

Visão estratégica da América do Sul



Arquivo CCCB

Com a paralisação das negociações para a ampliação do intercâmbio comercial no Mercosul e na América do Sul, a integração física torna-se uma prioridade para os interesses estratégicos do Brasil na região. Trata-se de setor-chave para a consolidação do projeto geopolítico de integração, que não deveria restringir-se apenas às políticas comerciais com vistas à eliminação de barreiras tarifárias e não tarifárias.

Desde o princípio do processo de integração regional, e mais recentemente com a criação da UNASUL, a infra-estrutura foi compreendida como elemento essencial ao desenvolvimento socioeconômico do espaço sul-americano.

A disponibilidade de uma rede de infra-estrutura moderna propiciará aos países da região desenvolvimento sócio-econômico e favorecerá o incremento do comércio intra-regional, gerando empregos e riqueza. Além do efeito multiplicador do comércio, a integração física permite a consolidação de nossa soberania – em virtude do maior acesso a áreas territoriais isoladas –, ao controle mais eficaz das fronteiras e ao combate aos crimes transnacionais.

O Brasil, que tem interesse estratégico não só em ampliar as comunicações e o transporte entre seus vizinhos, mas também abrir os portos do Pacífico para o escoamento de seus produtos para o mercado asiático, em especial para a Ásia, nosso primeiro parceiro comercial, deve exercer uma liderança construtiva nessa área. Essa ação deve ser clara não apenas na esfera política orquestrando o diálogo entre os países sul-americanos, mas

também no âmbito financeiro, de forma a oferecer financiamentos para obras nos setores de transporte, energia e saneamento nos países sul-americanos.

As linhas oficiais de crédito à exportação do BNDES e do Programa de Financiamento às Exportações (PROEX) têm sido instrumentos relevantes para a viabilização de projetos nessas áreas. Desde 2003, o Governo brasileiro aprovou garantia de crédito para mais de 100 operações de financiamento através do PROEX e do BNDES, aprovadas ou em fase de aprovação, destinadas a países da América do Sul, e também da América Central e do Caribe, por um total de quase US\$ 16 bilhões. Neste expressivo número, estão compreendidos não apenas projetos da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), mas também iniciativas bilaterais e multilaterais, definidas segundo as prioridades dos vizinhos. Esses projetos correspondem, na prática, à promoção das exportações de empresas brasileiras de serviços e de bens de maior valor agregado e à geração de empregos e renda no Brasil, assim como nos países receptores dos investimentos.


No plano multilateral, a integração física regional tem sido tratada pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN). O Conselho, criado pela UNASUL em agosto de 2009 com o objetivo de conferir suporte político de alto nível à discussão política e estratégica sobre a integração regional sul-americana, é composto pelos Ministros responsáveis pela matéria em cada país.

Em reunião da COSIPLAN, no último dia 30, em Brasília, ministros dos 12 países membros aprovaram uma carteira de 30 projetos de infra-estrutura, com investimentos de mais de US\$17 bilhões, e a implantação de um mega-anel de fibra-ótica na América do Sul, além de focalizar a questão do financiamento dessas obras. Pelo menos 10 projetos envolvem território brasileiro.

O Brasil exerce a Presidência Pro Tempore (PPT) do Conselho em 2011. Uma das principais contribuições do Brasil ao PPT é a elaboração, em conjunto com todos os países membros, do Plano de Ação Estratégico (PAE) para o horizonte 2012 – 2022 e da Agenda de Projetos Prioritários (APP).

O processo de definição da APP foi iniciado com a revisão dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) da IIRSA, agora incorporada ao Conselho como “Foro Técnico”. Constarão na APP os projetos de infraestrutura que, na visão dos países contemplados, sejam emblemáticos para a integração no continente e tenham forte potencial de impulsionar o desenvolvimento econômico e social da região. A Agenda terá em conta, igualmente, a conservação histórico-cultural e ambiental das regiões, a proteção das populações indígenas e o equilíbrio dos ecossistemas por onde passarão as obras. Essa nova perspectiva – eixos de desenvolvimento global – altera a concepção, antes predominante na IIRSA, de constituir meros “corredores de exportação” dos produtos da América do Sul para outras regiões.

Um dos grandes desafios que os países da região enfrentam é como assegurar o financiamento para a execução dos projetos identificados e como oferecer efetivas garantias. Na IIRSA, o papel de agente financiador coube ao BID. Para a nova carteira, tratando-se de projetos de interesse de vários países, vai ser explorada a possibilidade de co-financiamento dessas obras, por meio de estruturas que combinem financiamento oficial brasileiro com outras fontes, entidades multilaterais ou agências de financiamento estrangeiras, como o BID, o Convênio de Crédito Recíproco da Aladi e a Corporación Andina de Fomento, o Fonplata e mesmo instituições nacionais como o banco venezuelano Banes, os argentinos Bice e La Nación e o BNDES.

O Brasil apoiou a inclusão de dois projetos na Agenda Prioritária: o Corredor Ferroviário Inter-oceânico, que liga o porto brasileiro de Paranaguá ao porto chileno de Antofagasta, passando pelo Paraguai e pela Argentina e o de construção de uma matriz rodoviária, portuária e energética, que una a Guiana e o Suriname ao restante da América do Sul e fortaleça a integração na parte norte do continente. Caso essas decisões sejam executadas, a integração física regional ganhará nova dimensão política e econômica. 

Rubens Barbosa, Presidente do Conselho de Comércio Exterior da Fiesp