (US\$)
Porto de transferência de carga “Morona”	51.000.000
Melhoramento da via Guayaquil-El Triunfo-La Troncal-Zhud-El Tambo-Cañar-Azogues-Paute-Amaluzza-Méndez e melhoramento e ampliação do trecho Méndez-Porto Morona	142.400.000
Melhoramento da via Porto Bolívar-Santa Rosa-Balsas-Chaguarpamba-Loja-Zamora-Yantzaza-El Pangui-Gualaquiza-Gral. Leónidas Plaza-Méndez	87.000.000
Melhoramento da via Porto Bolívar-Pasaje-Santa Isabel-Girón-Cuenca-Paute-Amaluzza-Méndez-Porto Morona	26.800.000
Aeroporto de turismo e transferência de carga internacional Corona	40.500.000
Extensão da rede elétrica de 22kV desde o Projeto Hidroelétrico Santiago (400kW)	300.000
Projeto Hidroelétrico Morona (1MW)	2.000.000
Projeto Hidroelétrico Rio Luis	15.500.000
Projeto K4 “Frontera Sur” (acesso a serviços de telecomunicações)	3.130.000
CEBAF fluvial sobre o rio Morona, em Remolinos (Equador) y Vargas Guerra (Peru)	2.000.000
TOTAL	370.630.000

PROJETOS ÂNCORA DO EIXO DO AMAZONAS.

Grupo	Projetos Âncora	Investimento Estimado (milhões de US\$)	Natureza	Caráter	Estado de Preparação
1	Rodovia Pasto-Mocoa e variantes de pavimentação	71,20	Público	Nacional	Factibilidade
2	Porto Francisco Orellana	20,00	Misto	Nacional	Perfil
3	Rodovia Tarapoto-Yurimaguas e Porto Yurimaguas	53,40	Privado	Nacional	Eng. de detalhe
4	Rodovia Tingo María-Pucallpa e Porto de Pucallpa	175,00	Misto	Nacional	Eng. de detalhe
5	Rodovia Cuiabá-Santarém	253,00	Misto	Nacional	Eng. de detalhe
6	Navegabilidade do sistema Solimões-Amazonas e aspectos ambientais e sociais nas bacias altas dos rios amazônicos	50,00	Público	Transnacional	S/Inf.
7	Porto de transferência de carga “Morona”	51,00	S/Inf.	S/Inf	S/Inf
TOTAL		673,60			

7.4. EIXO DO ESCUDO GUIANÊS

7.4.1. Localização e área de influência do Eixo

O Eixo do Escudo Guianês (Venezuela-Brasil-Guiana-Suriname) toma seu nome da formação geológica da maior parte de seu território. Nele se incluem as seguintes regiões: a região oriental da Venezuela composta pelos estados de Sucre, Anzoátegui, Monagas, Delta, Amacuro e Bolívar; o arco norte do Brasil composto pelos estados do Amapá e de Roraima; e a totalidade dos territórios da Guiana e Suriname, como se pode ver no **Mapa nº. 30**.

É evidente nesse Eixo a intenção de integrar a região oriental da Venezuela com o arco norte do Brasil, bem como incorporar a Guiana e o Suriname como países partícipes da integração sul-americana.

A linha limítrofe do Eixo passa perto de: Caracas, Barcelona, Ciudad Guayana e Santa Elena de Uairén, na Venezuela; em Bonfim, Boa Vista, Manaus, Santarém, Macapá e Oiapoque, no Brasil; em Caiena, na Guiana Francesa; Albina, Paramaribo e Nieuw Nickerie, no Suriname; New Amsterdam e Georgetown, na Guiana; e, pelo litoral atlântico e caribenho até Curúpano Cumaná e Caracas.

Tem uma superfície estimada em 2,7 milhões de km² e uma população que alcança os 21 milhões de habitantes.

Suas principais cidades ordenadas por número de habitantes são: Caracas, com 5 milhões; Manaus, com 1,6 milhões; Ciudad Guayana, com 800 mil; Ciudad Bolívar, com 400 mil; Georgetown, com 350 mil; Macapá, com 282 mil; Boa Vista, com 230 mil; Paramaribo, com 218 mil; e, Cayene, com 150 mil habitantes.

7.4.2. Características econômicas atuais e potenciais

Hoje em dia as atividades de maior importância econômica no Eixo são as indústrias extrativas, de transformação primária e de serviços, concentradas na região oriental da Venezuela e na região norte-oriental do estado do Amazonas. São denominadas de **as regiões econômicas dominantes**.

A região oriental da Venezuela é rica em uma variada gama de recursos naturais. Sua extração e processamento industrial se realiza em, pelo menos, quatro localidades principais distribuídas ao longo de sua área centro-norte, cobrindo cerca de 50% de sua superfície. Ali estão as indústrias de produção de petróleo e gás, de alumínio, do aço, e da geração e transmissão elétrica.

A outra região econômica dominante, a norte-oriental do estado do Amazonas, converteu-se em um pólo de desenvolvimento manufatureiro de alto valor agregado. Ali se produz equipamentos eletrônicos e informáticos, motocicletas, produtos plásticos com elevada participação de insumos importados e requerimentos de investimentos em tecnologias e patentes. Tal pólo participa do Eixo do Amazonas e do Eixo do Escudo Guianês.

As regiões de menor desenvolvimento são a Guiana, o Suriname e os estados de Amapá e Roraima, no Brasil, denominadas de **regiões emergentes**. No conjunto do Eixo, essas regiões estimativamente aportam apenas 12% do Produto Interno Bruto. Na

Guiana as atividades econômicas por ordem de importância são as agrícolas, as de serviços e da indústria. Nos demais partícipes das regiões emergentes, o setor de serviços representa mais de 2/3 da produção. Nessas, as atividades extrativas contribuem com 2/6 da produção e a agricultura, com 1/6. Entretanto, essas regiões emergentes contam com importantes recursos naturais pouco explorados.

Devido a seus processos de colonização, a Guiana, o Suriname e a Guiana Francesa mantêm fortes vínculos culturais e comerciais com a Europa o Caribe, bem como com a Índia. Isso faz agregar na concepção do Eixo que esses países podem ser portas para uma vinculação da Amazônia com os mercados daquelas regiões do planeta.

Fazem parte da abundante dotação de recursos naturais do Eixo a bauxita, o ouro, o ferro, os hidrocarbonetos, as madeiras, a biodiversidade e os corpos de água doce com alto potencial hidrelétrico. Tais recursos em sua maioria são pouco utilizados.

Entre as potencialidades em recursos naturais se registra a existência de terras aptas para a agricultura, particularmente para a soja não transgênica, para a avicultura e para a piscicultura.

O Eixo está dotado de ecossistemas amazônicos com extensas savanas e grande quantidade de rios e montanhas, além da ampla costa atlântica e caribenha. O desenvolvimento de conhecimentos ambientais e o turismo ecológico e recreativo se apresentam assim como potencial a ser explorado.

Nas regiões emergentes as possibilidades de desenvolvimento econômico com base nos recursos naturais são evidentes.

As atividades econômicas da Zona Franca de Manaus na produção de alimentos processados, artigos eletrônicos, motos e automóveis estão fadadas a crescer, inclusive superando a diminuição do protecionismo fiscal do Governo Brasileiro estabelecido para o início de suas implantações. Além de sua grande população, a cidade de Manaus conta com várias universidades e centros de pesquisa de primeiro nível, inclusive no levantamento das características de fauna e flora e na utilização da madeira. Além disso, em torno de Manaus gravita hoje uma parte grande da Amazônia como centro de convergência das populações ribeirinhas, de abastecimento de várias cidades menores e de apoio a vários portos fluviais que mantêm o sistema econômico e social da região.

O estado de Roraima está entre as partes emergentes em que as atividades de extração e processamento de madeira, minerais, hidrocarbonetos, a pesca e a agricultura estão crescendo significativamente. Dentro desse quadro destacam-se a produção de soja não transgênica, a indústria florestal, a produção de papel e celulose, e a pecuária, cujas produções se destinam principalmente para os mercados europeus e japoneses.

7.4.3. Características da infra-estrutura

A infra-estrutura das regiões dominantes - a oriental da Venezuela e a norte-oriental do estado do Amazonas - é bem melhor do que nas regiões emergentes, tanto em cobertura, como em estado de conservação. Nelas existe uma infra-estrutura rodoviária com redes primárias e secundárias articuladas entre si e com as respectivas redes de seus países e regiões. Essa articulação inclusive permite caracterizar um corredor do Eixo conectando os centros de produção aos próprios mercados e aos extra-regionais.

Já nas regiões emergentes, a infra-estrutura de transportes é escassa e dispersa, distribuída em várias partes locais, praticamente isoladas entre si, portanto sem as articulações necessárias para a implementação do Eixo.

O transporte terrestre existente no Eixo é, sobretudo, o rodoviário. As ferrovias com 730 km são dedicadas, em sua maior parte, especificamente para o transporte de minérios e alguma produção industrial. Cerca de 2/3 das que foram construídas estão fora de operação.

Com exceção do Brasil, os territórios do Eixo contam com recursos hídricos mais que suficientes para atender suas demandas de energia elétrica, o que constitui um ponto positivo futuro para a integração e o desenvolvimento de todos.

A geração de eletricidade em 88% é de origem hídrica e esse tipo de geração se concentra em 88% na região oriental da Venezuela. A única interconexão elétrica existente atualmente no Eixo é a que liga Macacooa, na Venezuela, a Boa Vista no estado brasileiro de Roraima, com uma extensão de 700 km.

Os serviços de telefonia fixa e celular de curta e longa distância são de propriedade e controle de empresas privadas, alguns em associação de operadoras internacionais com o estado.

Tanto em termos de transportes como de energia, será necessário articular entre si as áreas relativamente isoladas umas das outras e que hoje apresentam diferentes características de desenvolvimento: a região oriental da Venezuela; Guiana e Suriname; o Amapá, no Brasil; e, o corredor entre Manaus e Boa Vista, no Brasil.

Tal articulação, bem como a complementação da infra-estrutura em cada uma dessas áreas, além das distâncias, é dificultada pela existência de uma grande quantidade de rios a serem atravessados.

Praticamente o único corredor de integração infra-estrutural existente é o composto pela conexão rodoviária entre Manaus, no Brasil, e Porto Ordaz, na Venezuela juntamente com a mencionada linha de transmissão elétrica entre Macagua, na Venezuela, e Boa Vista, no Brasil. Não existem conexões terrestres da Guiana nem com o Brasil nem com a Venezuela, apesar de serem vizinhos.

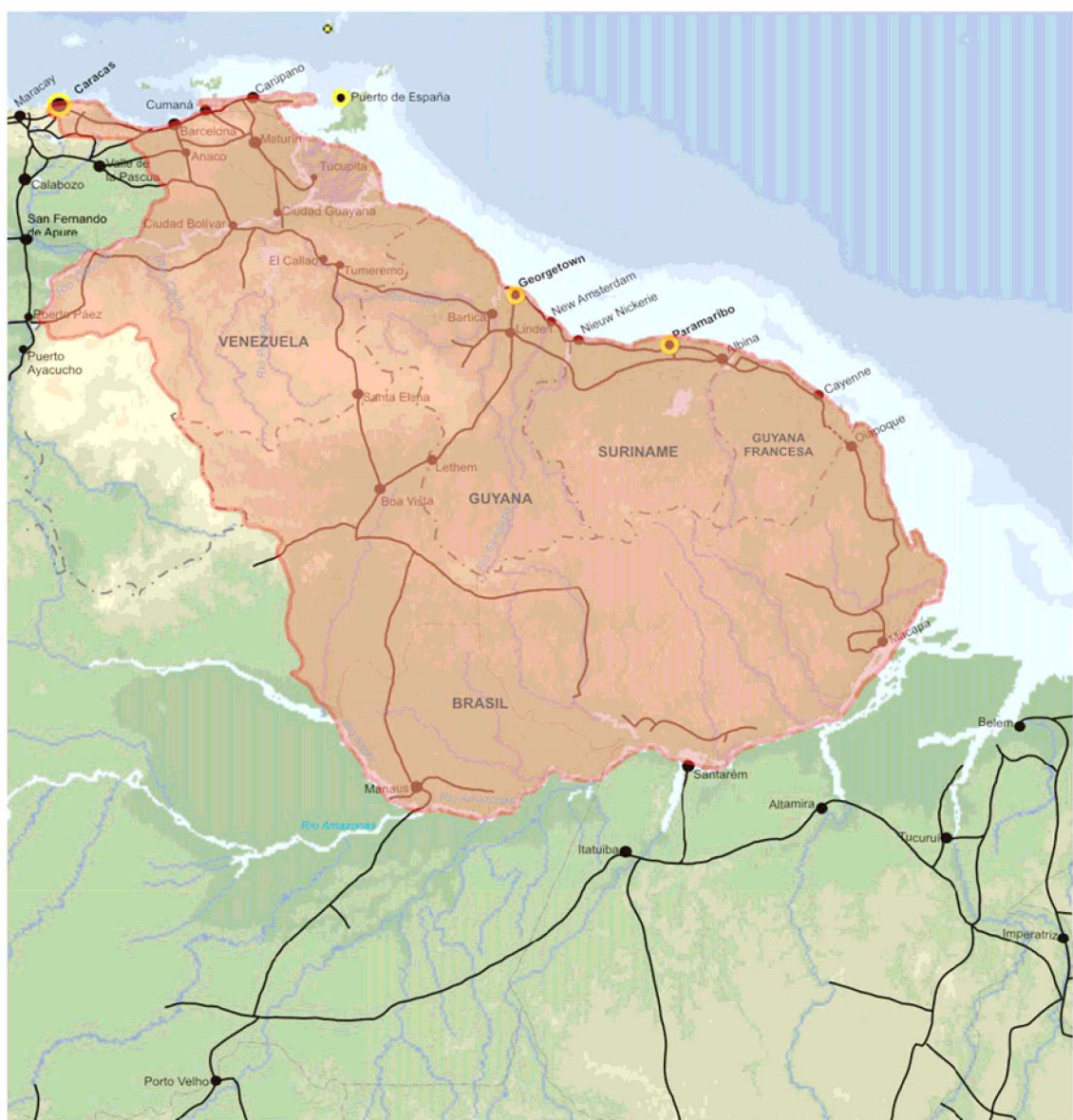
A rodovia que sai de Macapá, atravessa a Guiana Francesa e se conecta com o Suriname tem péssimas condições, cruzando vários rios e muitas regiões ermas.

Os passos de fronteira existentes só são satisfatórios no caso do Brasil com a Venezuela. Nos demais casos inexistem ou são muito deficientes.

As conexões aéreas de fora para as cidades do Eixo são escassas e mais escassas ainda entre as cidades do Eixo.

A cobertura dos serviços de telecomunicações e de informática nos territórios e cidades do Eixo é precária e os custos, elevados. Isso contribui para o atual isolamento das comunidades.

MAPA Nº 30 EIXO DO ESCUDO GUIANÊS

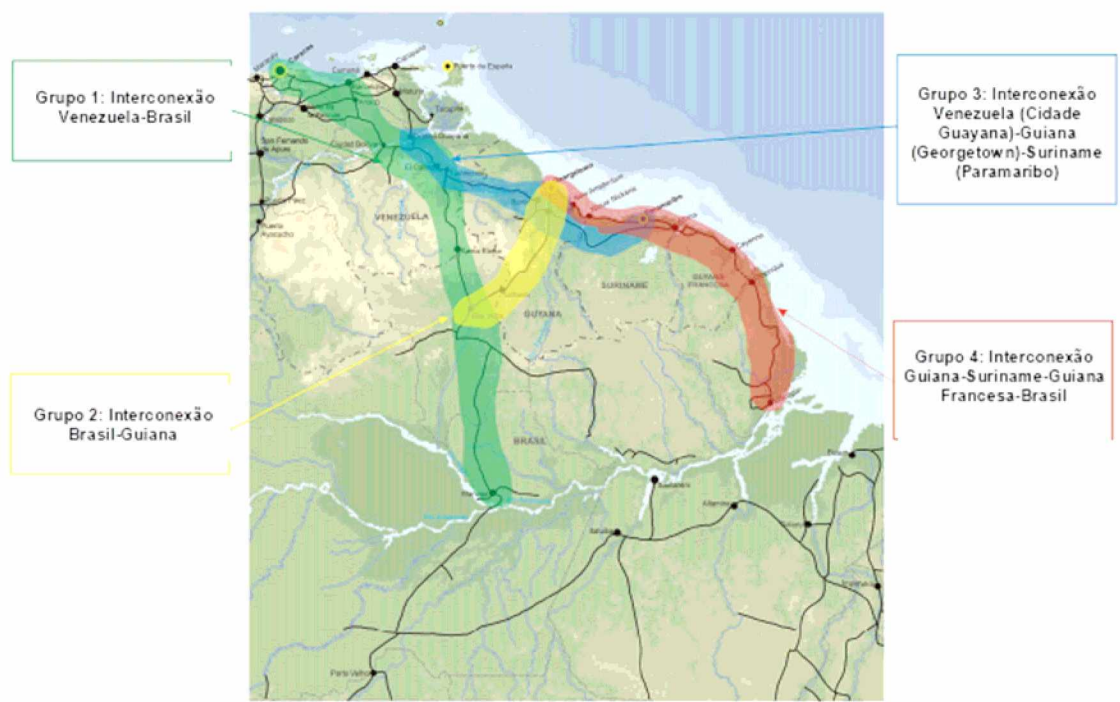


7.4.4. Grupo de projetos por partes do Eixo do Escudo Guianês

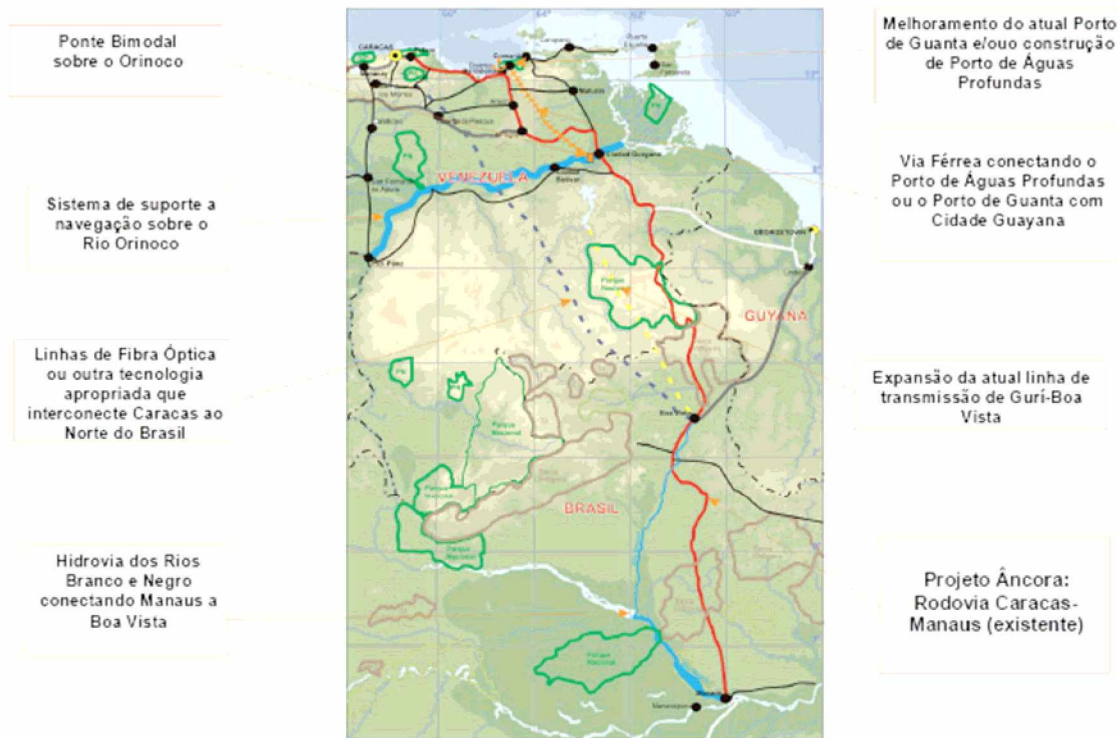
São quatro as áreas em que foi repartido o Eixo do Escudo Guianês, ilustradas no Mapa nº31. Para cada área foi identificado um grupo de projetos necessários para as seguintes interconexões:

- Grupo 1: Venezuela com Brasil;
- Grupo 2: Brasil com Guiana;
- Grupo 3: Cidade Guiana, na Venezuela, com Georgetown, na Guiana, e com Paramaribo, no Suriname;
- Grupo 4: Guiana, Suriname, Guiana Francesa e Brasil

MAPA Nº 31 DOS GRUPOS DE PROJETOS DO EIXO DO ESCUDO GUAIANÊS



MAPA Nº 32 DO GRUPO 1 DO EIXO DO ESCUDO GUIANÊS



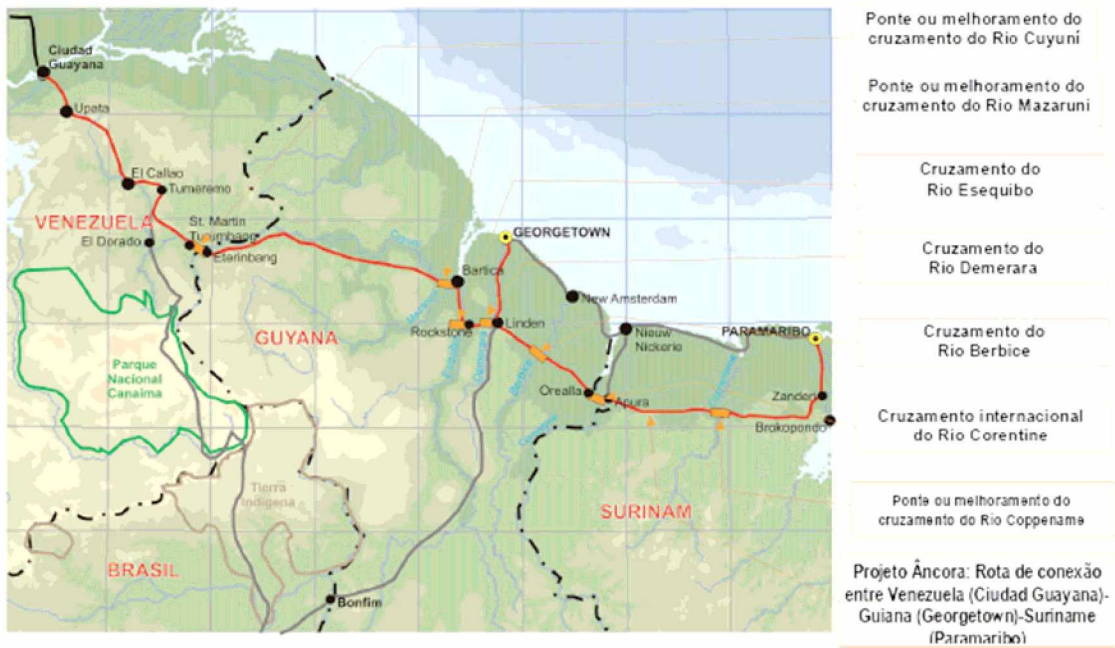
Projetos do Grupo 1 do Eixo do Escudo Guianês	Investimento Estimado (US\$)
Rodovia Caracas-Manaus (existente)	S/Inf.
Hidrovia dos Rios Branco e Negro conectando Manaus a Boa Vista	S/Inf.
Porto de Águas Profundas no Nordeste da Costa Caribenha da Venezuela ou melhoramento do atual Porto de Guanta	S/Inf.
Via Férrea conectando o Porto de Águas Profundas ou o Porto de Guanta com Cidade Guayana	S/Inf.
Segunda Ponte Bimodal sobre o Orinoco	S/Inf.
Sistema de suporte a navegação sobre o Rio Orinoco	S/Inf.
Expansão da atual linha de transmissão de Gurí-Boa Vista	S/Inf.
Linhas de Fibra Óptica ou outra tecnologia apropriada que interconecte Caracas ao Norte do Brasil	S/Inf.
TOTAL	S/Inf.

MAPA Nº. 33 DO GRUPO 2 DO EIXO DO ESCUDO GUIANÊS



Projeto do Grupo 2 do Eixo do Escudo Guianês:	Investimento Estimado (US\$)
Rodovia Boa Vista-Bonfin-Lethem-Linden-Georgetown	12.000.000
Ponte sobre o Rio Arraia	S/Inf.
Ponte sobre o Rio Takutu na Fronteira Brasil-Guiana	S/Inf.
Porto de Águas Profundas na Guiana (brinco de outros estudos)	S/Inf.
Planta Hidroelétrica de Amaila	300.000
Planta Hidroelétrica de Tortruba 1000 MW e linha de transmissão a Boa Vista e Manaus (brinco de investimento privado numa planta de fundição de alumínio na Guiana e/ou o interesse brasileiro de trazer energia a norte da região desde a Guiana)	1.850.000
Linhas de Fibra Óptica ou outra tecnologia apropriada para conectar Boa Vista e Manaus a cabos submarinos internacionais existentes	S/Inf.
Melhoramento dos acessos a Georgetown	S/Inf.
Investimentos industriais em Boa Vista: planta de celulose (<i>underway</i>); plantas de processamento da soja, de café instantâneo e de empacotamento de carne (sujeitas à identificação dos interesses do investimento privado)	S/Inf.
TOTAL	14.150.000

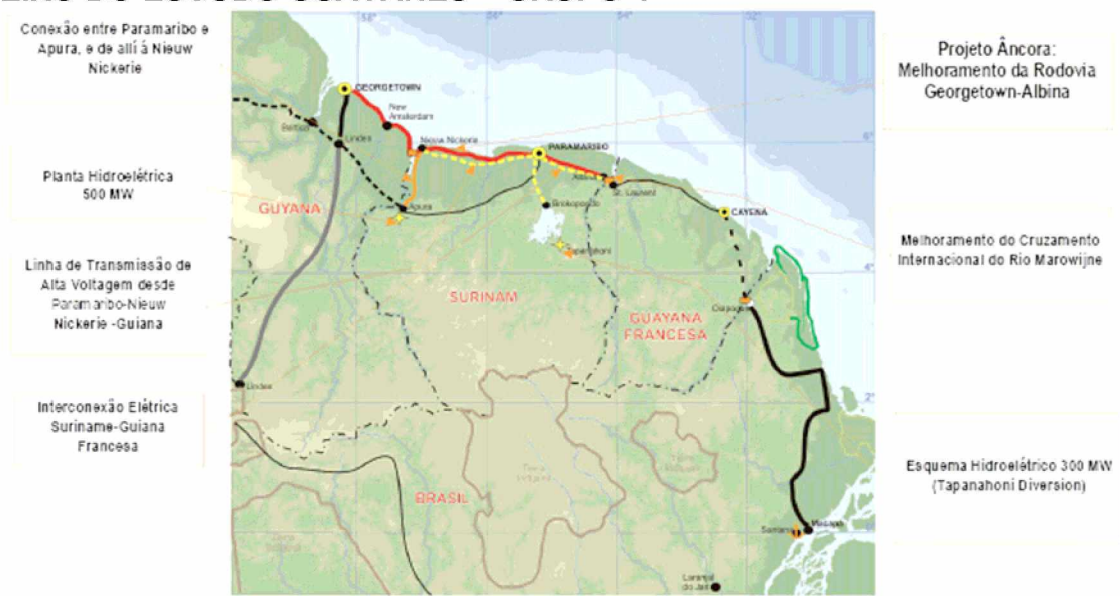
MAPA Nº34 DO GRUPO 3 DO EIXO DO ESCUDO GUAIANÊS



Projetos do Grupo 3 do Eixo do Escudo Guianês:	Investimento Estimado (US\$)
Rota de conexão entre Venezuela (Ciudad Guayana)-Guiana (Georgetown)-Suriname (Paramaribo)	110.800.000
Ponte ou melhoramento do cruzamento do Rio Cuyuni	S/Inf.
Ponte ou melhoramento do cruzamento do Rio Mazaruni	S/Inf.
Cruzamento do Rio Esequibo	S/Inf.
Cruzamento do Rio Demerara	S/Inf.
Cruzamento do Rio Berbice	41.000
Cruzamento internacional do Rio Corentine	S/Inf.
Ponte ou melhoramento do cruzamento do Rio Coppename	S/Inf.
TOTAL	110.841.000

MAPA Nº 35 DO GRUPO 4 DO EIXO DO ESCUDO GUAIANÊS

EIXO DO ESCUDO GUAIANÊS – GRUPO 4



Projetos do Grupo 4 do Eixo do Escudo Guianês	Investimento Estimado (US\$)
Melhoramento da Rodovia Georgetown-Albina	150.000.000
Melhoramento do Cruzamento Internacional do Rio Marowijne	50.000.000
Planta Hidroelétrica 500 MW	S/Inf.
Conexão entre Paramaribo e Apura, e de allí á Nieuw Nickerie	40.000.000
Interconexão Elétrica Suriname-Guiana Francesa	S/Inf.
Linha de Transmissão de Alta Voltagem desde Paramaribo-Nieuw Nickerie (South Drain)-Guiana (Corriverton)	S/Inf.
Esquema Hidroelétrico 300 MW (Tapanahoni Diversion)	880.000
TOTAL	240.880.000

7.5. EIXO DO SUL

7.5.1. Localização e área de influência do Eixo

O Eixo do Sul compreende: três municípios (Partidos) do sudoeste da Província de Buenos Aires, Bahia Blanca, Villarino e Patagones; as Províncias argentinas de San Antonio e Rio Negro; e, as regiões chilenas de Maule, de Bio-Bio, de Araucania e de Los Lagos.

O objetivo é apoiar infra-estruturalmente o desenvolvimento - já significativo - e a integração nessa parte da região sul-americana, inclusive pela conexão dos portos argentinos de Bahia Blanca (sul de Buenos Aires) e San Antonio Este (Rio Negro), com os portos chilenos de Concepción (região de Bio-Bio) e Porto Montt (região de Los Lagos).

Sua extensão é de 490 mil km², 14% da Argentina e do Chile juntos, e sua população é de 6,1 milhões de habitantes.

O Mapa nº5 ilustra o território do Eixo do Sul.

7.5.2. Características econômicas atuais e potenciais

O produto do Eixo supera os US\$ 25 bilhões e se caracteriza pela produção primária e elaboração de produtos da pesca, de frutas, da pecuária, das florestas e da mineração. Também pela produção de hidrocarbonetos e energia elétrica, além da siderurgia na região chilena de Bio-Bio. Outro setor importante da economia do Eixo é o de turismo que apresenta crescimento promissor particularmente pela atração internacional da Patagônia.

São territórios notadamente exportadores. As vendas totais para o exterior representam algo como 24% do Produto Interno Bruto do total das regiões que compõem o Eixo. Cerca de 13% dessas exportações são das regiões de Bio-Bio e Neuquén, no Chile, e de Los Lagos, na Argentina.

As regiões chilenas exportam para os países asiáticos participantes do acordo “Ásia-Pacífico Cooperation – APEC”, para os Estados Unidos e para os países europeus utilizando os oceanos Pacífico e Atlântico, pelo Canal do Panamá.

Neuquén, na Argentina, exporta em primeiro lugar para o Chile por via terrestre e em segundo lugar para os Estados Unidos utilizando os portos argentinos do Atlântico.

A região argentina de Rio Negro também tem um perfil exportador destinando suas vendas principalmente para o Brasil e outros países do Mercosul, para a União Européia e para o Chile.

O intercâmbio terrestre entre os dois países nesse Eixo tem crescido muito nos últimos cinco anos, utilizando principalmente o Passo de Pino Hachado. Esse comércio é de combustíveis, gás liquefeito, calcário dolomítico, cimento, gesso, materiais para construção e produtos florestais. Apresenta uma perspectiva de crescer muito no curto prazo devido a um muito favorável desenvolvimento das atividades produtivas, à complementação das mesmas entre os dois países e à eliminação de uma série de restrições que diminuía a eficácia do transporte rodoviário. Coloca-se nessa perspectiva um notável incremento previsto na produção de derivados da mineração.

É de se esperar também um aumento significativo de exportações para terceiros países com base na expansão da fronteira agrícola irrigada em ambos os lados da fronteira, no desenvolvimento industrial em marcha e nos investimentos previstos na produção mineira de Neuquén e Rio Negro.

7.5.3. Características da infra-estrutura

A infra-estrutura e a operação do sistema de transporte terrestre do Eixo permitem a vinculação física entre os portos do Pacífico e do Atlântico, todos eles de elevado calado natural e intensa participação no comércio exterior das regiões ou províncias do Eixo, bem como de outras partes dos dois países.

O Eixo conta com uma rede de vias de interconexão que, em termos gerais, não apresenta problemas para a circulação, já que o grosso da mesma se encontra pavimentada e em bom estado de conservação, onde podem se desenvolver velocidades altas.

A infra-estrutura ferroviária existente vincula as zonas de cada lado da Cordilheira com as redes principais nacionais, mas não se encontra interconectada binacionalmente entre si.

O Eixo conta com adequada infra-estrutura portuária de águas profundas, com uma forte especialização no tráfego de exportação.

Existem vários aeroportos de importante presença nacional, ainda que seja reduzida a participação nos tráfegos internacionais de passageiros. Dois deles têm capacidade para operar com carga e outros dois estão sendo preparados para isto.

São quinze os passos de fronteiras. Os mais importantes são o de Cardenal e o de Pino Hachado.

Em geral a infra-estrutura do Eixo do Sul é adequada. Faltam apenas algumas complementações em obras e em aperfeiçoamento das obras e serviços existentes, particularmente no que se refere a um planejamento e execução que leve em conta o critério da articulação entre os dois oceanos e com vistas à exportação para terceiros e ao comércio entre os dois países.

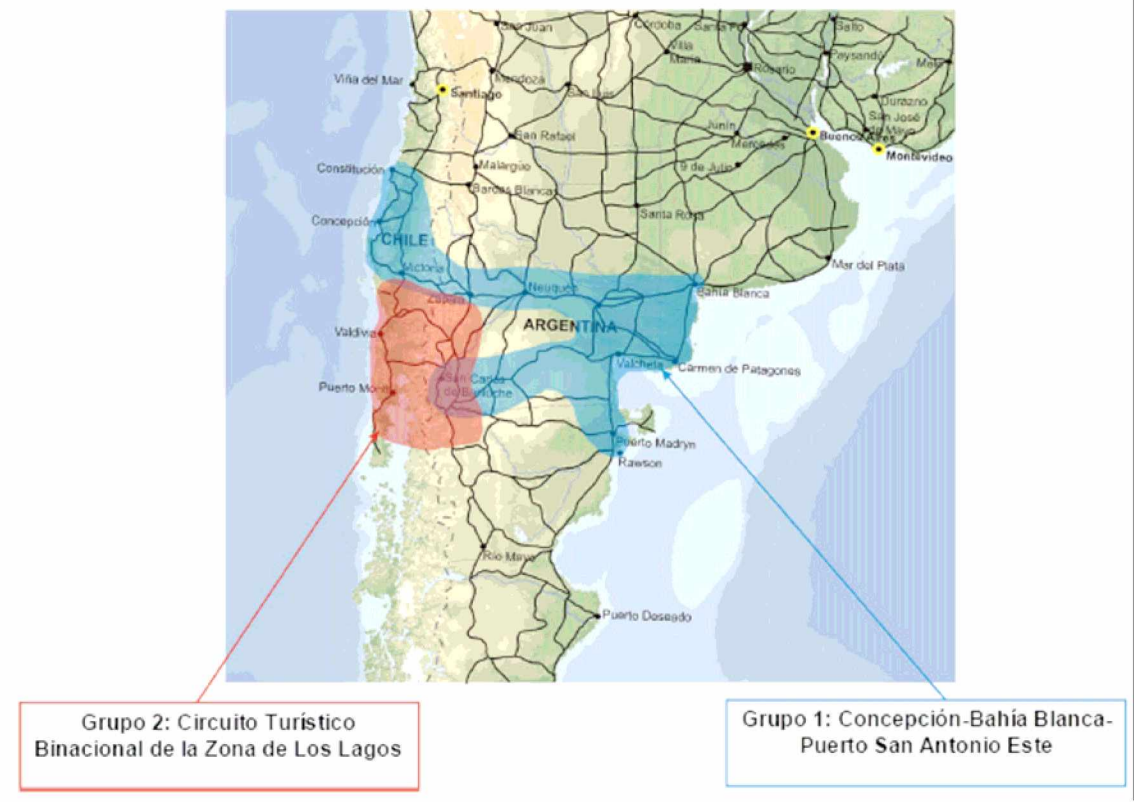
MAPA Nº36 EIXO DO SUL



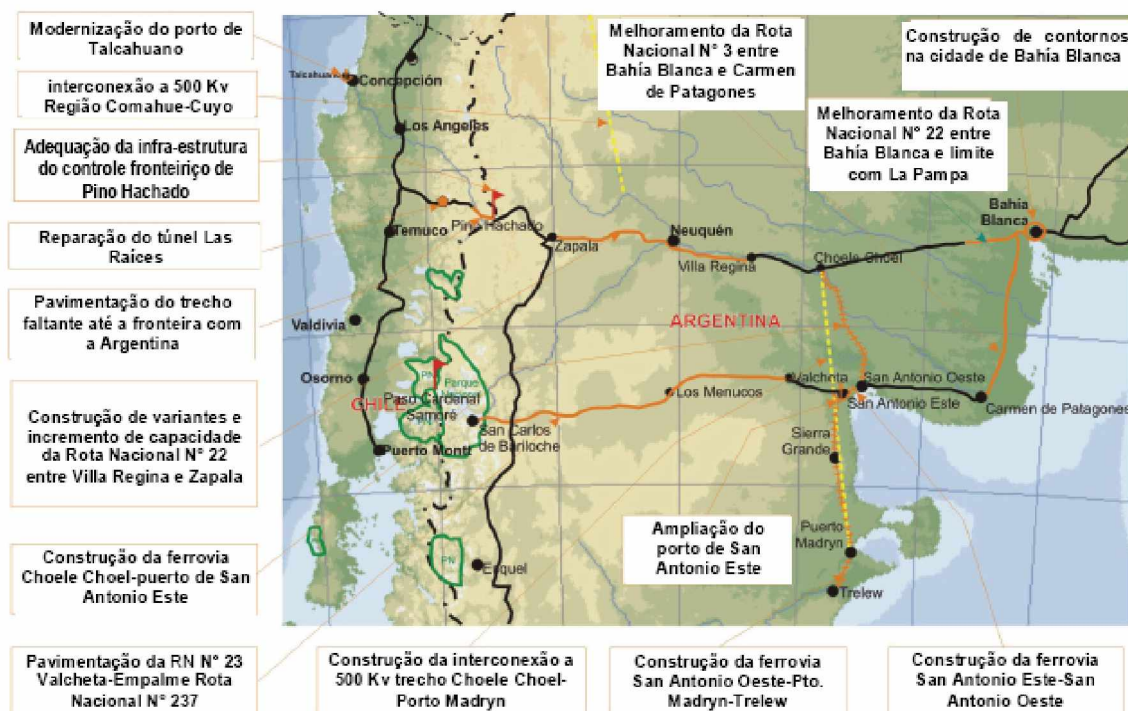
7.5.4. Grupos de projetos por partes do Eixo do Sul

O Eixo do Sul apresenta 2 Grupos de Projetos correspondentes a duas grandes áreas, tal como se aprecia no Mapa nº.37. O Grupo 1 corresponde aos projetos da área de Concepción, Bahía Blanca e Porto San Antonio Este. O Grupo 2 cobre as necessidades do Circuito Turístico Binacional da Zona Argentina e Chilena dos Lagos.

MAPA N°37 GRUPOS DE PROJETOS DO EIXO DO SUL



MAPA Nº 38 DO GRUPO 1 DO EIXO DO SUL



Projetos do Grupo 1 do Eixo do Sul	Investimento Estimado (US\$)
Adequação da infra-estrutura do controle fronteiriço de Pino Hachado	3.000.000
Ampliação do porto de San Antonio Este	25.000.000
Construção de variantes e incremento de capacidade da Rota Nacional N° 22 entre Villa Regina e Zapala	70.000.000
Construção de contornos na cidade de Bahía Blanca	8.000.000
Construção da ferrovia Choele Choel-porto de San Antonio Este	40.000.000
Construção da interconexão a 500 Kv Região Comahue-Cuyo	180.000.000
Construção da interconexão a 500 Kv trecho Choele Choel- Porto Madryn	80.000.000
Melhoramento da Rota Nacional N° 22 entre Bahía Blanca e limite com La Pampa	20.000.000
Melhoramento da Rota Nacional N° 3 entre Bahía Blanca e Carmen de Patagones	18.000.000
Pavimentação da Rota Nacional N° 23 Valcheta-Empalme Rota Nacional N° 237	120.000.000
Pavimentação do trecho faltante até a fronteira com a Argentina	5.000.000
Modernização do porto de Talcahuano	25.000.000
Reparação do túnel Las Raíces	5.250.000
Construção da ferrovia San Antonio Oeste-Pto. Madryn-Trelew	48.000.000
Construção da ferrovia San Antonio Este-San Antonio Oeste	8.500.000
TOTAL	655.750.000

MAPA Nº 39 DO GRUPO 2 DO EIXO DO SUL



Projetos do Grupo 2 do Eixo do Sul:	Investimento Estimado (US\$)
Adequação e manutenção das rotas inter-lagos no Chile	175.000.000
Complexo fronteiro com aptidão para controle integrado em passo Cardenal Samoré	2.000.000
Melhoramento da Rota Interlagos	200.000.000
Pavimentação do acesso ao Paso Icalma	13.000.000
Pavimentação do acesso ao Paso Tromen-Mauil Malal	13.000.000
Pavimentação do acesso ao Paso Hua Hum	13.000.000
TOTAL	416.000.000

PROJETOS ÂNCORA DO EIXO DO SUL

Grupo	Projetos âncora	Investimento Estimado (Milhões de US\$)	Natureza	Caráter	Estado de Preparação
1	Adequação da infraestrutura do Controle Fronteiriço de Pino Hachado	3,00	Público	Transnacional	S/Inf.
2	Adequação e manutenção das rotas inter-lagos no Chile e Argentina	175,00	Público	Transnacional	S/Inf.
TOTAL		178,00			

7.6. EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL

7.6.1. Localização e área de influência do Eixo

Trata-se de uma área com o propósito de propiciar as atividades em seu território e o seu acesso aos portos dos dois oceanos, além de interconectar suas partes na perspectiva do desenvolvimento e da integração da América do Sul, tal como se pode ver no mapa nº. 6.

Do Leste para o Oeste abrange:

- Os estados brasileiros de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo;
- Todo o Paraguai;
- Oito dos nove departamentos da Bolívia, com a exceção de Pando;
- A região de Tarapacá no norte do Chile; e
- As províncias peruanas de Arequipa, Moquegua e Tacna.

Tem 3,3 milhões de km², o que equivale a 28% da soma das superfícies dos cinco países participantes e 19% de toda a superfície sul-americana. As populações de seu território somam 86,9 milhões de habitantes, correspondendo a 36% da total dos seus países.

Seus principais centros urbanos e ordenados pela importância do número de seus habitantes são: São Paulo, com 10,3 milhões; Rio de Janeiro, com 6,2 milhões; La Paz, com 1,6 milhões; Santa Cruz, com 1,2 milhões; Campinas, com 1,1 milhões; Cochabamba, com 835 mil; Campo Grande, com 718 mil; Assunção, com 539 mil; Cuiabá, com 531 mil; Santos, com 431 mil; Tacna, com 282 mil; Iquique, com 221 mil; Oruro, com 217 mil; Arica, com 189 mil; Tarija, com 145 mil; Potosí, com 143 mil; Corumbá, com 96 mil; e Moquegua, com 55 mil habitantes.

Como se observa, esse Eixo é complementar e tem uma importante intercessão com o Eixo Mercosul Chile, tanto em termos geográficos como em termos dos objetivos de desenvolvimento e integração da América do Sul.

7.6.2. Características econômicas atuais e potenciais

Estima-se em US\$ 291 bilhões o Produto Interno Bruto gerado em seu território, equivalendo a 46% do gerado em todos os países que dele participam, e a 26% do total da América do Sul.

Possui uma importante produção de: soja e oleaginosas, cana-de-açúcar, papaias e produtos forrageiros, com uma significativa inserção no mercado internacional.

Produz cítricos de enorme competitividade, em especial laranjas e seu suco, particularmente no estado de São Paulo, com capacidade exportadora de aproximadamente 1,5 bilhões de dólares.

Tem uma destacada participação na produção mundial de carne de frango, carne de vaca e baby beef, com mais de 7 milhões de toneladas anuais. Igual importância assume sua produção de carne de outros camelídeos, representando uma maior proporção ainda no total mundial.

Possui uma forte atividade mineral de característica extrativista, representando uma porção majoritária dentro da extração da América do Sul: estanho, zinco, ferro e cobre.

Sua atividade industrial é das mais diversificadas e completas da América do Sul. No seu extremo leste existe um dos complexos industriais mais destacados e completos do continente que é o formado por São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte - ainda que essa última não se situe no seu território. Entretanto, uma grande parte da indústria do Eixo está orientada principalmente para atender o mercado interno, com tendências para vender para outros países do Mercosul e da América Latina.

Existe uma diferenciação de desenvolvimento econômico no Eixo entre as áreas brasileiras, por um lado, e as paraguaias e bolivianas pelo outro. Um dos propósitos do Eixo é uma articulação que permita o desenvolvimento da Bolívia, do Paraguai, do norte do Chile e também dos estados brasileiros do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

O Eixo é rico em recursos naturais: gás, petróleo e importantes jazidas de minerais de ferro, estanho, ouro, lítio e potássio; existentes dentro de seus limites.

Existem enormes reservas comprovadas de gás em Tarija, Chuquisaca e Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, e uma nova bacia acaba de ser descoberta na Bacia de Santos, no Brasil.

São bem importantes as reservas de mineral de ferro no centro do Eixo: Mutun (Bolívia) e Corumbá (Brasil).

No altiplano boliviano conta-se com importantes reservas de minerais: lítio e potássio, em Uyuni, prata e zinco, em San Cristóbal.

A produção hidroelétrica desta zona é muito importante (Itaipu e Yacyretá) e ainda há potencial para desenvolvimentos adicionais dentro do Eixo.

Os bosques também são uma base relevante junto com a produção e elaboração de madeira.

Através deste Eixo, o pólo industrial de Belo Horizonte-Rio de Janeiro-São Paulo ficaria comunicado com o oceano Pacífico no sul do Peru e norte do Chile. A região de Mato Grosso, o Pantanal e a região petroleira e de produção de soja de Santa Cruz teriam uma saída ao mercado do Oriente. A região paraguaia do Chaco e o sul da Bolívia, zonas semi-áridas escassamente povoadas, seriam beneficiadas pelo desenvolvimento de vias de comunicação.

A combinação de reservas de gás (Santa Cruz e Tarija) e de mineral de ferro (Mutun e Corumbá), no centro, abre a possibilidade de desenvolver uma indústria para a produção de pré-reduzidos de ferro e de aço. A abundância de gás também pode permitir a produção de fertilizantes e outros derivados petroquímicos.

É de se prever um incremento substancial do intercâmbio entre a Bolívia e o Brasil, tendo em vista o corredor que vai de Belo Horizonte passando por Corumbá, Porto Suárez, Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba e La Paz, e com construção do trecho de San José a Porto Suarez que está sendo providenciada. Esta via terá um significado maior na integração entre os dois países posto que corre paralela ao gasoduto que os une. Também é previsível o incremento do comércio entre o Brasil e as áreas chilenas que fazem parte do Eixo, passando por território boliviano.

Adicionalmente, a região apenas começa a se beneficiar da sua riqueza biológica, que pode servir de base para o desenvolvimento da biotecnologia, farmacêuticos e serviços ambientais para os mercados mundiais. É de se ressaltar nesse sentido que o potencial de desenvolvimento científico e tecnológico existente no Eixo é dos mais importantes pelas universidades e centros de pesquisa existentes, alguns de gravitação mundial.

Não se poderia deixar de citar o grande potencial para o desenvolvimento do turismo cultural, ecológico e de aventura.

A localização do Eixo no coração da América do Sul representa um atrativo para a localização de empresas de alcance sul-americano. A cidade de Santa Cruz de la Sierra, que hoje em dia conta com mais de um milhão de habitantes, é uma das com mais rápido crescimento populacional e econômico de toda América do Sul, acompanhada de perto por Tarija, mais ao sul. Impulsionadas fortemente pelo desenvolvimento da exploração do gás boliviano, essas duas regiões prometem continuar crescendo por cima das médias regionais durante a próxima década. Em Tarija, este crescimento tem sido acompanhado pelo desenvolvimento de outras indústrias de menor escala, mas de maior valor agregado e de grande impacto comercial, como é a indústria do vinho.

7.6.3. Características da infra-estrutura

A infra-estrutura de vias apresenta bom desenvolvimento dentro dos países, mas a inexistência de alguns trechos nas fronteiras entre Bolívia e Brasil, e entre Bolívia e Paraguai, dificultam uma interconexão interoceânica de alta capacidade.

Os passos de vias da Cordilheira dos Andes, quando existem, apresentam vulnerabilidades, estando sujeitos a freqüentes interrupções.

Na Bolívia não existe conexão entre os sistemas ferroviários do oriente e ocidente, sendo que a Cordilheira não é cruzada por esta forma de transporte.

Existem gasodutos que atravessam todo o Eixo, ainda que as interconexões elétricas sejam frágeis ou inexistentes entre Bolívia e Paraguai.

Dois países do Eixo são mediterrâneos, Bolívia e Paraguai, e existe muito congestionamento nos portos do extremo leste (Santos e Sepetiba).

A via principal Belo Horizonte-Corumbá-Porto Suárez-Santa Cruz de la Sierra-Cochabamba-La Paz existe em quase sua totalidade. A maior parte do trecho faltante (San José/Porto Suárez) tem recebido financiamento da CAF e do BID para sua construção e o primeiro pacote de obras tem sido recentemente concebido.

Parte da região carece de conexões de fibra óptica.

Existe uma boa rede de aeroportos, mas sua utilização mais intensiva requer melhoras em alguns locais do Eixo.

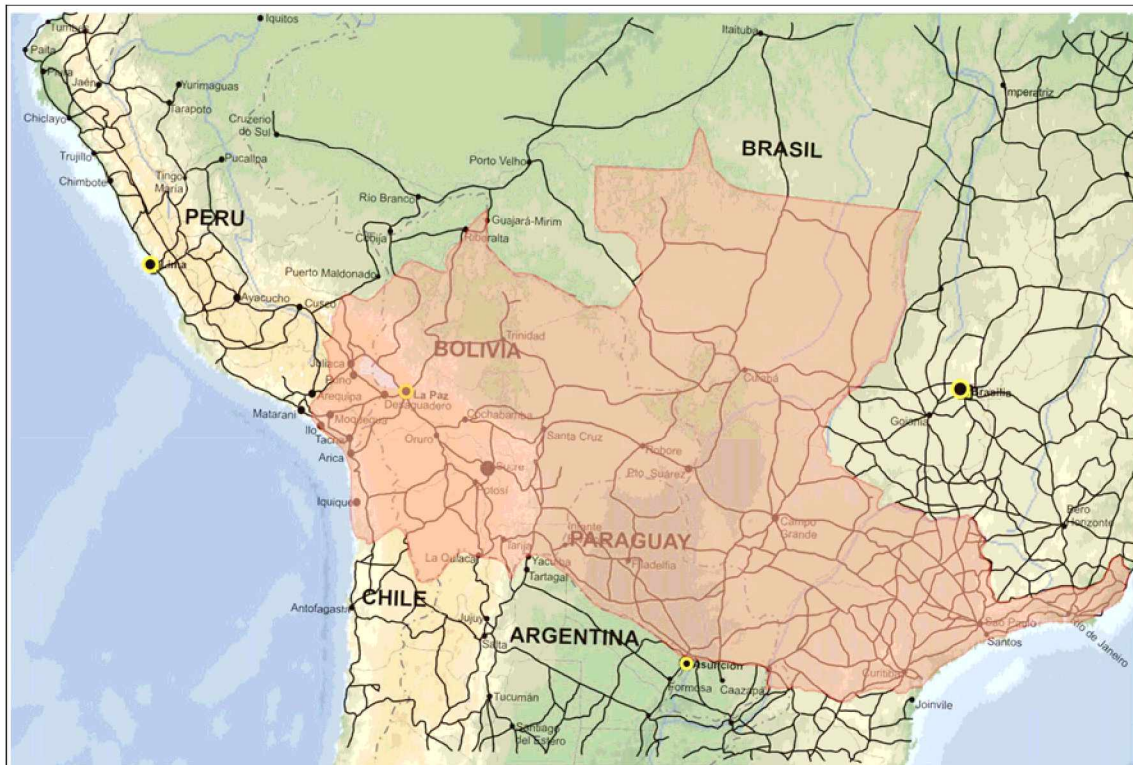
A região central do Eixo é um território mediterrâneo relativamente isolado, longe das costas, contornado a oeste pela Cordilheira Andina, ao norte pela Selva Amazônica, e ao leste pelo Pantanal. Todos esses pontos de fronteira constituem importantes barreiras geográficas para o transporte.

Atualmente não existe uma conexão de nível internacional entre Bolívia e Brasil. A rodovia Santa Cruz-Porto Suárez, atualmente em construção, será a primeira dessa natureza.

Existe um importante afunilamento na subida rodoviária desde Santa Cruz em direção a Cochabamba no setor El Sillar, o qual apresenta problemas de estabilidade de terraplenagens. Os principais estreitamentos e interrupções estão situados nas fronteiras da Bolívia e do Paraguai, entre estes mesmos países e com os outros que formam parte do Eixo.

Os níveis de cobertura e os custos dos serviços de telecomunicações são insatisfatórios e contribuem para o isolamento das populações e o entorpecimento dos negócios no Eixo.

MAPA Nº 40 EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL



7.6.4. Grupos de projetos por partes do Eixo Interoceânico Central

No Eixo Interoceânico Central foram separadas três áreas, cada uma com seu Grupo de Projetos a serem implementados, de modo a organizar o desenvolvimento dos territórios e a integração regional naquelas partes do continente. As áreas, cada uma com seu grupo de projetos, figuram no Mapa nº. 41.

São 5 Grupos de Projetos 4 se destinam às seguintes conexões:

Grupo 1: Chile com Bolívia, Paraguai e Brasil;

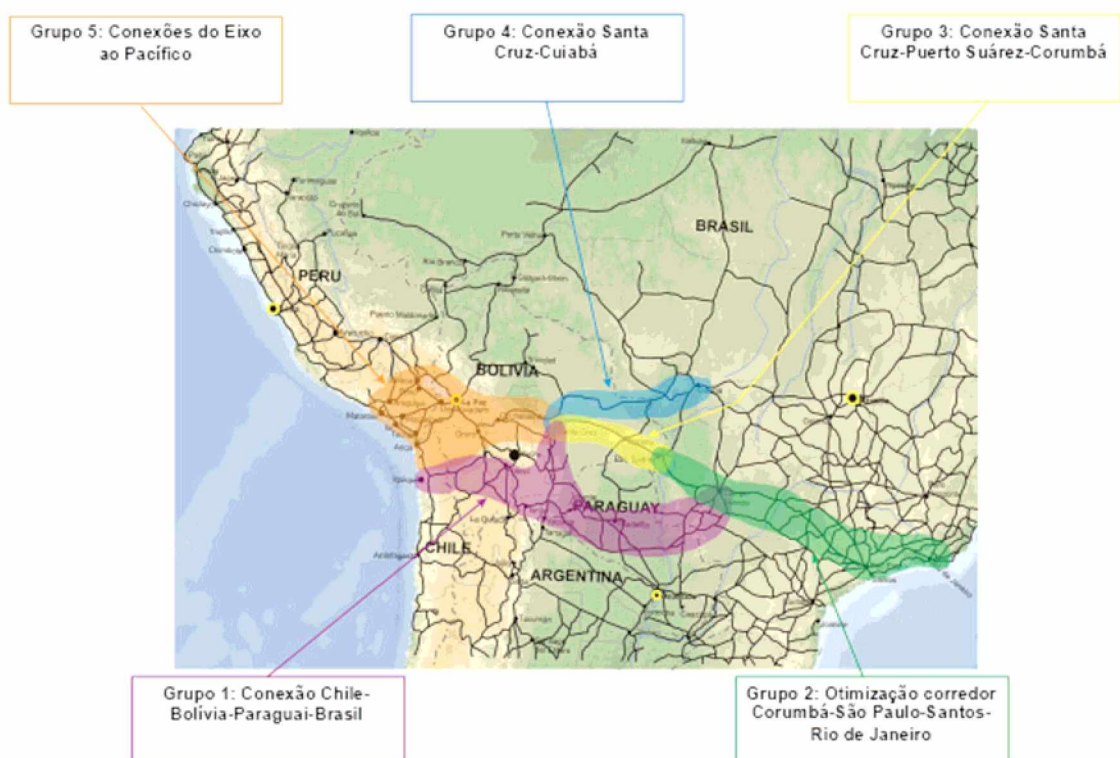
Grupo 3: Santa Cruz, com Porto Suarez e Corumbá;

Grupo 4: Santa Cruz com Cuiabá;

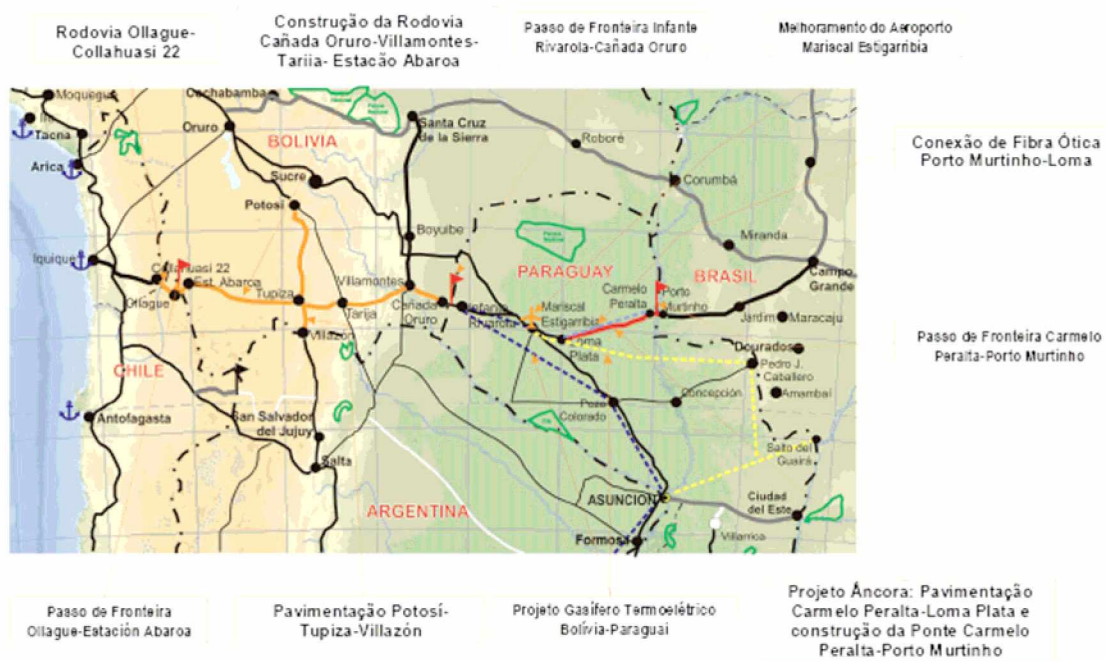
Grupo 5: as conexões do Eixo ao Pacífico.

O Grupo 2 tem por objetivo a otimização do Corredor Corumbá, São Paulo, Santos e Rio de Janeiro.

MAPA Nº 41 GRUPOS DE PROJETOS DO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL



MAPA Nº 42. DO GRUPO 1 DO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL



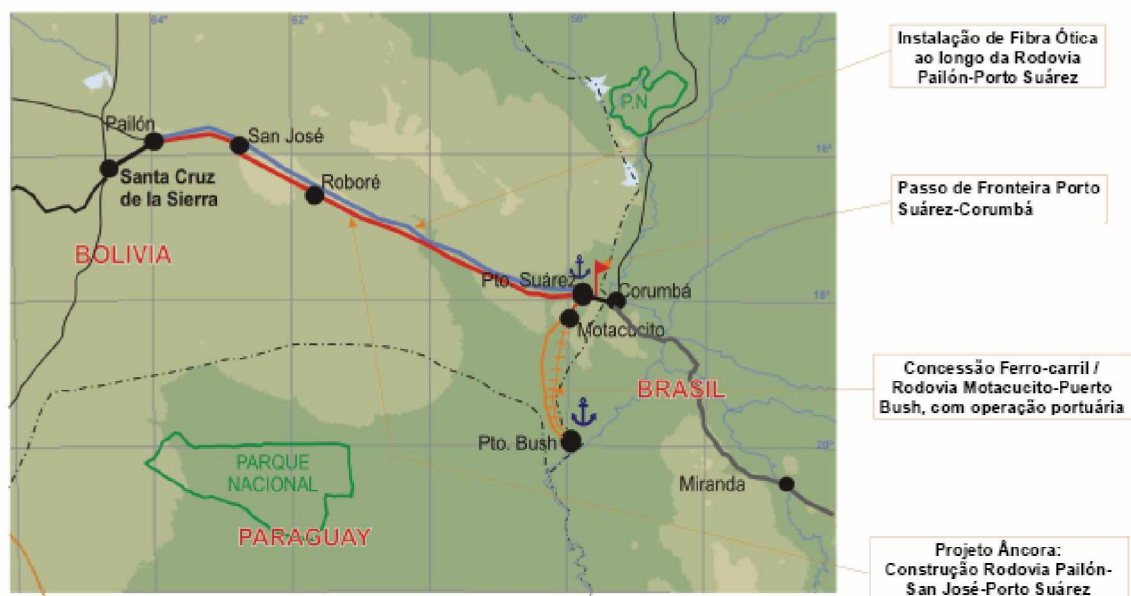
Projetos do Grupo 1 do Eixo Interoceânico Central	Investimento Estimado (US\$)
Eixo Interoceânico Central Carmelo Peralta-Loma Plata e construção da Ponte Carmelo Peralta-Porto Murtinho	127.000.000
Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa	366.000.000
Passo de Fronteira Ollague-Estación Abaroa	1.600.000
Pavimentação Potosí-Tupiza-Villazón	S/Inf.
Rodovia Ollague-Collahuasi 22	20.000.000
Conexão de Fibra Ótica Porto Murtinho-Loma Plata	2.000.000
Melhoramento do Aeroporto Mariscal Estigarribia	30.000.000
Passo de Fronteira Carmelo Peralta-Porto Murtinho	1.200.000
Passo de Fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	1.200.000
Projeto Gasífero Termoelétrico Bolívia-Paraguai	161.000.000
TOTAL	710.000.000

MAPA Nº. 43 DO GRUPO 2 DO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL



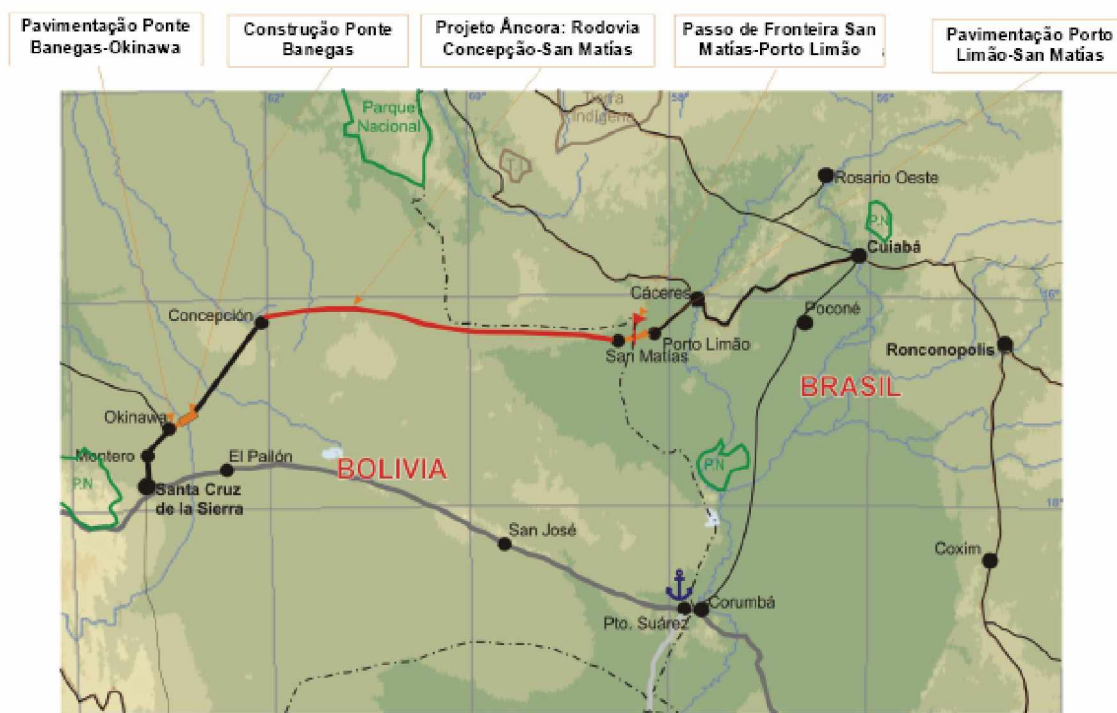
Projetos do Grupo 2 do Eixo Interoceânico Central:	Investimento Estimado (US\$)
Anel Ferroviário de São Paulo (trecho norte e sul)	300.000.000
Acesso de via ao Porto de Sepetiba	41.000.000
Anel Ferroviário de Campo Grande	21.000.000
Contorno da via de Campo Grande	4.800.000
Contorno da via de Corumbá	2.413.793
Anel de Contorno da via de Rio de Janeiro	119.000.000
Recuperação de trecho ferroviário Bauru-Santos (SP)	41.379.310
Recuperação de trecho ferroviário Corumbá (MS)-Bauru (SP)	340.689.655
Modernização do Porto de Santos	35.174.138
Recuperação de trecho ferroviário Corumbá-Campo Grande (Ferrovia de Pantanal)	63.900.000
Via Perimetral do Porto de Santos	166.000.000
TOTAL	1.135.356.897

MAPA Nº. 44 DO GRUPO 3 DO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL



Eixo Interoceânico Central: Grupo 3	Investimento Estimado (US\$)
Construção Rodovia Pailón-San José-Porto Suárez	251.439.558
Concessão Ferro-carril / Rodovia Motacucito-Porto Bush, com operação portuária	84.000.000
Instalação de Fibra Ótica ao longo da Rodovia Pailón-Porto Suárez	2.500.000
Passo de Fronteira Porto Suárez-Corumbá	2.000.000
TOTAL	339.939.558

MAPA Nº. 45 DO GRUPO 4 DO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL –



Eixo Interoceânico Central: Grupo 4	Investimento Estimado (US\$)
Rodovia Conceção-San Matias	256.000.000
Ponte Banegas	25.000.000
Pavimentação Ponte Banegas-Okinawa	S/Inf.
Passo de Fronteira San Matías-Porto Limão	2.000.000
Pavimentação Porto Limão-San Matias	14.255.000
TOTAL	297.255.000

MAPA Nº 46 DO GRUPO 5 DO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL



Eixo Interoceânico Central: Grupo 5	Investimento Estimado (US\$)
Reabilitação trecho El Sillar	30.000.000
Rodovia Oruro-Pisiga	238.000.000
Passo de Fronteira Pisiga-Colchane	2.000.000
Concessão do Aeroporto de Arica	10.000.000
Melhoramento de serviços no Porto de Arica	50.000.000
Reabilitação Rodovia Iquique-Colchane	9.000.000
Ferrovia Aiquile-Santa Cruz	400.000.000
Pavimentação Rodovia antiga Santa Cruz-Cochabamba	S/Inf.
Reabilitação Ponte da Amizade (Ponte Eisenhower)	4.400.000
Reabilitação de vários trechos da Rodovia Arica-Tambo Quemado (trecho Chileno)	S/Inf.
Pavimentação Tacna-Mazocruz (Rota Desaguadero)	80.000.000
Reabilitação Ilo-Matarani (Margem Sul)	S/Inf.
Melhoramento dos Portos de Ilo e Matarani	S/Inf.
Melhoramento do Aeroporto de Ilo	S/Inf.
TOTAL	823.400.000

**PROJETOS ÂNCORA DO EIXO INTEROCEÂNICO
CENTRAL**

Grupo	Projetos Âncora	Investimento Estimado (US\$)	Natureza	Caráter	Estado de Preparação
1	Pavimentação Carmelo Peralta-Loma Plata e construção da ponte Carmelo Peralta-Porto Murtinho	127.000.000	Público	Nacional	Factibilidade em execução
2	Anel ferroviário de São Paulo (trecho norte e sul)	300.000.000	Misto	Nacional	S/Inf.
3	Construção da rodovia Pailón-San José-Porto Suárez	251.439.558	Público	Nacional	Eng. de detalhe
4	Rodovia Concepción-San Matías	256.000.000	Misto	Nacional	Eng. de detalhe em execução
5	Reabilitação trecho El Sillar	30.000.000	Público	Nacional	Factibilidade concluída
TOTAL		964.439.558			

7.7. EIXO MERCOSUL-CHILE

7.7.1. Localização e área de influência do Eixo

O Eixo MERCOSUL-Chile possui uma superfície de 3,1 milhões de km² e abrange a República Oriental do Uruguai, o centro do Chile, o centro e noroeste da Argentina, o sul do Brasil e o sudeste do Paraguai, assim como se ilustra no Mapa nº 7.

Em seu território estão:

- Os estados de Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, no sul-sudoeste brasileiro;
- Toda a República Oriental do Uruguai;
- No Paraguai, a região ao leste do Rio Paraguai e ao norte-oeste do Rio Paraná, ou região ocidental paraguaia;
- Na Argentina, inclui as províncias de Misiones, Corrientes, Entre Ríos, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, La Pampa, San Luis, Mendoza e San Juan;
- No Chile, as regiões de Coquimbo, Valparaíso, Libertador O'Higgins, e a Região Metropolitana de Santiago.

Possui uma população estimada de 126 milhões de habitantes. Sua densidade média de quase 41 habitantes por km² está influenciada pelas concentrações da população em algumas zonas como a de São Paulo, com 149 hab./km² e 29% do território do Eixo; a da região metropolitana de Santiago, com 392 hab./km² e 4% da superfície do eixo; a de Buenos Aires, com 53 hab./km² e 13% da área do Eixo.

Nele estão as capitais de todos os estados e províncias pertinentes, bem como as capitais nacionais da Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai. Os países que apresentam as maiores concentrações de população urbana são o Brasil e a Argentina.

7.7.2. Características econômicas atuais e potenciais

A importância econômica desse Eixo no continente sul americano é indiscutível. Com uma população equivalente a 48% da Região, gera cerca de 70% da atividade econômica da América do Sul (aproximadamente US\$ 500.000 milhões ao ano). Contém mais de dez concentrações urbanas com mais de 1 milhão de habitantes cada uma, incluindo as mega-cidades de Santiago, Buenos Aires, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba.

Neles estão os maiores centros industriais da América do Sul, com diversas indústrias de alto valor agregado (aeronáutica, automotriz, metal-mecânica, petroquímica, agroindústria, materiais de construção). Além disso, suas indústrias estão articuladas com os seus territórios agrícolas que são os mais produtivos do mundo (grãos, café, soja, frutas e gado).

A economia futura do Eixo continuará combinando o desenvolvimento industrial de alto valor agregado com a produção agropecuária de grande escala e a provisão de diversos serviços. Os múltiplos e fáceis acessos a portos sobre o Atlântico propiciam o acesso com os mercados mundiais, e aos países da Região, apoiando o crescente comércio sul-americano.

Estima-se um importante crescimento de cidades de porte médio que servem de apoio para a formação e o funcionamento de cadeias de produção e comercialização na medida em que se aperfeiçoe e se complete a rede de transportes conectando-as com regiões vizinhas.

O fato mais relevante desse Eixo é, sem dúvida, o MERCOSUL. Devido a esse processo de integração está havendo um forte crescimento no comércio intra-regional, promovendo um adequado desenvolvimento da infra-estrutura..

Para continuar o processo de desenvolvimento e de integração dos países e áreas participantes desse Eixo, destaca-se a necessidade de uma paulatina harmonização entre os regulamentos e normas que incidem nas obras e serviços de transportes, energia e comunicação, posto que o crescimento do comércio já exige tal medida para passar a níveis superiores que se avizinham.

São componentes importantes de sua economia:

- A produção primária e as indústrias extrativas nos ramos de cereais, oleaginosas, hortaliças, frutas, carnes, peles, couros, madeira, peixes, minerais metálicos e não metálicos, algodão, tabaco, petróleo e gás;
- A agroindústria incluindo a indústria florestal madeireira, papel, alimentos e bebidas, sucos cítricos, vinhos, lácteos e cigarros;
- Todo um completo setor industrial com siderurgia, metalurgia ferrosa e do alumínio, alimentos e bebidas, química e petroquímica, metal-mecânica, automotriz, eletrodomésticos, têxtil e confecções, borracha e plásticos;
- Todos os tipos de serviços, incluindo os portuários, os de logística, os de comércio exterior, os de turismo, os de lazer e cultura, os serviços financeiros e os de transportes e comunicações, eletricidade, gás e água.

7.7.3. Características da infra-estrutura

O Eixo MERCOSUL-Chile possui uma infra-estrutura madura e complexa, integrada por uma vasta e intrincada rede de transportes, instalações energéticas e sistemas de comunicações que, mesmo oferecendo a maior conectividade geral e as melhores facilidades de energia, transporte e comunicações da América do Sul, requer aumentar sua capacidade e melhorar sua conservação e operação.

Existe uma ampla rede interconectando adequadamente entre si as zonas produtivas e habitadas, do campo e das cidades, com suas rodovias estruturais e secundárias. Entretanto, a capacidade de muitas dessas rodovias, de pontes e encruzilhadas é deficiente, causando aumentos nos custos de transporte ao provocar aumento de distâncias a percorrer. Além disso, dado o elevado tráfego e a deficiente manutenção, em alguns trechos aparecem freqüentemente acidentes e conflitos com a população local.

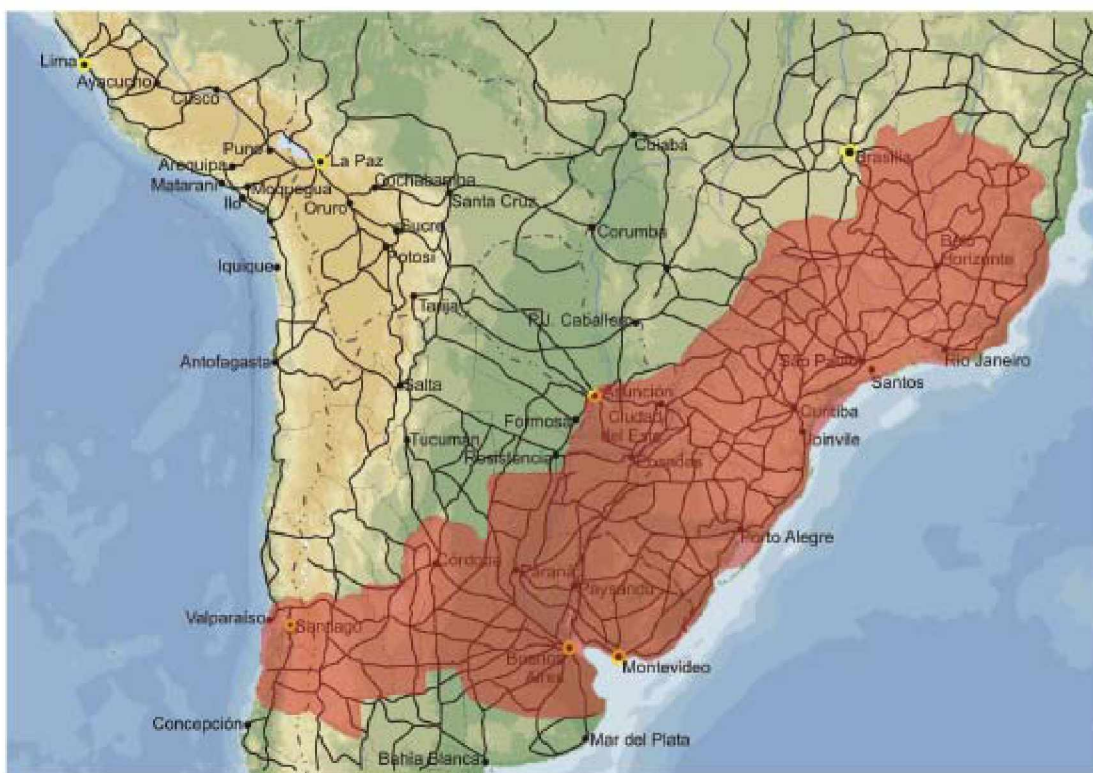
Desempenha papel importante no Eixo a rede de rodovias do Brasil, do Uruguai, da Argentina e do Chile. Essa rede conecta entre si os portos, os pólos industriais existentes e as áreas de produção agropecuária. Desse modo, tal rede contribui para exportações através dos portos do Atlântico e do Pacífico, inclusive das economicamente muito importantes vendas de produtos agroindustriais para a Europa e ao Oriente Asiático.

Entretanto, essa rede rodoviária requer importantes obras para atravessar a Cordilheira dos Andes no Passo de Cristo situado entre a Argentina e o Chile, e em pontes sobre os rios Paraná, de La Plata, Uruguai, Paraguai e Jaguarão.

A rede ferroviária está obsoleta e deteriorada em alguns trechos e apresenta diferenças de bitola entre as redes de diferentes países. Não existem estações de transferência de cargas nas fronteiras necessárias para o transporte intermodal.

Os sistemas de telecomunicações recentemente avançaram bastante. Faz-se necessário, no entanto, maior avanço em alguns pontos como nos sistemas internos do Paraguai e do Uruguai, na conexão por fibra ótica do Paraguai, na vinculação de toda a área do Eixo através de comunicação via satélite e na ampliação dos serviços de internet por banda larga. Em todos esses avanços necessários faz falta um esforço de harmonização das regulamentações na infra-estrutura e no funcionamento das telecomunicações, inclusive e principalmente, com toda a América do Sul.

MAPA Nº 47 EIXO MERCOSUL CHILE



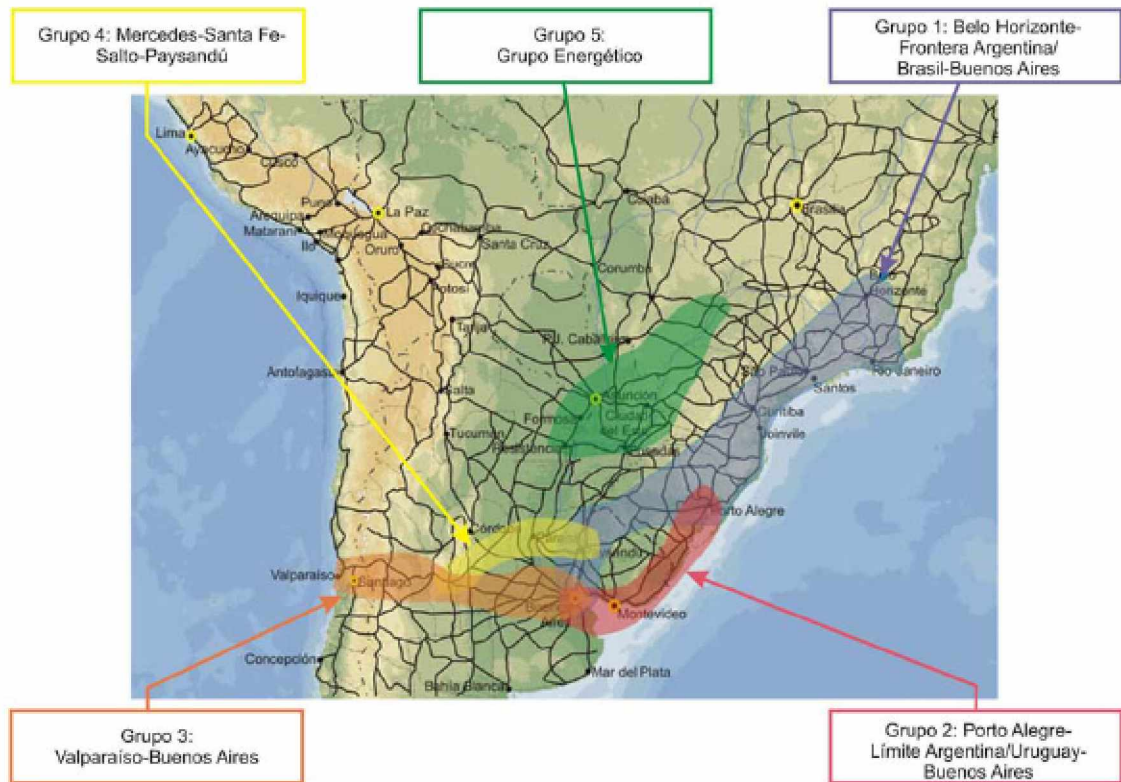
7.7.4. Grupos de projetos por partes do Eixo Mercosul-Chile

Na abordagem do Eixo Mercosul-Chile foram consideradas 5 partes para o desenvolvimento e a integração dos países pertinentes. O Grupo 5 é geral do ponto de vista territorial e corresponde a todos os projetos necessários para a geração e interconexão energética do Eixo. Os 4 primeiros Grupos correspondem às seguintes articulações dos transportes:

- Grupo 1: Belo Horizonte, Fronteira com a Argentina até Buenos Aires;
- Grupo 2: Porto-Alegre, fronteira da Argentina com o Uruguai até Buenos Aires;

- Grupo 3: de Valparaíso até Buenos Aires; e,
- Grupo 4: de Mercedes, a Santa Fé, Salto e Paissandu.

MAPA N°. 48 DOS GRUPOS DE PROJETOS DO EIXO MERCOSUL – CHILE

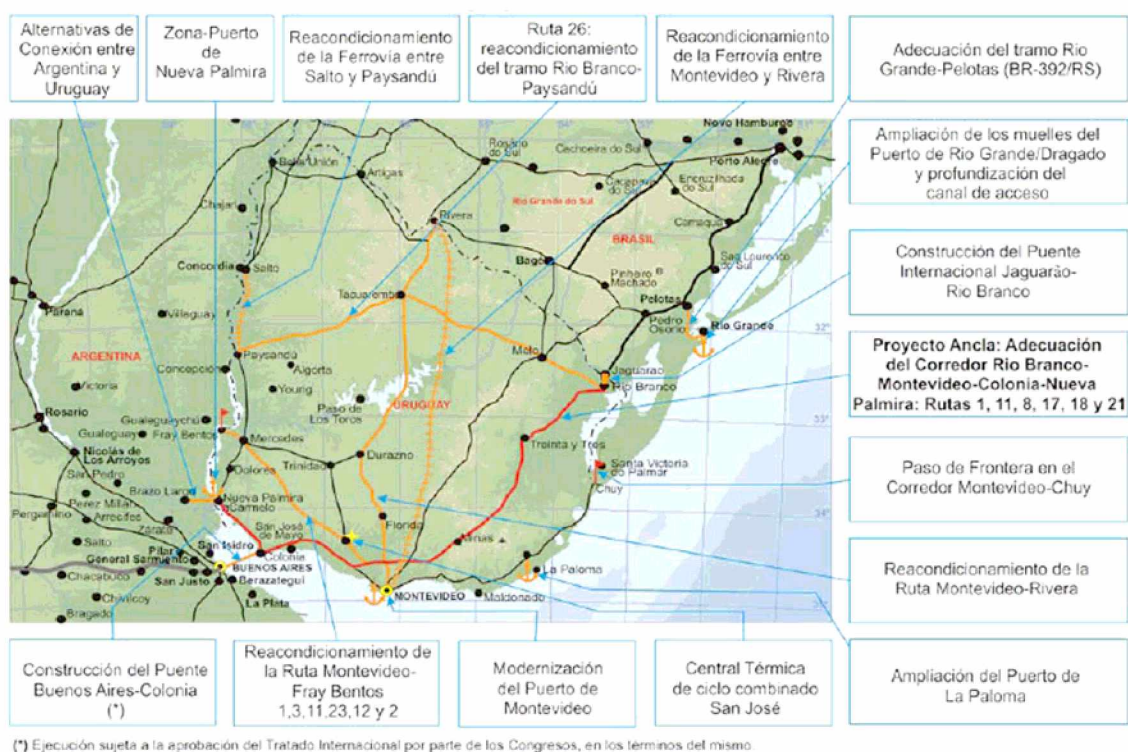


MAPA Nº. 49 DO GRUPO 1 DO EIXO MERCOSUL-CHILE



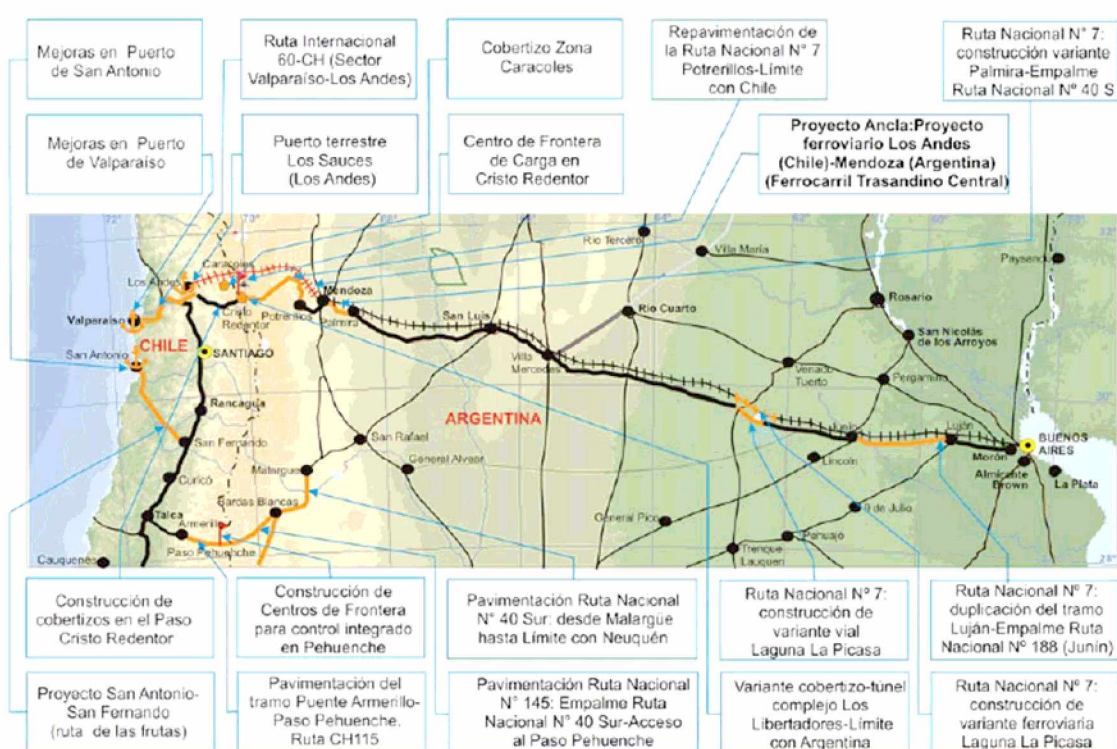
Projetos do Grupo 1 do Eixo Mercosul-Chile	Investimento Estimado (milhões de US\$)
Duplicação da Rota 14 entre Passo de Los Libres a Gualeguaychú	270,00
Construção e implantação de controle integrado de carga em Passo de Los Libres	4,30
Conclusão da duplicação do trecho da via Belo Horizonte-São Paulo	S/Inf.
Adequação trecho Navegantes-Rio do Sul	41,38
Ampliação do Aeroporto de Campinas	71,55
Ampliação do Aeroporto Guarulhos	460,41
Melhoramentos e ampliação da infra-estrutura do Porto de São Francisco do Sul (SC)	4,03
Melhoramentos da infra-estrutura do Porto de Itajaí (SC)	4,41
Anel da via em Belo Horizonte (BR-381/MG adequação)	69,00
Conclusão da duplicação do trecho São Paulo-Curitiba	1.700,00
Construção do Anel da via de São Paulo (trecho sul)	127,24
Pavimentação da rota BR-282/SC Florianópolis-Fronteira com a Argentina	25,00
Construção do trecho Santa Maria-Rosário do Sul (BR-158/ RS)	6,00
Duplicação do trecho Palhoça/Osório (BR-101/SC)	283,00
Novas Pontes Argentina-Brasil (Rio Uruguai)	7,00
Recuperação das instalações e moles do Porto de Laguna (SC)	3,59
Recuperação Porto Alegre/Uruguiana (BR-290/RS)	11,00
TOTAL	3.087,91

MAPA N.º. 50 DO GRUPO 2 DO EIXO MERCOSUL-CHILE



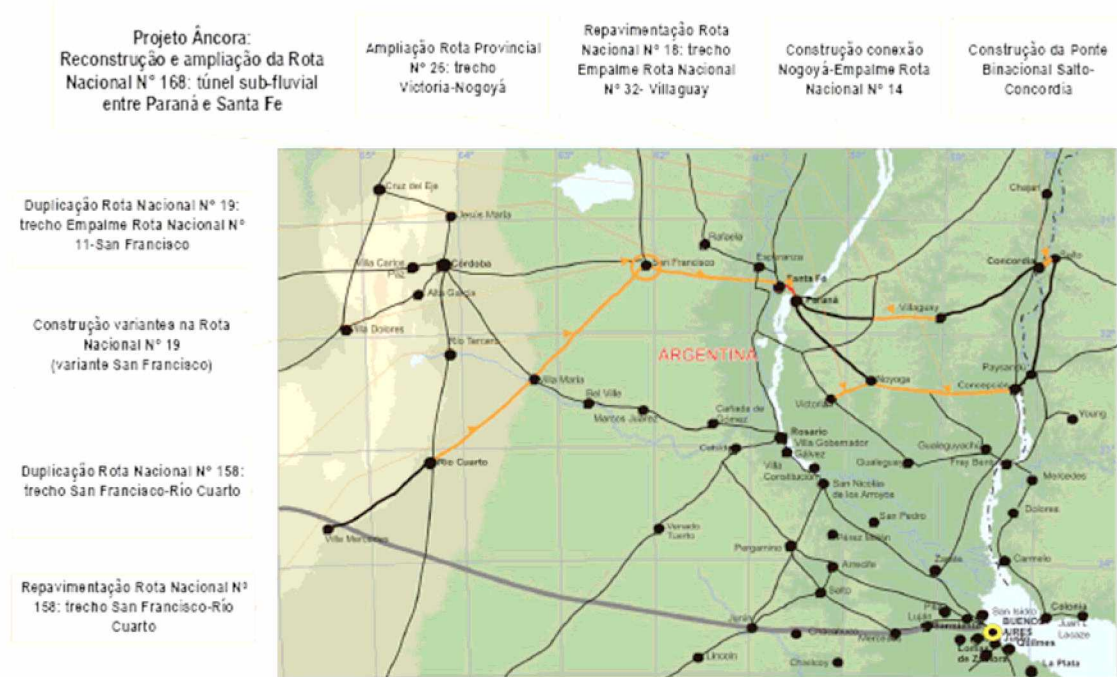
Projetos do Grupo 2 do Eixo MERCOSUL-Chile	Investimento Estimado (milhões de US\$)
Adequação do corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira. Rutas 1, 11, 8, 17, 18 e 21	90,37
Adequação do trecho Rio Grande-Pelotas (BR-392/RS)	99,00
Ampliação dos molhes do Porto de Rio Grande/ Dragado e aprofundamento do canal de acesso	129,31
Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco	12,00
Passo de Fronteira no Corredor Montevideo-Chuy	S/Inf.
Ampliação do Porto de La Paloma	30,00
Zona-Porto de Nueva Palmira	10,00
Central térmica de ciclo combinado San José	170,00
Recapagem da Ruta Montevideo-Rivera	21,84
Ruta 26: reparação do trecho Rio Branco-Paysandú	8,12
Reparação da Ruta Montevideo-Fray Bentos 1, 3, 11, 23, 12 y 2	15,54
Reparação da Ferrovía entre Montevideo y Rivera	54,50
Reparação da Ferrovía entre Salto e Paysandú	9,30
Construção da ponte Buenos Aires-Colonia (*)	800,00
Modernização do porto de Montevideo	85,00
Alternativas de conexão entre Argentina e Uruguai	S/Inf.
TOTAL	1.534,98

MAPA N° 51 DO GRUPO 3 DO EIXO MERCOSUL-CHILE



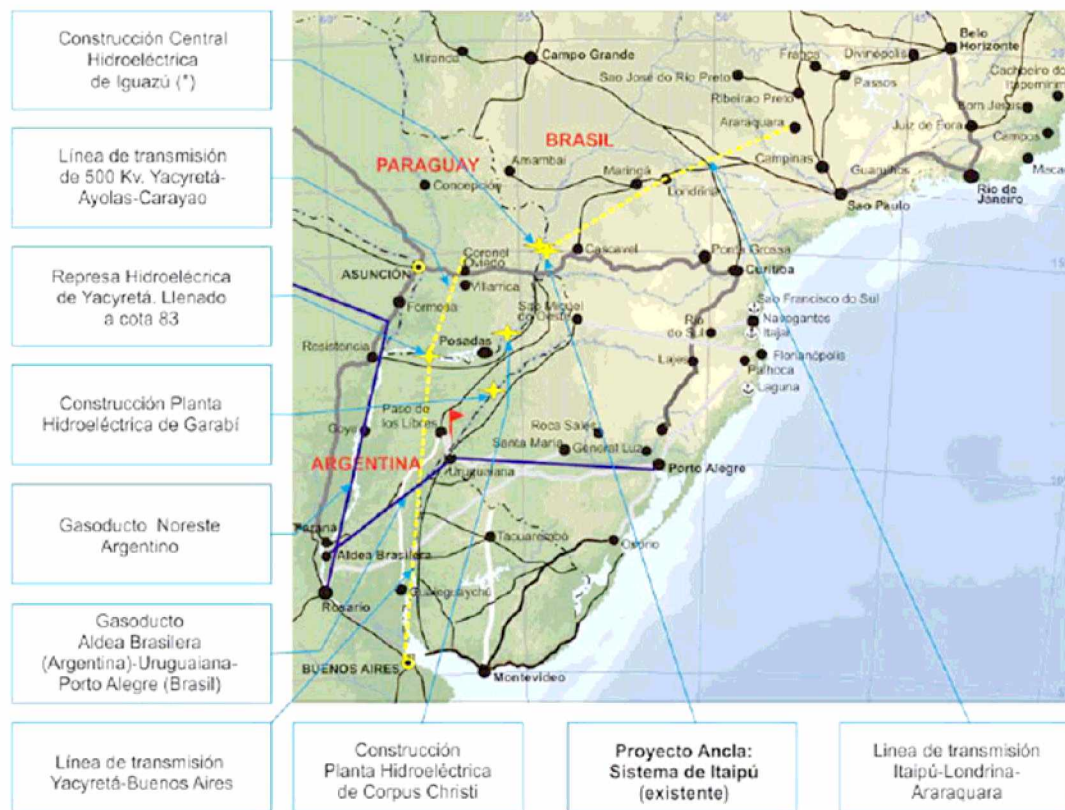
Projetos do Grupo 3 DO Eixo MERCOSUL-Chile:	Investimento Estimado (milhões de US\$)
Projeto Ferroviário Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	224,00
Centro de Fronteira de Carga no Cristo Redentor	7,00
Construção de Centros de Fronteira para controle integrado em Pehuenche	2,00
Construção de coberturas no Paso Cristo Redentor	42,00
Pavimentação da Ruta Nacional N° 145: Empalme Ruta Nacional N° 40 Sur- Acceso al Paso Pehuenche	23,00
Pavimentação Ruta Nacional N° 40 Sur: desde Malargüe até o Límite com Neuquén	16,00
Repavimentação da Ruta Nacional N° 7 Potrerillos-Límite com o Chile	14,00
Ruta Nacional N° 7: Construção de variante vial Laguna La Picasa	10,00
Ruta Nacional N° 7: Construção de variante ferroviária Laguna La Picasa	30,00
Ruta Nacional N° 7: Construção variante Palmira-Empalme Ruta Nacional N° 40 S	13,00
Ruta Nacional N° 7: duplicação do trecho Luján-Empalme Ruta Nacional N° 188 (Junín)	90,00
Cobertizo zona Caracoles	S/Inf.
Ruta Internacional 60-CH (Sector Valparaíso-Los Andes)	165,00
Melhorias no Porto de Valparaíso	155,00
Pavimentação do trecho Ponte Armerillo-Paso Pehuenche. Ruta CH115	5,40
Porto terrestre Los Sauces (Los Andes)	12,50
Projeto San Antonio-San Fernando (ruta de las frutas)	64,00
Variante cobertizo-túnel complejo Los Libertadores-Límite con Argentina	8,00
Melhorias no Porto de San Antonio	34,50
TOTAL	915,40

MAPA Nº. 52 DO GRUPO 4 DO EIXO MERCOSUL-CHILE



Projetos do Grupo 4 do Eixo MERCOSUL-Chile	Investimento Estimado (milhões de US\$)
Reconstrução e ampliação da Rota Nacional Nº 168: túnel sub-fluvial entre Paraná e Santa Fé	16,00
Ampliação Rota Provincial Nº 26: trecho Victoria-Nogoyá	6,00
Construção conexão Nogoyá-Empalme Rota Nacional Nº 14	S/Inf.
Construção da Ponte Binacional Salto-Concordia	12,00
Construção variantes na Rota Nacional Nº 19 (variante San Francisco)	6,60
Repavimentação Rota Nacional Nº 158: trecho San Francisco-Río Cuarto	39,50
Duplicação Rota Nacional Nº 19: trecho Empalme Rota Nacional Nº 11-San Francisco	60,00
Repavimentação Rota Nacional Nº 18: trecho Empalme Rota Nacional Nº 32- Villaguay	10,00
Duplicação Rota Nacional Nº 158: trecho San Francisco-Río Cuarto	60,00
TOTAL	210,10

MAPA Nº 53 DO GRUPO 5 DO EIXO MERCOSUL-CHILE



(*) Los países analizarán la propuesta de incorporación de este proyecto en base a la información técnica que provee la Coordinación Nacional de Paraguay

Projetos do Grupo 5 do Eixo MERCOSUL- Chile	Investimento Estimado (milhões de US\$)
Sistema de Itaipú (existente)	S/Inf.
Linha de transmissão Yacyretá-Buenos Aires	150,00
Construção Planta Hidroelétrica de Corpus Christi	2.100,00
Construção Planta Hidroelétrica de Garabí	1.300,00
Represa Hidroelétrica de Yacyretá. Llenado a cota 83	1.074,00
Gasoduto Aldea Brasileira (Argentina)-Uruguaiiana-Porto Alegre (Brasil)	510,00
Línea de transmissão Itaipú-Londrina-Araraquara	149,14
Línea de transmissão de 500 Kv Yacyretá-Ayolas-Carayao	130,00
Gasoduto Noreste Argentino	1.000,00
Construção Central Hidroelétrica de Iguazú (*)	S/Inf.
TOTAL	6.413.14

(*) Os países analisaram a proposta de incorporação deste projeto com base na informação técnica proveniente da Coordenação Nacional do Paraguai

7.8. EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA

7.8.1. Localização e área de influência do Eixo

O Eixo Peru-Brasil-Bolívia tem por objetivo integrar os estados brasileiros do Acre, Rondônia, Amazonas e Mato-Grosso com os departamentos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Puno e Madre de Dios no sul de Peru, e com dois departamentos da Bolívia, Pando e Beni. Nele estão os portos peruanos de Matarani e Ilo que terão importante papel na integração econômica do Eixo. Ilustra-se sua situação, suas áreas e centros urbanos pertinentes no Mapa de nº 8.

Estima-se sua superfície em 3,5 milhões de km² das quais 82% estão no Brasil, 10% no Peru e 8% na Bolívia. Sua população gira em torno de 12,3 milhões de habitantes, com 62% na área urbana.

No Peru fazem parte do Eixo as cidades de Arequipa, Cuzco, Puno-Juliacá, Tacna, Moquegua e Porto Maldonado. Nesse país registra-se ainda a pertinência das localidades fronteiriças de Iñapari, Iberi, San Lornzo e Porto Heath.

Do Brasil estão no Eixo as cidades de Rio Branco, Porto Velho, Manaus, Cuiabá e as localidades limítrofes de Assis, Brasiléia e Guajará-Mirim.

Da Bolívia fazem parte do Eixo as cidades de Cobija, Trinidad e Riberalta, e também as localidades fronteiriças de Bolpebra, Porvenir, Extrema e Guayaramirín.

7.8.2. Características econômicas atuais e potenciais

Estima-se em cerca de US\$ 31 bilhões o Produto Interno Bruto do Eixo, dos quais o Brasil responde por 68%, o Peru por 31 % e a Bolívia por 1%.

Um dos objetivos da delimitação desse Eixo é o de dar acesso à zona isolada do sul da Amazônia, que se vincula apenas com o núcleo relativamente isolado de Manaus, através do Rio Madeira, utilizando o porto de Itacoatiara num percurso de aproximadamente mil km. O Rio Madeira é o principal afluente do Amazonas e permite trânsito de embarcações de mais ou menos 6 toneladas de capacidade.

O coração do Eixo é um sistema de pequenas e médias cidades localizadas no entorno da tríplice fronteira de Bolívia, Brasil e Peru. São elas: Cobija (20,8 mil hab.); Riberalta (64,5 mil hab.); Guajaramirín (33,1 mil hab.); Rio Branco (253,6 mil hab.); Porto Velho (334,7 mil hab.); Assis (3,5 mil hab.); Brasiléia (17,0 mil hab.); Porto Maldonado (35,6 mil hab.); Iñapari (1,3 mil hab.); e Ibéria (4,6 mil hab.). Estes núcleos urbanos constituem uma economia de fronteira que enfrenta grandes dificuldades geográficas e infra-estruturais para enviar seus produtos e receber suas importações.

Em contraste com tais dificuldades, as áreas do Eixo contam com uma enorme gama de recursos naturais de variadas características ecológicas e minerais que podem constituir uma base de desenvolvimento sustentável com vistas ao comércio de dentro e de fora da América do Sul. Isso permitiria melhorar notavelmente as condições de vida das populações e integrá-las de melhor forma nos processos econômicos, sociais e políticos dos respectivos países.

Entre tais recursos se conta com respeitáveis reservas de gás natural – Camisea - e uma capacidade hidráulica mais que excedente para gerar energia elétrica. Esses dois

insumos podem dar vez a um desenvolvimento do Eixo pela venda ao resto da América do Sul e até ao exterior.

O Eixo conta com zonas muito ricas em biodiversidade, incluindo vários parques nacionais de grande valor e atrativo turístico, e com diversas comunidades indígenas, algumas das quais ainda se conservando bem isoladas. Trata-se portanto, também, de um território propício para a pesquisa científica em temas de biodiversidade e conhecimentos sobre as culturas indígenas, inclusive sobre os conhecimentos ancestrais dos valores das selvas.

A proximidade com Cuzco no Peru, antiga capital do Império Inca, assim como com o altiplano Boliviano, apresenta oportunidades para sua vinculação com centros de turismo regionais e internacionais, com universidades e centros de pesquisas, e com redes de comercialização para seus produtos artesanais e naturais.

As distâncias e os obstáculos físicos não impediram, no entanto, que no Eixo se desenvolvesse uma ampla e diversificada gama de produções como se verá resumidamente a seguir.

As produções brasileiras por estado e centro industrial estão assim distribuídas:

- No Acre: as de milho, arroz, feijão, mandioca, guaraná, azeites, farinha, agroindústrias, pecuária, carne e couros, castanha, látex de seringueira e derivados, madeira e derivados, aquicultura e ecoturismo;
- Em Rondônia: as de arroz, feijão, milho, soja, guaraná, café, açúcar, pecuária (carne, leite, etc.), florestal (madeira serrada, laminada, casas pré-fabricadas, parquetes, etc.), água mineral, pisos de pedra, lajes, telhas de cerâmica, energia elétrica, agroindústria, azeites, essências, arte-indígena, fitofarmacêuticos, aromas e ecoturismo,
- No Estado de Amazonas, na Zona Franca de Manaus: as produções de eletrodomésticos, química, metalurgia, termoplástico, relojoaria, motocicletas 125 cc, bicicleta, têxtil, fibras, biotecnologia, refrigerantes, papel, cosméticos, agroindústrias e piscicultura. No resto do estado: as de minerais não metálicos, madeiras e derivados, cana-de-açúcar, polpas de frutas regionais, gás natural (Urucu), turismo, ecoturismo no arquipélago das Anavilhanas;
- No Mato Grosso: as de sementes, farinha, azeite de soja, algodão, arroz, cana de açúcar, milho, feijão, alhos, mandioca, palmito em conserva, café; frutas frescas, farinha de trigo, açúcar, carne e derivados de gado vacum, de frango, de porco, couros; ouro, diamantes, cimento, madeiras e derivados, peixes de água doce e turismo.

Nas áreas peruanas destacam-se as produções de: frutos, congelados, azeite e pasta de azeitona; pimenta em pô e “in-natura”; alhos, cebola amarela; frutas diversas tais como: maçãs, melões, melancias, uvas, bananas tipo plátano de seda; farinha de trigo; vinhos e licores, inclusive de pisco; mariscos e sardinhas congeladas e em conserva; arames de cobre; cimento; couros e calçados; fertilizantes; produtos de papel; tubos hidráulicos e para conexões elétricas e de pressão; artesanato em couro, madeira e têxteis; tintas; produtos têxteis; aço em barras e perfis; carnes, couros e lãs de lhamas, alpacas; bovinos, ovinos e suínos; trutas congeladas, defumadas e em conserva; frutos e azeites de castanhas; látex de seringueira e derivados; a fruta amazônica de “camu camu”; palmitos; espécies medicinais, aromáticas e biocidas; madeiras e turismo.

Na Bolívia, as produções são de castanha como primeiro produtor mundial; látex; madeiras e produtos das mesmas; azeites, perfumes e resinas florestais; turismo; carne, couro e outros derivados da pecuária.

7.8.3. Características da infra-estrutura

A infra-estrutura rodoviária apresenta um razoável desenvolvimento dentro de cada país do Eixo, mas apenas 10% das vias estão asfaltadas.

Os portos marítimos são três: o Matarani, o de Ilo e o de San de Marcota, todos obviamente no Peru.

Os dois portos fluviais principais são Porto Velho e Porto Maldonado, este com menor importância.

O trecho fluvial mais relevante é o Porto Velho a Itacoatiara, no Rio Madeira, com mais de 1000 km de extensão. Sua profundidade regular na temporada das chuvas é de 8,2 metros e na temporada seca (entre setembro e outubro) é de 2,8 metros. Nas proximidades de Manaus, o Rio Amazonas apresenta profundidade de 13,5 metros e pode descender até 7 metros.

O “Ferro-carril del Sur”, no Peru, é a única conexão desse meio de transporte em funcionamento. Desenvolve-se em forma paralela e compete pela carga com os caminhões que circulam pela atual rodovia asfaltada, entre as cidades de Cuzco, Puno, Juliaca, Arequipa e o porto marítimo de Matarani.

Por outro lado, os estados brasileiros do Acre, Rondônia, Amazonas e Mato Grosso, assim como os departamentos bolivianos de Pando e Beni, não contam com instalações nem infra-estrutura ferroviária.

Estima-se que brevemente, desde o leste, a linha férrea em construção a cargo da Ferronorte chegue até a cidade de Cuiabá (capital do estado de Mato Grosso). A referida linha férrea permitirá comunicar-se com os portos marítimos do Atlântico, utilizando a rede ferroviária existente, o que lhe permitiria ofertar o transporte de soja, com menores fretes que os tradicionais utilizando caminhões.

As áreas peruanas estão ligadas à rede elétrica nacional enquanto as outras recorrem a centrais térmicas isoladas para se abastecerem.

Em telecomunicações, os três países do Eixo vêm efetuando importantes avanços, mas ainda existem limitações de cobertura.

MAPA N° 54 EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA

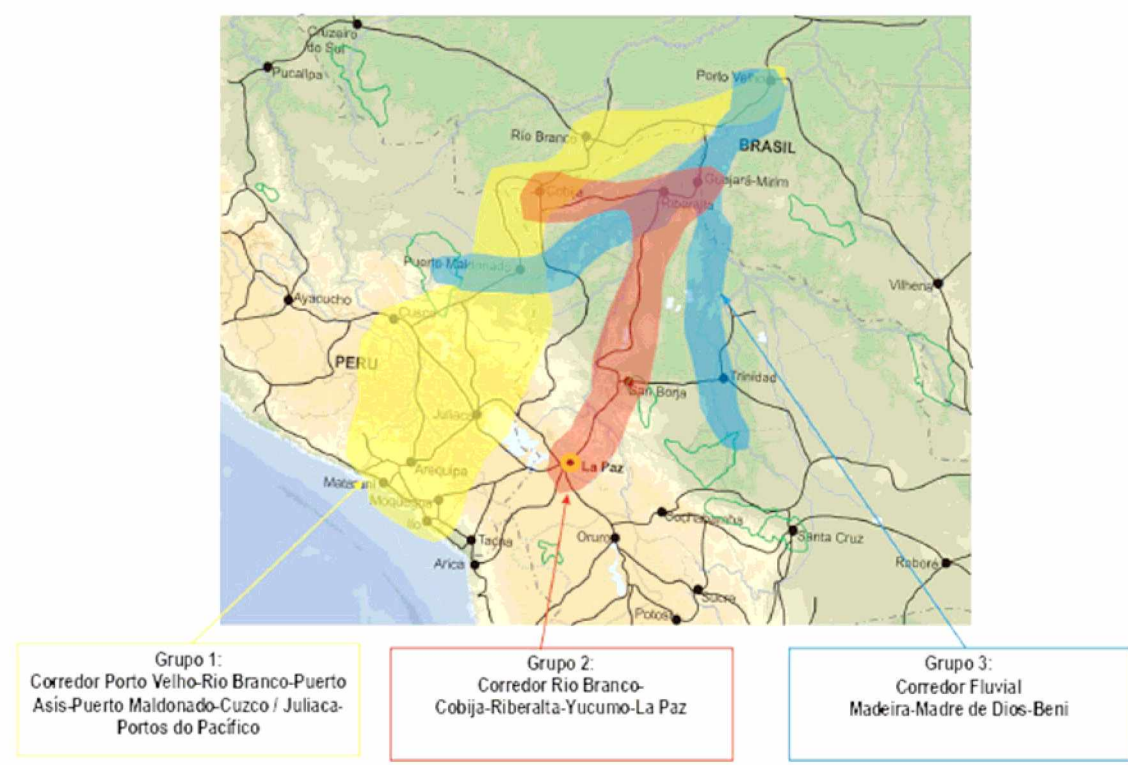


7.8.4. Grupos de projetos por parte do Eixo Peru-Brasil-Bolívia

Para o desenvolvimento do Eixo Peru-Brasil-Bolívia foram identificados três grupos de projetos correspondentes aos seguintes corredores:

- Grupo 1: Porto Velho - Rio Branco - Porto Assis - Porto Maldonado - Cuzco/Juliaca inclusive os Portos de Pacífico;
- Grupo 2: Rio Branco – Cobija – Riberalt – Yucumo – La Paz;
- Grupo 3: Corredor Fluvial Madeira – Madre de Dios – Beni.

MAPA N.º. 55 DOS GRUPOS DE PROJETOS DO EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA

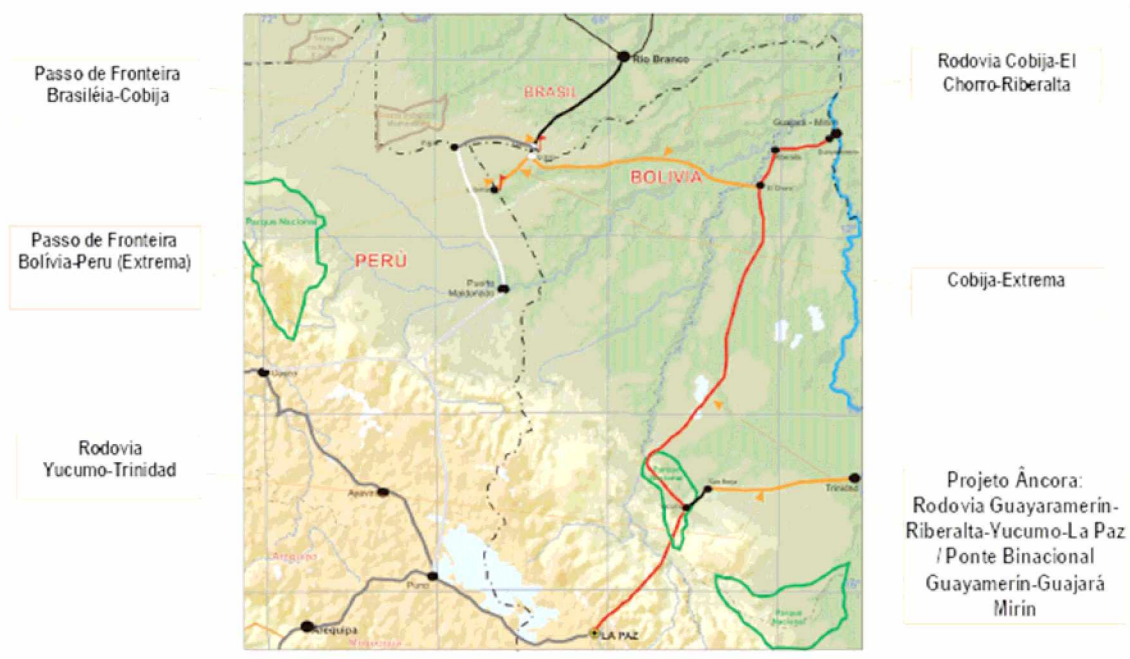


MAPA Nº. 56 DO GRUPO 1 DO EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA



Projetos do Grupo 1 do Eixo Peru-Brasil- Bolívia	Investimento Estimado (US\$)
Pavimentação Iñapari-Porto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca / Inambari-Cusco	681.600.000
Passo de Fronteira e construção da CEBAF (Peru-Brasil)	5.000.000
Ponte sobre o Rio Acre	10.000.000
Aeroporto Porto Maldonado	6.000.000
TOTAL	702.600.000

MAPA N°.57 DO GRUPO 2 DO EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA



Projetos do Grupo 2 do Eixo Peru-Brasil-Bolívia:	Investimento Estimado (US\$)
Rodovia Guayaramerín-Riberalta-Yucumo-La Paz / Ponte Binacional Guayamerín-Guajará Mirín	250.000.000
Rodovia Cobija-El Chorro-Riberalta	80.000.000
Rodovia Yucumo-Trinidad	50.000.000
Cobija-Extrema	25.000.000
Passo de Fronteira Bolívia-Peru (Extrema)	2.000.000
Passo de Fronteira Brasiléia-Cobija	2.000.000
TOTAL	409.000.000

MAPA Nº 59 DO GRUPO 3 DO EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA



Projetos do Grupo 3 do Eixo Peru-Brasil-Bolívia	Investimento Estimado (US\$)
Navegação do Rio Madeira entre Porto Velho e Guayaramerim	50.000.000
Hidroelétrica Cachuela-Esperanza (Rio Madre de Dios)	1.200.000.000
Hidrovia Ichilo-Mamoré	20.000.000
Navegação do Rio Beni	S/Inf.
Hidrovia Madre de Dios e Puerto Fluvial	6.000.000
Complexo Hidroelétrico do Rio Madeira incluindo comportas para navegação	6.200.000.000
Hidrelétrica Binacional Bolívia-Brasil	2.000.000.000
Linhas de transmissão entre as duas Centrais Hidroelétricas do Rio Madeira e o sistema central	1.000.000.000
TOTAL	10.476.000.000

PROJETOS ÂNCORA DO EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA

Grupo	Projetos âncora	Investimento Estimado (milhões de US\$)	Natureza	Características	Estado de Preparação
1	Pavimentação Iñapari-Porto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca / Inambari-Cuzco	681,60	Público	Nacional	Factibilidade em execução
2	Rodovia Guayaramerín-Riberalta-Yucumo-La Paz / Ponte Binacional Guayamerín-Guajará Mirín	250,00	Público	Nacional	S/Inf.
3	Navegação do Rio Madeira entre Porto Velho e Guayaramerín	50,00	Público	Nacional	S/Inf.
TOTAL		981,60			

ANEXO I - CONTEÚDO DO CD

Os documentos coletados pelo autor na Internet, os textos escritos que lhe foram fornecidos e alguns outros que ele próprio elaborou estão distribuídos em CD em oito pastas. Os títulos começam com os números, entre chaves, que correspondem aos capítulos, itens e subitens do texto e seguem com referências aos assuntos dos mesmos, conforme explicitado a seguir:

- **I – {2.1.1-2.12.-3.1.1} GAS, PETRÓLEO E BIOCMBUSTÍVEIS - documentos que tenham que ver com as potencialidades e os canais de surgimento de projetos nesses setores;**
- **II – {2.1.3 e 2.1.4} CORREDORES BI-CEÂNICOS E PROGRAMAS NACIONAIS - documentos que tratam de informações sobre surgimento de projetos que resultam de programas nacionais e políticas exclusivamente de caráter nacional e daqueles em corredores de acesso aos dois oceanos, além dos relacionados na IIRSA;**
- **III – {3.1.2} POTENCIALIDADES EM ÁGUA, AGRICULTURA, BIODIVERSIDADE, MINERAIS E HIDROELETRICIDADE - documentos que tratam das potencialidades dos países da América do Sul nesses setores de recursos naturais e dos projetos que surgem no aproveitamento das mesmas;**
- **IV – {3.2 e 3.1.3} ACORDOS DE INTEGRAÇÃO E RETOMADA DE CRESCIMENTO - documentos que tratam do processo de integração regional e das características econômicas nacionais, justificando a integração e a posição da Região no atual modelo da economia mundial;**
- **V – {4.1, 4.2 e 4.3} AS MOTIVAÇÕES DOS PAÍSES SUL-AMERICANOS - documentos com as motivações para a integração regional, em particular as do Brasil e da Venezuela;**
- **VI – {2.2.2} AS ATUAÇÕES DAS CONSTRUTORAS BRASILEIRAS, DO BNDES E DA PETROBRÁS;**
- **VII – {5, e 2.2.1} A CHINA E A INDIA - documentos sobre a participação desses dois países e suas empresas na integração infra-estrutural da América do Sul;**
- **VIII – {6 e 7} A IIRSA - documentos a respeito da estrutura, do funcionamento e dos resultados dessa iniciativa.**

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

CORREDORES BIOCEÂNICOS E PROGRAMAS NACIONAIS

ALAN pide que “chisme y politiquería no afecten obras. En Cusco mandatario puso en marcha tramo de vía interoceánica sur. *CORREO*, Lima, 3 jul. 2007. Disponível em: <http://www.correoperu.com.pe/paginas_notas.php?nota_id=51152&seccion_notas=3>.

ARGENTINA vai importar gás venezuelano para atenuar crise energética. *Gás Brasil*. 7 ago. 2007. Disponível em: <<http://www.gasbrasil.com.br/atualidades/noticias/noticias.asp?codigo=22808>>.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTES DE CARGA. ABTC. *Hidrovia Paraguai-Paraná significa economia de até US\$30 por tonelada de soja*. 26 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.abtc.org.br/noticias.php?codigo=222>>.

BOLÍVIA, gás e revolução. *Crítica Semanal*. 4ª semana de junho e 1º de jul. 2005. Disponível em: <<http://www.criticasemanal.com>>.

BORGES, Fernanda. *Vera cobra compromisso de presidente da Ferronorte. A deputada estadual Vera Araújo disse que o estudo vai garantir que os trilhos da ferrovia cheguem a Cuiabá com segurança ambiental*. Cuiabá: Assembléia Legislativa do Estado do Mato Grosso, s.d. Disponível em: <http://www.al.mt.gov.br/v2007/viewp_imprimir.asp?no_codigo=9545&credito=>>.

BRASIL. Ministério das Minas e Energia. Assessoria de Comunicação. *Brasil e Bolívia assinam protocolo para instalação de pólo gás-químico*. Brasília, 6 jul. 2004. Disponível em: <<http://www.mme.gov.br/site/news/detail.do;jessionid=BE1824069BB72E5F5962573FE1765029?NEWSID=544&CURRENTAREA=104>>.

CAF aprueba US\$ 40 millones para proyectos de infraestructura y atención de emergencias en Bolivia. *Los tiempos.com*. Cochabamba, 21 mar. 2006. Disponível em: <http://www.lostiempos.com/noticias/21.03.06/21_03_06_ultimas8.php>.

CONGRESO aprobó ley para que Tacna por fin tenga um puerto. 2 oct.2007. Disponível em: <<http://www.correoperu.com.pe/correosur/tacna/nota.php?id=3797>>.

COSTA, Nilder. Ambientalismo internacional quer bloquear infra-estrutura na América do Sul. *Alerta em Rede*, Rio de Janeiro, 6 maio2007. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/990html>>.

_____. Corredor bioceânico tem novo impulso. *Alerta em Rede*, Rio de Janeiro, 21 maio 2006. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/index.php?news=11>>.

_____. Ligação ferroviária com Pacífico em estudos. *Alerta em Rede*, Rio de Janeiro, 30 jul. 2001. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/692.html>>.

- _____. “Rodovia do Pacífico” sai do papel. *Alerta em Rede*, 23 jun. 2005. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/467.html>>.
- COSTAS, Ruth. PDVSA produzirá de fogão a sapato. Projeto prevê criação de filiais não-petrolíferas da estatal venezuelana para suprir necessidades básicas da população. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 3 ago. 2007. Disponível em: <<http://txt.estado.com.br/editoriais/2007/08/13/int1.93.920070813.2.1.xml>>.
- DEVIDO, Julio M. De la reactivación al crecimiento sostenido. La infraestructura como factor dinamizador. In: 54ª Convención Anual de la Cámara Argentina de la Construcción. Sl., s.d. Disponível em: <[http://camarco.org.ar/blog/wp-content/uploads/2007/01/Disertacion-\(11\)%20Arq%20Julio%20De%20Vido.pdf](http://camarco.org.ar/blog/wp-content/uploads/2007/01/Disertacion-(11)%20Arq%20Julio%20De%20Vido.pdf)>.
- EL GAZODUTO Bolívia-Paraguay. *El Observador. Boletín Informativo del Observatorio Boliviano de Industrias Extractivas*, marzo 2007. Disponível em: <http://cedla.org/obie/admin/archivos/obie6_gasoducto.pdf>.
- ESTALEIROS nacionais farão navios para a PDVSA. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 14 dez. 2006. Disponível em: <<http://infoener.iee.usp.br/scripts/infoener/hemeroteca/EmDiaComEnergia.asp?decriorio=14%2F12%2FO6&buPesquisar=Pesquisar>>.
- FIRMAN Chávez y Correa acuerdos energéticos. *El Porvenir.com*, México, 10 ago. 2007. Disponível em: <http://www.elporvenir.com.mx/notas.asp?nota_id=151577>.
- FÓRUM vai mobilizar classe política de MT. *Diário de Cuiabá*, Cuiabá, 31 ago. 2007. Disponível em: <<http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=216421&edicao=11199&anterior=1>>
- GOMES, Helder. Empresas estatais brasileiras como plataformas para a IIRSA – A política externa do Brasil e as propostas alternativas de integração latino-americana. *Rede Brasil*, Brasília, 2006. Disponível em: <<http://www.rbrasil.org.br/content,0,0,1518,0,0.html>>.
- GOVERNO quer viabilizar ferrovias e corredor bioceânico. *Alerta em Rede*, Rio de Janeiro, 24 nov. 2003. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/Geral/866.html>>.
- LICITACIÓN del Ferrocarril Trasandino Central. Argentina y Chile invertirán US\$ 300 millones en la obra. *Semanario Región*, Santa Rosa, 15/21 Sept. 2006. Disponível em: <http://www.region.com.ar/pehuenche/noticias06/ferrocarril_trasandino.htm>.
- MCELHINNY, Vince. BID aprueba us\$ 120 millones para mejoramiento vial del Corredor Norte en Bolivia. *BICECA*, 1 feb. 2007. Disponível em: <<http://www.biceca.org/es/Article.119.aspx>>.
- MEDIO millar de kilómetros de carretra para el Estado Apure. *RNV. Radio Nacional de Venezuela*, Caracas, 10 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.rnv.gov.ve/noticias/index.php?act=ST&f=19&t=47858>>.

MERCOSUL quer construir uma rede de gasodutos IIRSA. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/lb05_addendum_libro_iirsa.pdf>.

METRO de Caracas realizará renovación de vías férreas. Implicarán la interrupción del paso de trenes entre Agua Salud y Caño Amarillo, siendo necesario el trasbordo en Metrobus. *RNV. Radio Nacional de Venezuela*, Caracas, 26 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.rnv.gov.ve/noticias/?act=ST&f=28&t=48601>>.

NASCIMENTO, Maria. *Brito quer doação de área em Cuiabá. Meta é preparar o município para a chegada da Ferronorte em Cuiabá*. Cuiabá: Assembléia Legislativa do Estado do Mato Grosso, s.d. Disponível em: <http://www.al.mt.gov.br/v2007/ViewP_novo.asp?no_codigo=6932>.

PDVSA invertirá Bs.240 millardos para asfaltar carreteras. *RNV. Radio Nacional de Venezuela*, Caracas, 4 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.rnv.gov.ve/noticias/index.php?act=ST&f=4&t=47679>>.

PEÑA, Jaime. A un Paso del Megapuerto em Tacna. *El Morrocotudo*, s.d. Disponível em: <<http://www.elmorrocotudo.cl/admin/render/noticia/2783>>.

QUIJANDRÍA, Jaime. Integración energética: de la interconexión eléctrica andina. *PALESTRA. Portal de Asuntos Públicos de la PUCP*, Lima, oct. 2005. Disponível em: <<http://palestra.pucp.edu.pe>>.

TRANSPORTE hidroviário é polêmico. *Revista Comciência Eletrônica*, SBPC, 10 abr. 2004. Disponível em: <<http://www.comciencia.br/200404/reportagens/06.shtml>>.

VIVANCO, Eduardo Ponce. Opina Eduardo Ponce Vivanco: la interoceánica y el comercio. *Perú.21*. Disponível em: <<http://www.peru21.com/P21online/html/2005-09-08/interoceánica0366440.html>>.

GÁS, PETRÓLEO E COMBUSTÍVEIS

AMÉRICA DO SUL precisa da integração energética. *Alerta em Rede*, Rio de Janeiro, 27 abr. 2004. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/index.php?author=editor>>.

BOTERO, Jorge. Acuerdan Venezuela y Colômbia construir um gasoducto y um poliducto. *La Jornada*, México, 25 nov. 2005. Disponível em: <<http://www.jornada.unam.mx/2005/11/25/033nleco.php>>.

DIMAS, Eduardo. América del Sur: Integración energética y voluntad política. *Tribuna Popular*, Caracas, 27 abr.2007. Disponível em: <<http://www.tribuna-pipular.org>>.

LA INTEGRACION energética em el Pacto Andino. Disponível em: <http://www.insumisos.com/lecturasinsumissas/end_la_integracion_energetica_em_el_pacto_andino.pdf>.

PINTO, José. Anillo energético de integración de dónde: del sur o del norte? *Soberania*, Caracas, 24 ago. 2005. Disponível em: <<http://www.soberania.org>>.

SÉRENI, Jean Pierre. A Nova era do petróleo estatal. *Le Monde Diplomatique (edição brasileira)*, São Paulo, mar. 2007. Disponível em: <<http://diplo.uol.com.br/2007-03,a1528>>.

ZIBECHI, Raúl. América del Sur – IIRSA: la integración a la medida de los mercados. *DIAL (Difusion d'Information sur l'Amérique Latine)*, 17 mayo 2007. Disponível em: <<http://www.alterinfos.org/spip.php?article1334>>.

OS ACORDOS EM MARCHA E A RETOMADA DO CRESCIMENTO ECONÔMICO

ALADI. Secretaría General. *Seguimiento de las actividades en el marco de la iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA) , el Plan Puebla-Panamá (PPP), La Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) y la Comunidad Sudamericana Naciones (CASA)*. Montevideú, 2007. (ALADI/SEC/di 2086).

BALBONTÍN, Patricio Rozas. *Privatización, reestructuración industrial y prácticas regulatorias en el sector telecomunicaciones*. Santiago, Chile: CEPAL, 2005. (Serie Recursos Naturales e Infraestructura, 93). Disponível em: <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=publicaciones/xml/8/22/98/P22198.xml&xsl=drni/tpl/p9f.xsl&base=tpl/top-bottom.xslt>>.

BORJA: “UNASUR será uma forma de defensa frente a la agresión de las corporaciones transnacionales”. *TINKU. Información alternativa*, 18 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.tinku.org/content/view/2059/96/>>.

CÁRCAMO-DÍAZ, Rodrigo; GODDARD, John Gabriel. *Coordination of public expenditure in transport infrastructure: analysis and policy perspectives for Latin America*. Santiago, Chile, CEPAL, 2007. (Serie Macroeconomía del Desarrollo, 56). Disponível em: <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/9/27809.xml&xsl=tpl-i/p9f.xsl>>.

CEPAL: Aumentam investimentos estrangeiros na América Latina. 4 maio 2007. Disponível em: <<http://www.ciberamerica.org/Ciberamerica/Portugues/Areas/Empresas/noticias/detalle?id=9401>>.

- DECLARACIÓN del Cusco sobre la Comunidad Sudamericana de Naciones. In: III Cumbre Presidencial Sudamericana. Cusco, 8 dic. 2004. Disponible em: <<http://nuevamayoria.com/ES/BIBLIOTECA/documentos/04/209.pdf>>.
- GARZON, Luis Fernando Novoa. Projeto do Madeira é encomenda transnacional. *Correio da Cidadania*, 10 jul. 2007. Disponible em: <<http://www.correiocidadania.com.br/content/view/584/68/>>
- NAÇÕES UNIDAS. CEPAL. Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe. *La Inversión Extranjera en América Latina y el Caribe, 2006*. Santiago, Chile, 2007. Disponible em: <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/3/28393/p.28393.xml&xsl=ddpe/tpl/p9f.xsl&base=/tpl/top-bottom.xslt>>.
- NAKANISHI, Nao. Grupo Noble investe em álcool brasileiro e desiste da China. *Reuters*, 16 janeiro 2007. Disponible em: <<http://noticias.uol.com.br/economia/ultnot/reuters/2007/01/16/ult29u53120.jhtm>>.
- PLAN de acción para la integración de la infraestructura regional en América del Sur: una propuesta. Sistema de Información sobre Comercio Exterior-OEA-OCCC. Disponible em: <<http://ctrc.sice.oas.org/geograph/south/anexocqs.asp>>.
- RIET, Gonzalo. Cumbre presidencial de Islã Margarita crea UNASUR. *SINDLAB. Laboratorio Industrial Sindical*, 18 abr. 2007. Disponible em: <<http://www.sindlab.org/noticia02.asp?noticia=10872>>.
- RUIZ-CARO, Ariela. *Cooperación e integración energética en América Latina y el Caribe*. Santiago, Chile, 2006. (Serie Recursos Naturales e Infraestructura, 106). Disponible em: <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/4/25604.xml&xsl=/tpl/p9f.xsl>>.
- SANCHEZ, Ricardo & WILMSMEIER, Gordon. *Provisión de infraestructura de transporte em América Latina: experiência reciente y problemas observados*. Santiago, Chile: CEPAL, 2005 (Serie Recursos Naturales e Infraestructura, 94). Disponible em: <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/9/22599/P22599.xml&xsl=/drni/tpl/p9f.xsl&base=/tpl/top-bottom.xslt>>
- SÓ pela Educação se sai da pobreza. *Gazeta Mercantil*, 16 nov. 2004. Disponible em: <<http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=162346>>
- TRATADO de Cooperação Amazônica. Brasília. Disponible em: <<http://www.otca.org.br/br/institucional/index.php?id=10&tipoN=>>>.
- UNIÓN de Naciones Suramericanas. *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Disponible em: <http://es.wikipedia.org/wiki/Uni%C3%B3n_de_Naciones_Suramericanas>.

POTENCIALIDADES EM ÁGUA, AGRICULTURA, BIODIVERSIDADE, MINÉRIOS E HIDROELÉTRICAS

A L será fonte de derivados de petróleo no mercado mundial. Entrevista: José Sergio Gabrielli. Pólo Nacional de Biocombustíveis ESALQ/USP. São Paulo, 26 ago. 2006. Disponível em <http://www.polobio.esalq.usp.br/noticias-visualizar.php?Id=118&PHPSESSID=29e73a68fc842>.

FOBOMADE. Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo. *Liderazgo sudamericano de Brasil?* La Paz, 13 jul. 2007. Disponível em: <http://www.adital.com.br/site/noticia.asp?lang=ES&cod=28511>.

HANKE, Adolpho Kurt. *É preciso conservar a água!* Disponível em: http://www.radiobras.gov.br/ctartigos/2000/artigo_170300.htm.

LINO, Geraldo. Integração energética na América do Sul. *Alerta em Rede*, Rio de Janeiro, 26 abr. 2007. Disponível em: <http://www.alerta.inf.br/news/958.html>.

MORALES frena el comercio con la UE por el agua. El jefe de Estado denunció que algunos andinos pretenden negociar este recurso con la Unión Europea como parte del acuerdo entre ambos bloques. El IBCE advierte que el país va rumbo a un suicidio comercial. *La Razón*, La Paz, 5 jun. 2007. Disponível em: http://www.la-razon.com/Versiones/20070605_005928/nota_248_436038.htm.

QUIJANDRÍA, Jaime. Integración energética: de la interconexión eléctrica andina. *Palestra. Portal de Asuntos Públicos de la PUCP*, Lima, oct.2005. Disponível em: <http://www.colombiainternacional.org/Doc%20PDF/INT-IntegraciónEnergetica.pdf>.

RECURSOS hídricos brasileiros. *Wikipedia: a enciclopédia livre*. Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Relevo_brasileiro.

ROCHA, Gerônimo Albuquerque. O grande manancial do Cone Sul Aquífero Guarani. *Estudos Avançados*, São Paulo, v.11, n.30, maio/ago.1997.

MOTIVAÇÕES DOS PAÍSES PARA A INTEGRAÇÃO: PROBLEMAS E DESAFIOS A VENCER

AGUIAR, Cezar. Brasil-Bolívia e Gás Natural. Entenda esse enrosco. Disponível em: http://www.webmotors.com.br/wmpublicador/Reportagens_Conteudo.vxlpub?hmid=36/91.

ALVAREZ, Carlos Chacho. El pilar de la integración regional es una política energética. *Terra Magazine*, 13 jun. 2007. Disponível em: <http://www.ar.terra.com/terramagazine/interna/0,,OI1633013-E19837,00.html>.

- AMÉRICA DO SUL precisa da integração energética. *Alerta em Rede*, 27 abr. 2004. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/Energia/452.html>>.
- ARGENTINA vai importar gás venezuelano para atenuar crise energética. 7 ago.2007. Disponível em: <<http://www.gasbrasil.com.br/atualidades/noticias/noticias.asp?codigo=22808>>.
- ASSIS, José Carlos. A PETROBRAS e a estratégia brasileira. Disponível em: <http://www.clippirata.com.br/clip_Petroleo/clip_petroleo_4/clip_petroleo_4.html>.
- AULA Magna do Ministro das Relações Exteriores, embaixador Celso Amorim, no Instituto Rio Branco. Disponível em: <http://www.radiobras.gov.br/integras/03/integra_100403_2.htm>.
- A ÚLTIMA reserva. A REPSOL YPF ainda é pequena demais para disputar o pesado jogo do mercado mundial de petróleo. Crescer no Brasil é a chave para sua sobrevivência. Disponível em: <<http://www.dep.fem.unicamp.br/boletim/BE12/artigo.5htm>>.
- A UM PASO del megapuerto en Tacna. *El Morrocotudo*, Santiago, Chile. Disponível em: <<http://www.elmorrocotudo.cl/admin/render/noticia/2783>>.
- BARBOSA, Alexandre. *Integração regional na América Latina: o “processo real” e a visão da Aliança Social Continental*. São Paulo: Prospectiva Consultoria Brasileira de Assuntos Internacionais, 2005. Disponível em: <http://www.asc-hsa.org/IMG/asc_prospectivas.pdf>.
- BARBOSA JR; Jair. *Perspectivas históricas sobre o desenvolvimento da América Latina*. S.l., INESC. Instituto de Estudos Socioeconômicos, 2005. Disponível em: <<http://www.inesc.org.br/equipe/jairb/textos-para-reflexao-e-debate/perspectivas-historicas-sobre-sobre-o-desenvolvimento-da-america-latina/>>.
- BASTOS, Alessandra. Refinaria de petróleo será tema de viagem à Venezuela, 13 nov. 2006. Disponível em: <<http://www.secom.mt.gov.br/conteudo.php?sid=13&cid=28472&parent=43>>.
- BATISTA JR; Paulo Nogueira. A instabilidade internacional e o Brasil. *AMERSUR*, abr. 2007. Disponível em: <<http://www.amersur.org.ar/PolInt/Batista0704.htm>>.
- BORGES, Altamiro. O etanol e a invasão estrangeira. *ADITAL*, 20 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.adital.com.br/site/noticia.asp?lang=PT&cod=28133>>.
- BRASIL, China e Índia terão forte expansão, diz OCDE, 6 jul. 2007. Disponível em: <http://www.multirede.com.br/news_abre.php?codigo=1254>.
- CANTANHEDE, Eliane. Itamaraty não é antiamericano (Samuel Pinheiro Guimarães). *AMERSUR*, abr. 2007. Disponível em: <<http://www.amersur.org.ar/PolInt/Cantanhede0704.htm>>.

CARVALHO, Guilherme. América Latina e Amazônia, quem banca os grandes projetos? *ADITAL*. Disponível em: <<http://www.adital.com.br/site/noticia.asp?lang=PT&cod=27241>>.

CASTRO, Roberto. Lula, libertador das Américas? Presidente acena com US\$ 5 bi para os vizinhos e lança seu novo plano continental, 1 set. 2004. Disponível em: <<http://www.terra.com.br/istoedinheiro/365/economia/lula.htm>>.

CHAVEZ comprará mais US\$ 1 bi da dívida Argentina, 29 jul. 2007. Disponível em: <http://jc.uol.com.br/2007/07/29/not_145704.php>.

_____ recibió a Comisión Ministerial del Gran Gasoducto del Sur. *Agencia Bolivariana de Noticias*, 28 jun. 2006. Disponível em: <http://www.abn.info.ve/go_news5.php?articulo=51841>.

CHILE, Brasil e Colômbia: Nações latino-americanas que mais atraem investimentos estrangeiros, 26 abr. 2007. Disponível em: <<http://portuguese.cri.cn/101/2007/05/30/1@68322.htm>>.

CHINA firma três grandes contratos em petróleo e gás, 29 set. 2007. Disponível em: <<http://www.revistafatorbrasil.com.br/vernoticia.php?not=20431>>.

CONSTRUYENDO conciencia cívica informada para la conservación em la Amazônia-Andina. *BICECA. Boletín Mensual*, n.12, dic. 2006. Disponível em: <<http://www.google.com/search?hl=pt-BR&q=construyendo+conciencia+civica&btnG=Pesquisar&lr=>>>.

COSTA, Nilder. A Dobradinha BNDES-CAF para a integração sul-americana. *Alerta em rede*, 8 ago. 2003 Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/832.html>>.

_____. Ambientalismo internacional quer bloquear infra-estrutura na América do Sul. *Alerta em Rede*, 7 maio 2007. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/990.html>>.

_____. Avança a integração energética sul-americana. *Alerta em Rede*, 29 nov. 2004. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/233.html>>.

_____. Ligação ferroviária com Pacífico em estudos. *Alerta em Rede*, 29 jul. 2001. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/692.html>>.

_____. Construtoras brasileiras incomodam Washington. *Alerta em Rede*, 14 ago. 2005. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/498.html>>.

_____. Governo quer viabilizar ferrovias e corredor bioceânico. *Alerta em Rede*, 24 nov. 2003. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/Geral/866.html>>.

_____. “Rodovia do Pacífico” sai do papel. *Alerta em Rede*, 23 jun. 2005. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/467.html>>.

- _____. WWF ataca a hidrovía Paraguai-Paraná. *Alerta em Rede*, 26 mar. 2007. Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/materias/cultura/2363501-2364000/2363962/23639621.xml>>.
- DE BELLIS, Bernardo Quagliotti. Lo que hay detrás del “Anillo Energético”. *La Onda Digital*. Montevideo, Disponível em: <<http://www.uruguay2030.com/Laonda/LaOnda/201-300/246/A2.htm>>.
- DECLARACIÓN de los presidentes Uribe y Chavez al concluir encuentro em Hato Grande, 31 ago. 2007. Disponível em: <<http://web.presidencia.gov.co/sp/2007/agosto/31/103/2007.htm>>.
- DECLARACIÓN de Margarita. La I Cumbre Energética Suramericana. *Tiwy.com*. Disponível em: <http://www.tiwy.com/read.phtml?id=1020&mode=uno>.
- DIMAS, Eduardo. América del Sur: integración energética y voluntad política. La Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). *Progreso Semanal*, 26 abr. a 2 mayo 2007. Disponível em: <http://www.progrosemanal.com/index.php?progreso=eduardo_dimas&otherweek=1177563600>.
- DINES, Alberto. A América do Sul em seus labirintos. Disponível em: <<http://www.tiwy.com/read.phtml?id=1020&mode=uno>>.
- EL SALTO al protagonismo global de la PETROBRAS, 3 sept. 2007. Disponível em: <http://www.movimientos.org/noalca/show_text.php3?Key=10710>.
- ESCOBAR, Maria Gladys. Últimos detalles paa iniciar el gasoducto binacional. *La Republica*, 10 abr. 2006. Disponível em: <<http://www.la-republica.com.co>>.
- ESCOBARI, Jorge; CARO, Viviana; MALKY, Alfonso. *Problemática ambiental en Bolivia*. La Paz, UDAPE, 2004. Disponível em: <<http://www.udape.gov.bo/diagnosticos/documentos/Documento%20Sector%20Medio%20Ambiente.pdf>>.
- EXCERTOS sobre meio ambiente na IIRSA. Disponível em: <www.biceca.org/proxy/Document.109.aspx>.
- FERNANDES, Bob. Desentendimiento entre Lula e Chávez congela obras de US7,2 bi na Venezuela, 12 jul. 2007. Disponível em: <<http://fotolog.terra.com.br/blogfernandes:18>>.
- FIORI, José Luis. A Turma do deixa disso. Brasil e África do Sul versus Índia e China. *Valor Econômico*, 23 maio 2007. Disponível em: <<http://clipping.planejamento.gov.br/noticias.asp?NOTcod=356259>>
- FOBOMADE. Foro Boliviano sobre Médio Ambiente y Desarrollo. Liderazgo Sudamericano de Brasil? *BICECA*, 13 jul. 2007. Disponível em: <<http://www.biceca.org/es/Article.284.aspx>>.

- FORO: El Gás en el Destino Nacional. Conclusiones. Disponível em: <<http://bolivia.indymedia.org/es/2002/09/307.shtml>>.
- GALLEGOS, Raul. PDVSA terá a “Halliburton bolivariana”. *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 15 ago. 2007. Disponível em: <<http://infoener.iee.usp.br/infoener/hemeroteca/imagens/105532.htm>>.
- GASODUCTO com ruta andino-costera. *Entorno Inteligente.com*, 27 oct. 2006. Disponível em: <<http://www.entornointeligente.com/resumen/resumen.php?id=385043'%22>>
- GUERRERO, Modesto Emilio. Venezuela llega al MERCOSUR por la carretera de Brasil. *Aporrea.org*, 19 jun. 2003. Disponível em: <<http://www.aporrea.org/actualidad/a3563.html>>.
- IIRSA. Iniciativa para a Integração da Infra-Estrutura Regional da América do Sul. Por que uma visão estratégica sul-americana? In: RODADA DE CONSULTAS ESTRATÉGICAS NO BRASIL, 1ª., Brasília, 2006. *Informe Nacional – versão final. Oficinas do Rio de Janeiro, Campo Grande, Foz do Iguaçu e Manaus*. Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos, 2006. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/arquivos_down/spi/IIRSA_informe.pdf>.
- INDIA pode ajudar Brasil a desenvolver supercomputador. Disponível em: <http://virtualbooks.terra.com.br/ciencias/India_pode_ajudar_Brasil_a_desenvolver_supercomputador.htm>.
- LAS ACTIVIDADES de hidrocarburos y las normas sobre protección ambiental y comunidades. Disponível em: <<http://www.perupetro.com.pe/downloads/normasMA.doc>>.
- LA UNASUR creó su Consejo Energético. *Aporrea.org*, 18 abr.2007. Disponível em: <<http://www.aporrea.org/energia/n93464.html>>.
- LEIDEL, Steffen. Chávez faz política contraditória com petróleo. Disponível em: <http://www.dw-world.de/popups/popup_printcontent/0,,2249148,00.html>.
- LICITACIÓN del Ferrocarril Trasandino Central Argentina y Chile invertirán US\$ 300 millones en la obra, set. 2006. Disponível em: <http://www.region.com.ar/pehuenche/noticias06/ferrocarril_trasandino.htm>.
- LINO, Geraldo. Integração energética na América do Sul. *Alerta em Rede*, 27 abr. 2007. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/index.php?news=958>>.
- LOCKER, Michael & HANCOCK, Dave. Venezuela e China – Rumo a un mundo multipolar, 23 out. 2006. Disponível em: <http://resistir.info/links/links_autor_desde_01_jan06.html>.

MACHADO, Cristina Vieira & PINHEIRO, Flávio Leão. Além do Fato: integração energética sul-americana. Disponível em: <<http://jbonline.terra.com.br/jb/papel/internacional/2005/07/17/jorint20050717009.html>>.

MARIN, Denise Crispin. Correa defende banco alternativo ao FMI. *O Estado de São Paulo*, 5 ab. 2007. Disponível em: <http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=347084>.

_____. Wilson Garcia. El gas sigue en la mira del capitalismo chileno, 16 sept. 2007. Disponível em: <<http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2007032504>>.

MEMORANDO de Entendimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América para Avançar a Cooperação em Biocombustíveis. *AMERSUR*, mar. 2007. Disponível em: <<http://www.amersur.org.ar/PolInt/Memo-etanol.htm>>.

MERIDA, Wilson García. El gás sigue em la mira del capitalismo chileno, 16 sept. 2007. Disponível em: <<http://www.bolpress.com/art.php?cod=207032504>>.

MICHEL COLLON: “As guerras não começam com bombas, mas com mentiras”. *Portal do Mundo do Trabalho*, 26 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.cut.org.br/site/print.php?infoid=11071&sid=6>>.

MORALES frena el comercio con la EU por el água. *La Razon*, 5 jun. 2007. Disponível em: <http://www.la-razon.com/Versiones/20070605_005928/nota_248_436038.htm>.

NYT critica etanol dos EUA e defende o do Brasil. *O Globo on Line*, 19 set. 2007. Disponível em > <http://oglobo.oglobo.com/pais/mat/2007/09/19/297786464.asp>.

PETROBRÁS. *Plano Estratégico PETROBRAS 2020 e Plano de Negócios 2008-2012*. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.acionista.com.br/home/petrobras/140807_plano_estrategico.pdf>.

_____. Reafirma parceria no Peru. *Revista Fator Brasil*, 2 out. 2007. *Revista Fator Brasil*, 2 out. 2007. Disponível em: <http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=20589>.

PINTO, José. Anillo energético de integración de dónde: del sur o del norte? *Soberania*, Caracas, 27 abr. 2007. Disponível em: <<http://www.soberania.org>>.

POTENCIALIDADES DA AMÉRICA DO SUL. In: COSTA, Darc. *A América do Sul é o nosso futuro*. S.n.t. Disponível em: <<http://www.esg.br/cee/artgos/darc8.pdf>>.

QUIERE bajar la tension entre Brasil y Chávez, 5 jul. 2007. Disponível em: <http://www.noticias24.com/>.

QUIJANDRIA, Jaime. Integración energética: de la interconexión eléctrica andina. *Palestra*, oct. 2005. Disponível em: <http://palestra.pucp.edu.pe/index.php?id=158>.

- ROCHA, Ednaldo Cândido; CANTO, Juliana Lorenzi do; PEREIRA, Pollyana Cardoso. Avaliação de impactos ambientais nos países do MERCOSUL. *Ambiente & Sociedade*, v.8, n.2, jul./dez. 2005. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/asoc/v8n2/28609.pdf>.
- RUIZ-CARO, Ariela. *Cooperación e integración energética en América Latina y el Caribe*. Santiago, Chile: CEPAL, 2006. Disponível em: <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/4/25604/P25604.xml&xsl=/tpl/p9f.xsl>>.
- SALAZAR, Hernando. Chávez hablará con las FARC. Bogotá, 1 sept. 2007. Disponível em: <http://news.bbc.co.uk/1/hi/spanish/latin_america/newsid_6973000/6973600.stm>.
- SALVADORI, Matheus. Petróleo, Venezuela e Brasil: duas uma segunda chance geopolítica. *DEFESANET*, 24 jul. 2007. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/zz/al_vem_fs.htm>.
- SEGUNDO Ministério do Planejamento, IIRSA faz avaliação ambiental estratégica. 24 abr. 2007. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/comissoes/cmads/not_principal/segundo-ministerio-do-planejamento-iirsa-faz-avaliacao-ambiental-estrategica/>.
- SÉRENI, Jean-Pierre. A nova era do petróleo estatal. *Le Monde Diplomatique*, março 2007. Disponível em: <http://diplo.uol.com.br/2007-03_a1528>.
- SILVA, Luiz Inácio Lula da. Brasil-Índia: a consolidação de uma aliança estratégica. Disponível em: <http://www.pt.org.br/sitept/index_files/noticias_int.php?codigo=1099>.
- SILVEIRA, André Amaro. *Exportações de serviços de engenharia*. S.l.: CEBRI, 2004. Disponível em: <www.cebri.org.br/pdf/224_pdf.pdf>.
- SÓ PELA Educação se sai da pobreza. *Gazeta Mercantil*, 16 nov. 2004. Disponível em: <<http://clipping.planejamento.gov.br/noticias.asp?NOTCod=162346>>.
- URIBE, Hernán. Cien años de enemistad entre Bolivia y Chile, 26 nov. 2004. Disponível em: <www.voltairenet.org/article123007.html>.
- VENEZUELA vai refinar petróleo do Equador, dizem Chávez e Correa. *Ultimo Segundo*. Disponível em: <http://ultimosegundo.ig.com.br/materias/mundo/2635001-2635500/2635176/2635176_1.xml>.
- _____ volverá a integrar la CAN. 3 sept. 2007. Disponível em: <<http://www.snc.gov.co/paginanueva/noticias/septiembre/sep0307j.html>>.
- VIGNA, Edécio. *PAC ou IIRSA Nacional?* INESC. Instituto de Estudos Socioeconômicos, 5 jul. 2007. Disponível em: <<http://www.inesc.org.br/equipe/jairb/noticias-do-inesc/pac-ou-iirsa-nacional/>>.

VIVANCO, Eduardo Ponce. La Interoceánica y el comercio. *Peru 21*. Disponível em: <<http://www.peru21.com/P21Online/html/2005-09-08/Interoceanica0366440.html>>.

ATUAÇÃO DAS CONSTRUTORAS BRASILEIRAS, BNDES E PETROBRÁS

A L será fonte de derivados de petróleo no mercado mundial. Entrevista: José Sergio Garielle. Pólo Nacional de Biocombustíveis ESALQ/USP. São Paulo, 26 ago. 2006. Disponível em: <<http://www.polobio.esalq.usp.br/noticias-visualizar.php?Id=118&PHPSESSID=29e73a68fc842>>.

AMÉRICA DO SUL precisa da integração energética. *Alerta em Rede*, 27 abr. 2004. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/Energia/452.html>>.

BNDES aprova financiamento de US\$ 279 milhões para exportação de bens e serviços brasileiros para Argentina. *BNDES Notícias*, 26 jun. 2006. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/noticias/2006/not104_06.asp>.

_____ aprova financiamento de US\$ 37 milhões a exportações da CONFAB para Argentina. *BNDES Notícias*, 11 mar. 2005. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/noticias/2005/not048_05.asp>.

_____. Exportação e inserção internacional. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/exportacao/default.asp>>.

_____ financia navios exploração petróleo. *BNDES Notícias*, 7 jul. 2006. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/noticias/2006/not113_06.asp>.

_____. O apoio do BNDES às exportações brasileiras. Rio de Janeiro: 2006. In: ENCONTRO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, 26., ENAEX, Rio de Janeiro, 1 dez. 2006.

CAMARGO CORREA assina protocolo de estaleiro, *SUAPE. Complexo Industrial Portuário*, Recife, 2 ago. 2004. Disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/espanhol/noticias_esp?noticia=336>.

CARVALHO, Guilherme. América Latina e Amazônia, quem banca os grandes projetos? *ADITAL*, 19 abr. 2007. Disponível em: <<http://www.adital.com.br/site/noticia.asp?lang=PT&cod=27241>>.

CAVALCANTI, João Carlos. *Experiência do BNDES no financiamento ao setor de petróleo e gás natural*. Rio de Janeiro: BNDES, 2004. Disponível em: <http://www.unctadxi.org/sections/DTIC/Finance_Energy/docs/dtic_commb_energy_0331.ppt>.

COMPLEXO do Rio Madeira. In: SEMINARIO INTERNACIONAL DE COFINANCIAMENTO BNDES/CAF, 1º, 6 a 8 ago. 2003. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/conhecimento/seminario/caf_20.pdf>.

COSTA, Nilder. A Dobradinha BNDES-CAF para a integração sul-americana. *Alerta em Rede*, 8 ago. 2003. <Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/832.html>>.

_____. Ambientalismo internacional quer bloquear infra-estrutura na América do Sul. *Alerta em Rede*, 7 maio, 2007. <<http://www.alerta.inf.br/news/990.html>>.

_____. Avança a integração energética sul-americana. *Alerta em Rede*, 29 nov. 2004. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/noticias/2006/not104_06.asp>.

_____. Governo quer viabilizar ferrovias e corredor bioceânico. *Alerta em Rede*, 24 nov. 2003. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/Geral/866.html>>.

_____. Integração: BNDES abre sucursal na Argentina. *Alerta em Rede*, 21 set. 2004. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/index.php?news=259>>.

_____. Ligação ferroviária com Pacífico em estudos. *Alerta em Rede*, 30 jul. 2001. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/692.html>>.

_____. “Rodovia do Pacífico” sai do papel. *Alerta em Rede*, 23 jun. 2005. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/467.html>>.

EMPRESAS do Brasil e Venezuela devem investir US\$ 5 bilhões em complexo petroquímico. *Agência Brasil*, 17 abr. 2007. Disponível em: <<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/04/16/materia.2007-04-16.2008788974/view>>.

ENRON se fue de la Argentina. Grupo Albanesi dueña de la TGN. *La Nación*, Buenos Aires, 25 feb. 2005. Disponível em: <http://www.oceba.gov.ar/prensa_old/modules.php?name=News&file=print&sid=3076>.

ESTALEIROS nacionais farão navios para a PDVSA. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 14 dez. 2006. Disponível em: <<http://infoener.iee.usp.br/scripts/infoener/hemeroteca/EmDiaComEnergia.asp?decrie rio=14%2F12%2F06&buPesquisar=P>>.

FERNANDES, Bob. Desentendimento entre Lula e Chávez congela de US\$ 7,2 bi na Venezuela, 12 jul. 2007. Disponível em: <<http://fotolog.terra.com.br/blogfernandes:18>>.

FIORI, Mylena. PETROBRÁS e empresa indiana firmarão acordo para exploração conjunta de petróleo e gás. *Agência Brasil*, 3 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/06/03/materia.2007-06-03.6377354879/view>>.

- GOES, Francisco. Gasoduto argentino atrai empreiteiras brasileiras. *Valor Econômico*, 7 abr. 2006. Disponível em: <<http://www.dc.mre.gov.br/brasil/texvalor070406.asp>>.
- GOMES, Helder. Empresas estatais brasileiras como plataformas para a IIRSA. A política externa do Brasil e as propostas alternativas de integração latino-americana. Disponível em: <<http://www.rbrasil.org.br/content/0,0,1518,0,0.html>>.
- GUIMARÃES, Cristina Borges. Exportações de grande valor. *Gazeta Mercantil*, 17 jul. 2007. Disponível em: <<http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NotCod=368461>>.
- HIDROVIA Paraguai-Paraná significa economia de até US\$ 30 por tonelada de soja. 26 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.abtc.org.br/noticias.php?codigo=222>>.
- INTEROCEÂNICA. Empresas do Brasil ganham licitação para construir Interoceância. 25 jun. 2005. Disponível em: <<http://altino.blogspot.com/2005/06/interoceanica.html>>.
- LINO, Geraldo. Integração energética na América do Sul. 27 abr. 2007. *Alerta em Rede*. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/index.php?news=958>>.
- LOUVEN, Mariza. BNDES dá impulso a negócios na A.L. *Tribuna de Imprensa*, 6 ago. 2006. Disponível em: <<http://www.sindlab.org/noticia02.asp?noticia=6398>>.
- LUCE, Mathias Seibel. *Como o BNDES viabiliza um modelo exportador e predatório*. IBASE, 26 jun. 2007. Disponível em: <www.ibase.br/dvdm/conteudos/bndes_viabiliza.htm>.
- MALDONADO, Puerto. Interoceância vai levar de quatro a cinco anos para ser concluída. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/economia/ultnot/asp/2005/09/08/ult35u42972.jhtm>>.
- MEDEIROS, Rodrigo; ANGELO, Luter. Integração sul-americana: entrevista com Darc Costa, 11 dez. 2003. Disponível em: <http://www.assuntosinternacionais.rj.gov.br/entrevista_detalhe.asp?ident=12>.
- NUEVA financiación de la CAF y el BNDES para las infraestructuras suramericanas, *AmericaEconomica.com*, 22 ago. 2003. Disponível em: <<http://www.americaeconomica.com/numeros4/227/noticias/Jcaflu.htm>>.
- OLIVEIRA, Nielmar DE. Com investimentos, PETROBRAS quer garantir auto-suficiência de petróleo até 2015. *Agência Brasil*, 14 ago. 2007. Disponível em: <<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/08/14/materia.2007-08-14.3058459199/view>>.

- OXILIA, Victorio; FAGÁ, Murilo Werneck. As motivações para a integração energética (com ênfase no gás natural) na América do Sul: a abordagem dos ganhos tradicionais e não-tradicionais. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE P&D EM PETRÓLEO E GÁS, 3., Salvador, 2/5 out. 2005. Disponível em: <<http://www.iee.usp.br/biblioteca/producao/2005/trabalhos/oxilia-motivacoes.pdf>>.
- PETROBRAS aumenta produção de gás em 2,2%. Disponível em: http://www.dep.fem.unicamp.br/bv/completa/out_17_3.htm.
- PETROBRAS e PDVSA e outros negócios Brasil Venezuela. *Hora do Povo*, 16 fev. 2005. Disponível em: <<http://www.horadopovo.com.br/2005/fevereiro/16-02-05/pag2a.htm>>.
- PETROBRAS e SUEZ investirão US\$ 1,3 bilhão em petroquímica no Peru, 6 mar. 2007. Disponível em: <<http://www.noticias.uol.com.br/economia/ultnot/2007/03/06/ult1767u87946.jhtm>>.
- PETROBRAS reafirma parceria no Peru. *Revista Fator Brasil*, 2 out. 2007. Disponível em: <http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=20589>.
- PETROBRAS Y ECOPETROL esperan sacar 100 millones de barriles em exploración del Campo Tibú. *El Tiempo.com*. Disponível em: <<http://www.eltiempo.com/>>.
- PORQUE o BNDES é fundamental para a integração sul-americana. *Alerta em Rede*, 29 ago. 2005. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/504.html>>.
- PORTILLO, Lusbi. Brasil y Colômbia buscan em Venezuela energía barata y salida al Mar Caribe. *Voltaire.net*, 28 fev. 2005. Disponível em: <<http://www.voltairenet.org/article123967.html>>.
- RELATÓRIO ANUAL ODEBRECHT 2006. *ODEBRECHTONLINE*. Disponível em: <<http://www.odebrechtonline.com.br/relatorioanual/2006/pt/materia.php?ID=416>>.
- RELATÓRIO PETROBRAS DE 2005. Disponível em: <<http://dtvm.br.com.br/Empresa%20PETROBR%C3%815%20-%20resumo.pdf>>.
- SILVEIRA, André Amaro. Exportações de serviços de engenharia. CEBRI, 2004. Disponível em: <http://www.cebri.org.br/pdf/224_pdf.pdf>.
- VALENCIO, Nelson. Construtoras brasileiras avançam na construção da Rodovia Interoceânica Sul, apesar dos desafios impostos pela topografia, clima e dificuldades de acesso à região. Disponível em: <http://www.sobratema.org.br/revistamt/revistam98/internacionaled98.php?acao3_cod0=3b79948082004e74b2eaad3cce92ffde>.

ZIBECHI, Raúl. América del Sur – IIRSA: la integración a la medida de los mercados. *DIAL (Difusión d'Information sur L'Amérique Latine)*, 17 mayo 2007. Disponible em: <<http://www.alterinfos.org/spip.php?article1334>>.

A IIRSA

ACERCA de IIRSA (Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional em Sur América). Disponible em: <<http://www.biceca.org/proxy/Document.355.aspx>>.

A IIRSA. Disponible em:

<http://www.planejamento.gov.br/planejamento_investimento/conteudo/noticias/znoticia.asp?Cod=1203>.

ALADI. Secretaria General. *Seguimiento de las actividades em el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), EL Plan Puebla-Panamá (PPP), La Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) y la Comunidad Sudamericana Naciones (CASA)*, Montevideú, 2007. (ALADI/SEC/di 2086).

CARRION, Maria da Conceição; PAIM, Elisangela Soldatelli. Origen brasileira da IIRSA. Disponible em: <<http://www.nat.brasil.org.br>>.

COSTA, Nilder. “Rodovia do Pacífico” sai do papel. *Alerta em Rede*, 23 jun. 2005. Disponible em: <<http://www.alerta.inf.br/news/467.html>>.

DIAGNÓSTICO sobre a informação e comunicação na integração sul-americana IIRSA. Disponible em: <http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/T/tid_tecnologias_de_informacion_y_comunicaciones/tid_tecnologias_de_informacion_y_comunicaciones.asp?codIdioma=ESP>.

HIDROVIA Paraguai-Paraná significa economia de até US\$30 por tonelada de soja. Disponible em: <<http://www.abtc.org.br/noticias.php?codigo=222>>.

HONTY, Gerardo. Interconexión energética sin integración política. *Revista del Sur*, nº 165, mayo/jun. 2006. Disponible em: <<http://www.integracionsur.com/americalatina/hontyintegracionenergetica.pdf>>.

INTEGRAÇÃO regional é necessária para diminuir desigualdades. 24 nov. 2005. Disponible em: <http://www.planejamento.gov.br/planejamento_investimento/conteudo/noticias/znoticia.asp?cod=1169>.

LICITACIÓN del Ferrocarril Trasandino Central Argentina y Chile invertirán US\$300 millones en la obra. Set. 2006. Disponible em: <http://www.region.com.ar/pehuenche/noticias06/ferrocarril_trasandino.htm>.

NUEVA financiación de la CAF y el BNDES para las infraestructuras suramericanas. *América Económica.com*, 22 ago. 2003. Disponível em: <<http://www.americaeconomica.com/numeros4/227/noticias/jcaflu.htm>>.

PROJETOS de Implementação consensuada da IIRSA. Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/Aaic_listado_proyectos/aic_listado_proyectos.asp?codIdioma=ESP>.

PROJETOS importantes do Eixo Sul (Argentina-Chile). Disponível em: <<http://www.iirsa.org/ejedelsur.asp?codIdioma=ESP>>.

CHINA, INDIA E SUAS EMPRESAS

ACORDO de Comércio Preferencial entre o MERCOSUL e a República da Índia. Disponível em: <[www.mre.gov.br/.../mercosul/india/Versão%20final%20acordo-base%20MSul-India%20\(portugues\)%2025012004.doc](http://www.mre.gov.br/.../mercosul/india/Versão%20final%20acordo-base%20MSul-India%20(portugues)%2025012004.doc)>.

ACORDO Espacial Brasil-Índia pode iniciar em setembro. 3 jun. 2007. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/ciencia/interna/0,,OI1664372-Ei301,00.html>>.

AMÉRICA LATINA torna-se opção alternativa de fonte energética para a China. *Revista Fator Brasil*, 30 jun. 2007. Disponível em: <http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=13413>.

BANCOS de Fomento da China e da Argentina assinam Convênio de Cooperação. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,AA1622512-5602,00.html>>.

BLAIR, Mike; FERNANDES, S. Petróleo: China prepara assalto às reservas petrolíferas do Ocidente. <http://www.grifo.com.pt/index.php?option=com_content&ask=view&id=70&Itemid=35>.

BOLÍVIA, Peru, Acre, China. O acesso ao mercado do Pacífico. Disponível em: <http://www.ac.sebrae.com.br/s_429.html>.

BRAMATTI, Daniel. Brasil supera China em investimentos- só em junho. Disponível em: <<http://www.por1novobrasil.blogspot.com/2007/07/brasil-supera-china-em-investimentos-s.html>>.

BRASIL, Chile e China se unem por campo petrolífero no Equador. 1 maio 2007. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultnot/2007/05/31/ult29u55726.jhtm>>.

BRASIL, China e Índia terão forte expansão, diz OCDE. *Multirede.com.Br*, 6 jul. 2007. Disponível em: <http://www.multirede.com.br/news_abre.php?codigo=1254>.

BRASIL e China fracassam em novo acordo comercial. *Tribuna da Imprensa*, 6 set. 2007. Disponível em: <<http://www.financeone.com.br/noticia.php?=br&nid=20744>>.

- BRASIL e Índia assinam sete acordos de cooperação. *Agência Brasil*, 4 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/06/04/materia.2007-06-04.4254008419/view>>.
- BUSH acusa Brasil e Índia de prejudicar países menores. 21 jun.2007. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/story/2007/06/070621_omc_economia2_dg.shtml>.
- CHINA apóia candidatura da Venezuela ao Conselho de Segurança. 24 ago. 2006. Disponível em: <<http://www.rtp.pt/index.php?article=253055&visual=16>>.
- _____ concretará inversiones en Peru por US\$ 10 mil millones. 28 feb. 2006. Disponível em: <<http://www.tcn.cl/wordpress/?p=305>>.
- _____ e Argentina trocam congratulações no 35º aniversário de relações diplomáticas. 19 fev. 2007. Disponível em: <<http://portuguese.cri.cn/101/2007/02/19/1@62046.htm>>.
- _____ Ecuador sign oil contract. 30 Aug. 2003. Disponível em: <http://english.peopledaily.com.cn/200308/30/eng20030830_123400.shtml>.
- _____ firma três grandes contratos em petróleo e gás. 29 set. 2007. <http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=20431>.
- _____ vai passar Argentina em vendas ao Brasil. 12 jan. 2007. Disponível em: <http://www.ccibc.com.br/pg_dinamica/bin/pg_dinamica.php?id_pag=2637>.
- CONGRESO aprobó ley para que Tacna por fin tenga un puerto. *CORREO*, Peru, 2 oct. 2007. <<http://www.correoperu.com.pe/correosur/tacna/nota.php?id=3797>>.
- CONSUMO muda na Ásia e deve favorecer a América do Sul. *ValorOnline*, 21 ago. 2007. Disponível em: <http://www.idcid.org.br/ver_doc.php?type=e&doc=130>.
- COSTA, Antonio Luiz Monteiro Coelho da. O Xadrez chinês. Desafiando a lógica neoliberal: a fusão do socialismo com o capitalismo desperta o dragão. Disponível em: <http://www.terra.com.br/istoe/1647/economia/1647_xadrez-chines.htm>.
- _____, Nilder. China e Argentina assinam acordo para construir Corredor Bioceânico. 5 jul. 2004. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/index.php?news=291>>.
- _____.Corredor bioceânico tem novo impulso. *Alerta em Rede*, 20 maio 2006. Disponível em: <<http://www.alerta.inf.br/news/11.html>>.
- DIAZ, Osvaldo. Construirán megapuerto en Tacna. *El Morrocotudo*. Disponível em: <<http://www.elmorrocotudo.cl/admin/render/noticia/4062>>.

DONOSO, Blog Jayme. China concretará inversiones en Peru por US\$ 10 mil millones. Disponível em: <<http://www.tcn.cl/wordpress/?p=305>>.

ECONOMIA da China. *SuaPesquisa.com*. Disponível em: <http://www.suapesquisa.com/geografia/economi8a_da_china.htm>.

_____ da Índia. *Wikipedia. Enciclopédia livre*. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Economia_da_%C3%8Dndia>.

EL COMERCIO de la Argentina con Índia. Junio 2006. Disponível em: <<http://www.cei.mrecic.gov.ar/html/cobila.htm>>.

EMPRESA India gana licitación del Mutún en Bolivia. 6 jun. 2006. Disponível em: <<http://www.poderciudadfano.org.pe/?p=199>>.

ENTREVISTA do Sr. Yashwant Sinhá, Ministro das Relações Exteriores da Índia, para o jornal Valor Econômico. Disponível em: <http://www.indiaconsulate.org.br/comercial/novidades/MinisterEAIInterview_port.htm>.

FIORI, Mylena. PETROBRAS e empresa indiana firmarão acordo para exploração conjunta de petróleo e gás. 3 jun. 2007. Disponível em: <http://ccbj.jp/index.php?Itenid=42&id=1479&option=com_content&task=view>.

FIRMAN China y Peru 7 acuerdos para impulsar cooperación bilateral. 3 jun. 2005. Disponível em: <<http://spanish.peopledaily.com.cn/31621/3440884.html>>.

INDIA pode ajudar Brasil a desenvolver supercomputador. Disponível em: <http://www.virtualbooks.terra.com.br/ciencias/India_poe_ajudar_Brasil_a_desenvolver_supercomputador.htm>.

_____ registra crescimento anual recorde. Avanço de 9,4% superou expectativas de analistas. Expectativa era que país crescesse 9%. 31 maio 2007. Disponível em: <<http://g1.globo.com/noticias/economia/0,,AA1553229-5599,00.html>>.

_____ vai superar Brasil na produção de açúcar. 25 ago. 2007. Disponível em: <<http://g1.globo.com/noticias/economia/0,,mul93793-5599,00.html>>.

INTERCÂMBIO Comercial de la Comunidad Andina y China, 1994-2004. Disponível em: <http://www.comunidadandina.org/estadisticas/can_china.pdf>.

JARDIM, Claudia. Chávez vai à China em busca de votos na ONU. 21 ago. 2006. Disponível em: <http://www.bloc.co.uk/portuguese/reporterbbc/story/2006/08/060817_venezuelaonurs.shtml>.

JINDAL steel and power of Índia bags Bolivian mines. 30 May 2006. Disponível em: <<http://www.indiadaily.com/editorial/9296.asp>>.

- LA EMPRESA India Jindal gana licitación de Mutún. Disponível em:
<http://www.lostiempos.com/noticias/02-06-06/02_06_06_eco7.php>.
- LAFARGUE, François. A guerra do petróleo. Disponível em: http://www.enjeux-internationaux.org/articles/num15/pt/guerra_petroleo.htm>.
- _____. As estratégias da China na América Latina. Disponível em:
<<http://www.usacac.army.mil/CAC/milreview/poruguese/JulAug06/lafargue.pdf>>.
- LOCKER, Michael; HANCOCK, Dave. Venezuela e China – Rumo a um mundo multipolar. 23 out. 2006. Disponível em:
<http://resistir.info/links/links_autor_desde_01jan06.html>.
- LORA, Eduardo. O Perigo oculto na economia chinesa. 8 set. 2007. Disponível em:
<<http://www.iadb.org/idbamerica/index.cfm?thisid=2563>>.
- LUSIADA, Mundo. China quer investimento em países de língua portuguesa. 15 jan. 2007.
<http://www.mundolusiada.com.br/economia/econ109_jan07.htm>.
- MARANHÃO não quer usina de aço em São Luís. 27 abr. 2007. Disponível em:
<http://www.riosvivos.org.br/canal.php?canal=167&mat_id=10561>.
- MARSBACH, Greg. Venezuela se alia à China para criar programa espacial. Disponível em:
<<http://www.bbc.co.uk/portugues>>.
- MAXIMO, Wellton. Brasil, EUA, China, África do Sul, Índia e E.U. lançam Fórum de Biocombustíveis. *Agência Brasil*. 2 mar. 2007. Disponível em:
<<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/03/02/materia.2007-03-02.9867537245/view>>.
- MEGAPUERTO de Tacna: una real esperanza. *CORREO*, Peru, 18 set. 2007. Disponível em:
<http://www.correoperu.com.pe/correosur/tacna/columnistanota.php?cod_id=78&id_notas=54>.
- MILLARD, Peter. Venezuela's PDVSA, Sinopec Seek Rig For Posa Field-Executive. 14 May 2007. Disponível em:
<<http://www.uofaweb.ualberta.ca/chinainstitute/nav03.cfm?nav03=60680&nav02=58460&nav01=57272>>.
- MIRANDA, Luiz Henrique. Negócio da China. Disponível em:
<<http://www.gasbrasil.com.br/tecnicas/artigos/artigo.asp?arCod=346>>.
- O DRAGÃO apressa o passo. Maio 2007. Disponível em:
<http://www.jornaldedebates.ig.com.br/index.aspx?cnt_id=15&art_id=8216>.
- PAPEL da Índia na Integração da América do Sul. Disponível em:
<http://www.bbc.co.uk/portuguese/reporterbbc/story/2007/06/070604_petrobrasindiapu.shtml>.

- PARCERIA estratégica entre a China e o Brasil. Disponível em:
<<http://www.embchina.org.br/por/szxw/t319567.htm>>.
- PEÑA, Jaime. A um paso del megapuerto em Tacna. *El Morrocotudo*. Disponível em:
<<http://www.elmorrocotudo.cl/admin/render/noticia/2783>>.
- _____. Consorcio chino busca invertir US\$ 10 mil millones en el sur peruano. 27 dez. 2005. Disponível em:
<http://www.atinaiquiqui.cl/content/view/112/consorcio_chino_busca_invertir_US_10_mil_millones_em_el_sur_peruano.html>.
- PETROBRAS assina contrato de parceria para exploração e produção com estatal da Índia. 4 jun. 2007. Disponível em:
<http://www2.petrobras.com.br/ri/spic/bco_arq/contratocomaindiaport.pdf>.
- PETRÓLEO: China prepara assalto às reservas petrolíferas do Ocidente. 24 set. 2007. Disponível em:
<http://www.grifo.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=70&Itemid=35>.
- PETROLÍFERA chinesa negocia com Venezuela para fazer exploração em Orinoco. 29 jun. 2007. *FolhaOnline*. Disponível em:
<<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u308225.shtml>>.
- PIMENTEL, Carolina. Brasil e Índia firmam nove acordos. 13 set. 2006. Disponível em:
<http://demarest.boletimaduaneiro.com.br/noticias.asp?acao=ver_noticia&id=373>.
- RUSSIA, China and Índia – Coalition to offset U.S. International Dominance? 23 feb. 2007. Disponível em: <http://www.realtruth.org./news/070223-001-geopolitics.html?CID=G1174&GCLID=CODK_CUDZO4CFQINPAODXVPZ9W>.
- SALVADORI, Matheus. Petróleo, Venezuela e Brasil: duas uma segunda chance geopolítica. *Defesanet*. 24 jul. 2007. Disponível em:
<http://www.defesanet.com.br/zz/al_vem_fs.htm>.
- SANTISO, Javier. China: uma mão amiga para a América Latina. Disponível em:
<http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao_detalhe3.asp?ID_RES_ENHA=360410>.
- SCOFIELD JR., Gilberto. China: o quarto PIB do mundo. 26 jan. 2006. Disponível em:
<<http://clipping.planejamento.gov.br/noticias.asp?notcod=245866>>.
- SÉRENI, Jean-Pierre. A nova era do petróleo estatal. *Le Monde Diplomatique*. Março 2007. Disponível em: <http://diplo.uol.com.br/2007-03_al_1528>.
- SHANGWU, Sun. China, Argentina sign co-op agreements. 29 jun. 2004. Disponível em:
<http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-06/29/content_343579.htm>.

- SILVA, Luiz Inácio Lula da. Brasil-Índia: a consolidação de uma aliança estratégica. Disponível em: <http://www.pt.org.br/sitept/index_files/noticias_int.php?codigo=1099>.
- SUHRAWARDY, Nilofar. Índia, Venezuela sign historic oil agreement. 6 mar. 2005. Disponível em: <<http://www.arabnews.com/?page=4§ion=o&article=59995&d=6&m=3&y=2005>>.
- TANG, Irene. Puede China utilizar más petróleo de Venezuela? *Soberania*. 20 feb. 2006. Disponível em: <http://www.soberania.org/articulos/articulo_1941.htm>.
- UCHOA, Pablo. PETROBRAS e estatal indiana investirão US\$ 2 bi em campos de petróleo. 4 jun. 2007. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/reporterbbc/story/2007/06/070604_petrobrasindiap.u.shtml>.
- VENEZUELA e China fazem acordo para construir refinarias. *Jornal Hora do Povo*. 31 mar. 2007. Disponível em: <<http://rizzolot.wordpress.com/2007/03/31/venezuela-e-china-fazem-acordo-para-construir-refinarias/>>.
- _____ e China se unem para a fabricação de celulares de baixo custo. 30 jul. 2007. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/mat/2007/07/30/297033777.asp>>.
- _____, India to start project on heavy oil exploration. 20 Apr. 2005. Disponível em: <<http://www.indiadaily.com/editorial/2379.asp>>.
- _____ negocia vender a China, petróleo que deje de exportar a EE.UU. Disponível em: <<http://www.ibce.org.bo/documentos/petroleochina.htm>>.
- _____ reafirma que nacionalizará perfuradoras de petróleo. 15 maio 2007. Disponível em: <<http://diarionordeste.globo.com/noticia.asp?codigo=178722&modulo=968>>.
- _____ usa petróleo para ampliar influência. 6 dez. 2006. disponível em: <<http://txt.estado.com.br/editorias/2006/12/06/int-1.93.9.20061206.13.1.xml>>.
- VISITA oficial ao Brasil do Ministro de Assuntos Exteriores da Índia, Dr. YashwantSinha – Comunicado Conjunto. Disponível em: <<http://www.indianembassy.org.br/port/relations/ComunicadoConjuntoVisitaMinistroYashwantSinhaPORT.htm>>.
- WOLF, Martin. Como reagir aos superávits da China. *Valor Econômico*. 30 maio 2007. Disponível em: <<http://clipping.planejamento.gov.br/noticias.asp?notcod=357808>>.
- WU, Bangguo destaca importância de empresários no comércio China-Brasil. 31 ago. 2006. Disponível em: <<http://www.embchina.org.br/por/zbgx/t271086.htm>>.

ZONAS de alta tecnologia promovem economia chinesa. Disponível em:
<<http://202.84.17.11/portugal/hm/05230902244.htm>>.