

INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NO MERCOSUL: O CASO DA IIRSA/COSIPLAN

Territorial integration in MERCOSUR: the IIRSA/ COSIPLAN case

Vitor Hélio Pereira de Souza

Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Santa Catarina, Brasil
vitorgedri@hotmail.com

Artigo recebido em 08/03/2014 e aceito para publicação em 12/12/2014

RESUMO: No final do século XX, com a abertura econômica e a ampliação dos “circuitos espaciais de produção”, os países passaram a expandir, cada vez mais, sua participação no comércio exterior, utilizando-se do regionalismo enquanto forma de resguardar-se da competitividade internacional. Por outro lado, acentuou-se a busca por novos mercados, além da diversificação de parceiros comerciais, visando à redução dos riscos provenientes das crises de demanda. Nessa conjuntura, foram dados os primeiros passos do que seria futuramente o MERCOSUL, que conquistou importante representatividade nas balanças comerciais dos países da região. Por sua vez, essa ascendência das transações comerciais intrarregionais nas últimas décadas revelou um descompasso entre o crescimento dos fluxos de mercadoria e os insuficientes investimentos em infraestrutura realizados no âmbito do Cone Sul. Foi somente ao adentrar o século XXI, com o lançamento da IIRSA/COSIPLAN, que antigas obras propostas para a região foram viabilizadas. **Palavras-chave:** MERCOSUL. Infraestrutura. Transporte. Integração Territorial. IIRSA/COSIPLAN.

ABSTRACT: In the late twentieth century, with economic liberalization and expansion of “spatial circuits of production” countries have been expanding, increasingly, their participation in international trade using regionalism as a mean to guard against international competitiveness. On the other hand, sharpened up the search for new markets and diversification of trade partners, in order to reduce risks from the crisis of demand. At this juncture, were the first steps of what would eventually Mercosur, which got major importance in trade balances of countries of the region. In turn, this ascendancy of intraregional trade transactions in recent decades, has revealed a mismatch between the growth in the flow of merchandise and insufficient infrastructure investments undertaken within the Southern Cone. Already when entering the twenty-first century, with the launch of IIRSA/ COSIPLAN some old works proposed for the region would be made possible.

Keywords: Mercosur. Infrastructure. Transport. Regional Integration. IIRSA/COSIPLAN.

DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-451320150102>

INTRODUÇÃO

A partir da década de 1980, uma série de tratados de “Preferências Tarifárias Regionais” e “Acordos de Complementação Econômica” foram instituídos entre a Argentina e o Brasil, resultando no estabelecimento de importante complementação da economia de ambos os países. Na década seguinte, com a constituição do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), essas relações expandiram-se incorporando Paraguai, Uruguai e demais países associados, resultando na constituição de um importante bloco regional.

Entre progressos e retrocessos, o comércio exterior na região conquistou considerável representatividade nas balanças comerciais dos países membros, haja vista que, para o período 1990 a 2011, as importações intrabloco cresceram quase treze vezes, ampliando-se de US\$ 4.052 milhões para US\$52.456 milhões; por sua vez, as exportações cresceram também quase treze vezes, expandindo-se de US\$ 4.228 milhões para US\$ 53.785 milhões. Esse aumento das transações comerciais intrarregionais nas últimas décadas revelou fragilidades já existentes entre os países do Cone Sul. Esse foi o caso do descompasso entre o crescimento dos fluxos de mercadoria e os insuficientes investimentos em infraestrutura realizados na região.

Vale lembrar que a busca por maior fluidez para a circulação de mercadorias na região não é novidade. A contiguidade territorial entre os países que compõem o MERCOSUL, antes mesmo da criação institucional do bloco econômico, influenciou no estabelecimento de “interações espaciais” (SILVEIRA, COCCO, 2010) entre as primeiras áreas ocupadas na porção austral do continente sul-americano. Esse fato exigiu no decorrer dos anos a substituição dos meios naturais de comunicação pelo estabelecimento de grandes obras de engenharia que gradativamente estabeleceram a consolidação, ainda que incompleta, de uma rede de transporte no Cone Sul.

Tal fato pode ser explicado devido à intenção dos países em fomentar o comércio intrarregional. Desta maneira, já no ano de 1977, os governos dos países da região em parceria definiram a “Rede Fundamental de Transporte do Cone Sul”, um

conjunto de obras identificadas como essenciais para ampliação da fluidez territorial sul-americana, com destaque para a porção austral do continente. Já nas próximas décadas outros estudos foram realizados, salientando as novas demandas por transporte, no entanto poucos projetos tornaram-se realidade até meados do século XXI.

Foi somente com a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) no ano 2000 que algumas das antigas demandas por transporte, anteriormente identificadas nos projetos elaborados a partir da década de 1970, saíram do papel, vide Valenciano (1980), Sant’Anna (1997), Luraschi (2000) entre outros. Neste ínterim, este trabalho adotou enquanto procedimento metodológico a análise de fonte de dados secundárias, como a evolução dos Portfólios e da Agenda de Implementação Concensuada da IIRSA para o período 2005-2010; assim como o Portfólio do COSIPLAN e a Agenda de Projetos Prioritários (API), para o período de 2011-2016, entre outros documentos analisados, com enfoque para a região do MERCOSUL, recorte territorial equivalente à região do Cone Sul, uma vez que, a Venezuela ainda não havia sido incorporada ao bloco.

Para tanto, este artigo encontra-se organizado em três tópicos. Na primeira parte, apresentamos a IIRSA e sua evolução para COSIPLAN, a partir do Eixo de Integração e Desenvolvimento (EID) MERCOSUL-Chile, que deverá abarcar diretamente a região do MERCOSUL. Na sequência, apresentamos as obras delimitadas na Agenda de Implementação Concensuada (AIC) e na Agenda de Projetos Prioritários (API) para o EID MERCOSUL-Chile, documento que já motivou algumas análises acadêmicas. E, por fim, buscamos destacar a extensa lista de obras delimitadas nos Portfólios da IIRSA e do COSIPLAN para o EID MERCOSUL-Chile, um documento interessante, porém ainda pouco analisado pela academia.

Logo, nesta trajetória julgamos pertinente acercarmo-nos de algumas questões referentes aos projetos da IIRSA/COSIPLAN destinados ao MERCOSUL: Quais regiões devem ser contempladas com investimentos? Quais setores devem receber maiores investimentos? No caso do setor de transporte,

quais modais devem ser favorecidos? Quais tipos de obras devem ser realizados? Enfim, qual integração territorial vem sendo promovida na região?

A IIRSA/COSIPLAN E O MERCOSUL

Na segunda metade do século XX, com a retomada dos ideais integracionistas na América Latina, houve alguns estudos que tiveram a questão territorial enquanto enfoque, demonstrando as deficiências das infraestruturas de integração existentes. Porém, grandes partes desses planos não se tornariam realidade até meados do ano 2000, momento em que foi lançada a IIRSA.

Tal iniciativa, enquanto um plano de integração para toda a América do Sul, regionalizou o continente por meio da seleção de 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) Andino, Andino do Sul, Capricórnio, Hidrovia Paraguai-Paraná, Amazonas, Escudo Guianês, do Sul, Interoceânico Central, Peru-Brasil-Bolívia e MERCOSUL-Chile, isto é, grandes obras de infraestrutura com capacidade de articular territórios. Já considerando as diferenças regionais existentes, foi realizada a distinção entre EID: Emergentes e Com Dinâmica de Integração Pré-estabelecidos.

Neste íterim, os países pertencentes ao MERCOSUL foram compreendidos pelo EID (Com Dinâmica de Integração Pré-estabelecida) MERCOSUL-Chile, o que retoma, de certa maneira, as aspirações do Barão de Rio Branco em fortalecer a união entre as três maiores economias do Cone Sul: Argentina, Brasil e Chile (ABC), atualmente de uma forma mais robusta, incluindo o Paraguai, Uruguai, Venezuela e países associados, além de abarcados indiretamente também pelos EIDs Andino, Andino do Sul, Capricórnio, Hidrovia Paraguai-Paraná.

O EID MERCOSUL-Chile apresenta um recorte espacial que abrange uma área de influência de aproximadamente 3.216.277 km², número equivalente a 25,46% da superfície total dos países membros. Embora não pareça relevante a extensão territorial apontada, salientamos que nessa área encontram-se os núcleos urbanos com maior concentração populacional de cada país, com 140.342.308 de habitantes, isto é, aproximadamente

54,89% da população total dos países, conforme dados referentes ao ano de 2008.

Entre as principais cidades destacam-se, no caso argentino, a Cidade Autônoma de Buenos Aires (CABA), Córdoba/CB e Mendoza/MZ; no Brasil, toda a Região Sul e parte da Região Sudeste com as capitais Porto Alegre/RS, Florianópolis/SC, Curitiba/PR, São Paulo/SP e Belo Horizonte/MG; no Paraguai, a Região Oriental; no Chile, quase a totalidade do país e no Uruguai todo o país.

Consequentemente, devido à dinâmica econômica existente nessa área, ocorre a concentração dos principais portos de cada país, como, no caso brasileiro, os portos de Santos, além do porto de Paranaguá, São Francisco e Porto Alegre; no caso argentino, os portos de Corrientes, Diamante, San Lourenzo e Quequén; no Paraguai, o porto de Assunção; no Uruguai, o porto de Montevideu e no Chile, o porto de Valparaíso e Coquimbo.

Existe nessa área, também, uma concentração de importantes rotas de exportação de mercadorias, no âmbito intrarregional, mediante a existência de diversos postos aduaneiros de fronteiras, a saber: no Brasil, Foz do Iguaçu, D. Cerqueira e Uruguaiana; na Argentina, San Javier, Paso de Los Libres, Puerto Unzué, Agua Negra, Picas Negra, Cristo Redentor; no Paraguai, Ciudad del Este; no Uruguai, Chuy, Santana, Río Branco e no Chile, Agua Negra, Cristo Redentor e Pehuenche (Vide Tabela 1).

Tabela 1: Superfície, população, principais cidades, passagens de fronteira e portos marítimos e fluviais no EID MERCOSUL-Chile.

Países Unidades Territoriais	Superfície Km ²	População Hab. 2008	Principais Cidades	Passagens de Fronteira	Portos marítimos e fluviais
Argentina					
Total	27.780.400	39.745.613			
Misiones	29.801	1.077.987	Posadas	San Javier	
Corrientes	88.199	1.013.443	Corrientes	Paso de Los Libres	Corrientes
Entre Ríos	78.781	1.255.787	Paraná	Puerto Unzué	Diamante
Santa Fé	133.007	3.242.551	Rosario		San Lorenzo
Córdoba	165.321	3.340.041	Córdoba		
San Luis	76.748	437.544	San Luis		
San Juan	89.651	695.640	San Juan	Agua Negra	
La Rioja	89.680	341.207	La Rioja	Picas Negras	
Buenos Aires	307.751	15.052.177	La Plata		Quequén
La Pampa	143.440	333.550	La Pampa		
Mendoza	148.827	1.729.660	Mendoza	Cristo Redentor	
Área de Influência	1.351.226	31.562.168			
Brasil					
Total	8.514.877	189.612.814			
Minas Gerais	586.528	19.850.072	Belo Horizonte		
São Paulo	248.209	41.011.635	São Paulo		Santos
Paraná	199.315	10.509.169	Curitiba	Foz do Iguaçu	Paranaguá
Santa Catarina	95.346	6.052.587	Florianópolis	D. Cerqueira	S. Francisco
Rio Grande do Sul	281.748	10.855.214	Porto Alegre	Uruguaiana	Porto Alegre
Área de Influência	1.411.146	88.359.677			
Paraguai					
Total	406.752	6.230.000			
Região Oriental	159.827	6.064.411	Ciudad del Este	Ciudad del Este	Assunção
Área de Influência	159.827	6.064.411			
Uruguai					
Total	175.016	3.334.052	Montevideo	Chuy, Santana, Río Branco	Montevideo
Área de influência	175.016	3.334.052			
Chile					
Total	756.102	16.763.470			
IV Região Coquimbo	40.580	698.000	La Serena	Agua Negra	Coquimbo
V Região Valparaíso	16.396	1.720.600	Valparaíso	Cristo Redentor	Valparaíso
Região Metropolitana	15.403	6.745.700	Santiago		S. Antonio
VI Região O'Higgins	16.387	866.200	Rancagua		
VII Região Maule	30.296	991.500	Talca	Pehuenche	
Área de Influência	119.062	11.022.000			
Total dos países	12.458.131	255.685.949			
Total área de influencia	3.216.277	140.342.308			

Fonte: IIRSA, 2009.

Além do mais, essa área é responsável por grande parte do PIB (Produto Interno Bruto) gerado em cada país, havendo a presença de atividades econômicas diversificadas, como as indústrias de couro e têxteis; agrícolas e agroindustrial; agropecuárias e graneleiras; indústria de veículos e material de transporte; indústria aeronáutica; serviços industriais metalúrgicos, metal-mecânica; turismo; química; celulose, madeira e papel; hidrocarbonetos; máquinas agrícolas, indústria vitivinícola (produção de vinhos); produção mineral metálica; recursos florestais; produtos químicos e indústria manufatureira (IIRSA, 2010).

Sendo assim, em novembro de 2004, foi selecionado, em meio ao Portfólio da IIRSA, um grupo constituído por 31 obras, que vieram a compor a Agenda de Implementação Concensuada (AIC) para o período de 2005-2010. Já no ano de 2011, com o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) essa lista de projetos principais foi atualizada, recebendo o nome de Agenda de Projetos Prioritários (API), com obras delimitadas para o período de 2011-2016.






Logo, esse pacote de obras passou a funcionar enquanto vitrine da iniciativa, ganhando destaque enquanto *marketing* governamental do projeto e tornando-se objeto de grande parte das análises acadêmicas. Tal opção é compreensível e justificável, uma vez que se trata geralmente de grandes projetos determinados como estratégicos para promover a integração regional, tornando-se um recorte interessante para iniciar a discussão sobre as obras selecionadas na AIC/ API destinadas ao EID MERCOSUL-Chile.

AS OBRAS SELECIONADAS NA AIC/ API DESTINADAS AO EID MERCOSUL-CHILE

Nessa lista de obras prioritárias, o EID MERCOSUL-Chile foi compreendido por meio de sete projetos, sendo cinco rodoviários, um ferroviário e um gasoduto. Tais obras totalizavam, no ano de 2005, investimentos estimados no valor de US\$ 2.882 milhões, havendo três projetos em execução, três projetos em pré-execução e um projeto em licitação. Prontamente, no ano de 2010, momento em que foi divulgado o último informe da carteira de

projetos, os custos totais das obras haviam evoluído para US\$ 8.135 milhões e nenhuma obra ainda tinha sido concluída (Vide Tabela 2).

Tabela 2: Projetos do EID MERCOSUL-Chile delimitados para a AIC referente ao período de 2005 a 2010 (em milhões de US\$).

MERCOSUL-CHILE								
Nº	Obras	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Países
1	Duplicação da rota 14	370,00	---	----	780,00	----	-----	AR (BR)
2	Adequação do corredor Rio Branco- Montevideo- Colonia- Nueva Palmira	163,00	176,80	---	266,40	247,50	234,0	UY (AR- BR)
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão – Rio Branco	12,00	-----	---	24,60	35,00	-	BR-UY
4	Duplicação do Tramo Palhoça- Osorio (Rodovia MERCOSUL)	800,00	----	1200,0	---	989,00	700,0	BR (AR- UY)
5	Projeto Ferroviario Los Andes- Mendoza	251,00	----	----	3000,00	3000,00	5.100,0	AR-CH
6	Rota Internacional CH 60 (Setor Valparaíso- Los Andes)	286,00	----	----	-----	280,00	286,0	CH (AR)
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	1.000,0	---	----	-----	---	-----	AR (BO)
Total		2.882	2.895,8	3.295,8	6.557	6.331,5	8.135	
LEGENDA								
		 Perfil	 Pré-execução	 Em Licitação	 Execução	 Concluído		

Fonte: IIRSA - Agenda de Implementación Consensuada, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010.

No território brasileiro, o principal projeto delimitado para o eixo foi a ampliação e duplicação da BR-101 entre o município de Palhoça/SC e Osório/RS, trata-se de uma extensão de 337,5 km de rodovia (249 km no Estado de Santa Catarina e 88,5 km do Estado do Rio Grande do Sul). O projeto contou também com a restauração de pontes, construção de túneis, viadutos, passagens interiores e passarelas, a fim de reduzir tempo e custo de viagem pelo trajeto, além de proporcionar melhor segurança para a rota.

O Brasil, em parceria com o Uruguai, foi responsável igualmente pela construção da segunda ponte internacional sobre o rio Jaguarão, a Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco, que ligará a BR-116 e a Rota 26 UR. Essa obra objetiva desviar o tráfego da rota Chuí/Chuy para preservar a Reserva Ecológica do Taim e restringir os fluxos de carga no trecho rodoviário Pelotas/Rio Grande (BR 329/RS), além de, posteriormente, viabilizar a base para um

futuro plano de ordenamento territorial para as cidades fronteiriças de Jaguarão (BR) e Rio Branco (UR).

Por outro lado, a construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco deverá complementar o projeto levado a cargo pelo governo uruguaio de “adequação do corredor Rio Branco-Montevideu-Colônia-Nova Palmira”, que possibilitará melhor integração entre as cidades de São Paulo, Montevideu, Buenos Aires, Santiago do Chile e Valparaíso, podendo triplicar o fluxo de mercadorias para o trajeto até o ano de 2015.

Já no território argentino, deverá ocorrer a duplicação (e demais obras auxiliares) da Rota 14, de modo a ampliar a capacidade operacional da estrada, buscando facilitar a circulação entre as cidades fronteiriças de Uruguiana (BR), Paso de Los Libres (AR), a cidade de Frey Bento (UR) e Gualeguaychú (AR), importantes rotas de acesso de mercadorias provenientes do Brasil e do Uruguai, com destino à

Região Metropolitana de Buenos Aires.

No Chile e na Argentina destaca-se o “Projeto Ferroviário Andes-Mendoza” que interligará Luján de Cuyo, na província de Mendoza (AR), com Los Andes na V Región (CH), que deverá contar também com a construção de 30 a 50 km de túnel, a 2.500 metros acima do nível do mar, além da instalação de estações multimodais nas cabeceiras do túnel que possibilitará alternativa ao “Sistema Cristo Redentor” (rodovia que interliga a província de Mendoza-AR e Los Andes-CH), a qual poderá chegar a sua saturação em 2015, além de permitir alternativa à rota que fica intransitável aproximadamente 45 dias ao longo do ano, devido às nevascas.

Tal projeto, por sua vez, complementará a ampliação das rodovias da Rota Internacional 60 CH (Rota Transandina), a qual tem início na fronteira entre Chile e Argentina, nas proximidades do túnel Cristo Redentor e estende-se até o porto de Valparaíso, cuja intenção foi elevar a capacidade e reduzir o tempo de circulação no trajeto. Segundo estimativas, nesse trecho percorrem cinco milhões de toneladas de mercadorias anualmente advindas dos países do MERCOSUL.

Por fim, mas não menos importante, o projeto Gasoduto do Nordeste Argentino (GNEA) deverá percorrer 1500 km, perpassando pelas províncias de Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos e Santa Fé, possibilitando a interconexão das reservas de gás do norte argentino e da Bolívia, com o *Sistema Nacional Interconectado de Gasoductos Troncales de Argentina*, além de permitir a implantação de obras complementárias de transmissão de energia e dados. Destarte, tal obra poderá assegurar o abastecimento de gás natural para a Região Nordeste da Argentina, permitindo diversos usos, como o residencial, industrial, agroindustrial, assim como o abastecimento de veículos reduzindo a dependência do país aos combustíveis derivados de petróleo, cujos preços sofrem maior influência do mercado internacional.

Em relação ao andamento dos projetos, devido ao fato de grande parte das obras serem destinadas ao modal rodoviário, alguns trechos das mesmas já foram inaugurados, porém deverá haver atraso na conclusão dos projetos. Esse é o caso das obras realizadas na BR-101, ou seja, uma obra que dura

mais de dez anos e que apresenta muitos trechos concluídos, porém algumas das principais obras, até o presente momento, começaram recentemente, como a ponte rodoferroviária de Laguna/SC que tem entrega prevista para o ano de 2015, e o túnel do Morro dos Cavalos (município de Palhoça/SC), que deve ser finalizado em 2017.

Ademais, as áreas próximas às principais cidades que a rodovia possibilita acesso – como Curitiba, Joinville, Itajaí e Florianópolis – apresentam pontos saturados, uma vez que nesses trechos da rodovia os fluxos comerciais de longa distância disputam espaço com os fluxos de passageiros inter e intra-urbanos, tornando-se claro o caráter paliativo ainda que necessário da ampliação da via.

Outro exemplo é a Duplicação da Rota 14, que deveria ser concluída em sua totalidade no final do ano 2012, entretanto teve seu término somente no primeiro semestre de 2013; assim como o corredor Rio Branco- Montevidéo-Colônia-Nueva Palmira, que apresentava até o primeiro semestre de 2013 um trecho de obras concluído e outros quatro em execução; além da Rota Internacional CH 60, com estimativa inicial para conclusão das obras até o final do ano de 2013.

No entanto, os atrasos mais emblemáticos foram do Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza, que no final de 2012 estava em fase de estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira, os quais apontam para a construção de um túnel de uma via para o ano de 2020. Por outro lado, obras como Ponte Internacional Jaguarão - Rio Branco e o Gasoduto do Nordeste Argentino (GNEA), também com estudos incompletos, tiveram seu prazo para o início das obras prorrogado.

Já com relação à UNASUL (União de Nações Sul-Americanas), a partir do ano de 2011, ocorreu um rearranjo institucional visível na coordenação das iniciativas de integração em âmbito continental e a IIRSA foi incorporada enquanto foro técnico à COSIPLAN. Essa nova instituição subordinada à UNASUL, ao congregar em grande parte a metodologia da antiga iniciativa, resultou em poucas mudanças na maneira de conduzir os projetos de infraestrutura, ainda que tenha implicado na redução da influência dos órgãos financiadores do projeto BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), CAF

(Corporação Andina de Fomento) e FONPLATA (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata) nas diretrizes adotadas pela iniciativa.

Sendo assim, de modo similar à antiga agenda, as obras selecionadas na API destinadas ao EID MERCOSUL-Chile foram sete: um gasoduto e uma ponte (trata-se das mesmas obras apresentada na AIC para o período de 2005 a 2010), uma obra de transporte multimodal, uma ferroviária (esse projeto é dividido em duas obras), um posto de fronteira aduaneiro e um túnel, totalizando investimentos iniciais estimados em US\$ 2.218 milhões (Vide Tabela 3).

Tabela 3: Projetos do EID MERCOSUL-Chile delimitados para a API, referente ao período de 2011 a 2016 (em milhões de US\$).

Nº	Obras	Investimentos	Países	Previsão	
				Início	Conclusão
1.	Gasoduto do Nordeste Argentino	1.000,0	AR/BO	2013	2014
2.	Construção da Ponte Internacional Jaguarão Rio Branco	65,0	BR/UR	2012	2014
3.	Transporte Multimodal no Sistema Laguna Merín e Lagoa dos Patos	100,0	BR/UR	2012	2014
4.	Corredor Ferroviário Montevideo-Cacequí: Recondicionamento da Ferrovia entre Montevideu e Rivera	100,0	UR	2012	2014
5.	Corredor ferroviário Montevideu-Cacequí: Adequação Ferroviária da Bitola Brasileira Rivera Santana do Livramento Cacequí	96,0	BR-UR	2011	2012
6.	Otimização do Sistema Paso de Fronteira Cristo Redentor	7,0	AR/CH	2012	2014
7.	Túnel Binacional Água Negra	850,0	AR/CH	2014	2016
Total		2.218,0			

LEGENDA ■ Perfil ■ Pré-execução ■ Em Licitação ■ Execução ■ Concluído

Fonte: COSIPLAN: Agenda de Projetos Prioritários de Integração, 2011.

Como se pode constatar, alguns dos projetos que estavam na AIC não foram concluídos e passaram a fazer parte da API; esse foi o caso do Gasoduto do Nordeste Argentino (GNEA) que, no ano de 2007, concedeu à ENARSA (*Energia Argentina Sociedad Anonima*), por 35 anos passível de prorrogação, a responsabilidade de construir, operar, manter, transportar e comercializar o gás natural. Em 2010, foi definido o traçado final da obra e firmado o adendo de contrato de compra-venda, celebrado entre *Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos* (YPFB) e a ENARSA, em que ambas as partes comprometem-se a receber quantidades crescentes de Gás Natural para o período de 2010 a 2027, tendo licitações realizadas para construção das obras no ano de 2013.

O projeto Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco teve seus estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental concluídos e referendados pela comissão mista composta por Brasil e Uruguai em 2012. No caso brasileiro, a obra foi inserida no 2º Programa de Aceleração de Crescimento (PAC-2) do governo brasileiro, que poderá facilitar o acesso aos investimentos necessários para a execução do projeto que teve seu início planejado para 2012, protelado para o segundo semestre de 2014.

Ainda entre Brasil e Uruguai, os projetos de Transporte Multimodal Sistema Lagoa Mirim e Lagoa dos Patos abarcam no Uruguai a Lagoa Mirim e seus afluentes (o rio Yaguarón, o Cebollatí e o Tacurí); já no Brasil os projetos abrangem a Lagoa Mirim e seus

afluentes (o rio Yaguarón, o canal de São Gonçalo, os canais de acesso ao porto de Rio Grande, a Lagoa dos Patos e seus alimentadores: o Rio Guaíba, Taguari, Jacuí, dos Sinos, Gravataí, Caí e Camaquã). Posto isso, os projetos objetivam reativar o transporte lacustre para cargas e passageiros (COSIPLAN, 2011).

Para tanto, estão previstas obras de dragagem, desvio, sinalização, elaboração de cartas náuticas eletrônicas, implantação e manutenção de réguas limimétricas, contratação de estudos e implantação de novos terminais, com destaque para terminais localizados no estado do Rio Grande do Sul, como a implantação dos terminais de cargas em São José do Norte; a ampliação dos terminais de Estrela no Rio Taquari, de Cachoeira do Sul no Rio Jacuí, de Santa Vitória do Palmar na Lagoa Mirim e em Porto Alegre na Lagoa Guaíba; e, por fim, a adequação do Porto de Pelotas no canal São Gonçalo.

Visto que se trata de uma hidrovía binacional, esta precisará, também, da criação de aduanas, regulação de migração etc. Esse é um projeto de grande interesse para ambos os países, constando na “*Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas*” do Uruguai para o período de 2010-2014 e, no Brasil, está incluso nas obras do PAC 2.

Além do mais, Brasil e Uruguai juntaram esforços para a conclusão do corredor Ferroviário Montevidéu - Cacequí. Trata-se de um projeto estruturado composto por dois projetos individuais:

- ✓ Reabilitação da Ferrovia entre Montevidéu e Rivera, visando primeiramente melhorar o nível de serviço no trecho, permitindo ampliar a velocidade de trânsito e, por conseguinte, reforçar as estruturas existentes para futuramente expandir a capacidade de carga da ferrovia para 22 toneladas;
- ✓ Além disso, por se tratar de um trecho com tráfego suspenso há dez anos, deverão ser recuperados 158 km de ferrovias entre Cacequí até Santana do Livramento na fronteira com Uruguai, que consecutivamente serão integradas ao trecho Rivera-Montevidéu, buscando ampliar as interações espaciais

entre os dois países, aproveitando-se que, embora as bitolas sejam diferentes (o trecho brasileiro apresenta bitola de 1,00 metro, já o uruguaio possui bitola do tipo *standard* com 1,435 metros), as ferrovias encontram-se em Santana do Livramento/Rivera, local que apresenta bitola mista. Dessa maneira, estão programadas a substituição de dormentes, a limpeza de cortes, o reforço de aterro e a recuperação de dez pontes.

Já a Argentina e o Chile selecionaram, como prioritária, a otimização do Sistema Posto de Fronteira Cristo Redentor, que poderá ter algumas das etapas iniciadas em 2014. Esse trajeto é estratégico para ambos os países por se tratar da principal conexão entre eles, abarcando a *V Región* (Chile) e a província de Mendoza (Argentina), e deverá também melhorar as vias de acesso da região, assim como a operação dos Postos de Fronteira, os quais passarão a oferecer serviços logísticos completos, reduzindo o tempo de gasto com os trâmites fronteiriços.

Ademais, a rota é o principal acesso do Brasil ao mercado chileno e ao Oceano Pacífico, ocorrendo preferencialmente pelo porto de Valparaíso, que deverá ficar saturado até o ano de 2015. Dessa maneira, tornou-se estratégico descentralizar os fluxos e investir em outros portos, como San Antonio e Quinteros, ambos os projetos incluídos no *Plan Estratégico Territorial Avance II: Integración Territorial Internacional* do governo argentino e no documento *Chile 2020: obras públicas para el desarrollo*, entre outros.

Em decorrência da canalização de grande parte dos fluxos, por meio do Sistema Cristo Redentor, também tornou-se importante investir em uma rota alternativa de conexão entre Argentina e Chile. Para tanto, foi criado o projeto Túnel Binacional Água Negra, firmado pelo Tratado de Maipú entre Argentina e Chile no ano de 2009, cujo objetivo foi interligar a *IV Región* (Chile) e a província de *San Juan* (Argentina), acarretando, também, em um trajeto alternativo para o fortalecimento do corredor bioceânico Porto Alegre (Brasil) ao Porto de Coquimbo (Chile). Por sua vez, a obra consiste na implantação de um túnel que permitirá aos veículos

evitar áreas de difícil circulação e com elevada precipitação, bem como a pavimentação de trechos sem calçamento. Em decorrência da execução dessa obra, deverão ser realizados investimentos para a melhoria das Rotas 41 no Chile e 150 na Argentina, além de investimentos para facilitar o acesso ao porto na cidade de Coquimbo.

Ora, como se pode constatar, os projetos apresentados na AIC para o período de 2005 a 2010 e na API para o período de 2011 a 2016 visam satisfazer demandas antigas por maior fluidez territorial. Ou seja, grande parte das obras apresentadas trata de recuperação ou ampliação de infraestruturas existentes, visando sanar antigos gargalos decorrentes da intensificação de interações espaciais na região.

Dessa forma, nos planos de integração destinados à escala continental, assim como os destinados ao Cone Sul, prevalece a necessidade de expandir a capacidade das rodovias e da consolidação de um sistema multimodal de transporte. Porém, grande parte dos projetos trata geralmente da otimização de rodovias, estratégia necessária, mas que encontra seu limite em médio prazo, uma vez que a ascensão do fluxo de *commodities* na região exige uma matriz de transporte mais equilibrada.

Tal fato ocorre especialmente nas obras de melhoria, como a duplicação da rota 14, a adequação do corredor rio Branco-Montevideu-Colônia-Nueva Palmira e a Duplicação do Tramo Palhoça-Osório (BR-101) os quais se apresentam como grandes eixos rodoviários nos quais confluem fluxos de mercadorias destinadas ao mercado exterior, mas também ao nacional, regional e, sobretudo, intraurbano, uma vez que, muitas cidades estruturaram-se no entorno desses eixos responsáveis por intensos fluxos pendulares.

Já em menor número, outros projetos devem implantar novos fixos no território, como é caso do Gasoduto do Nordeste Argentino (GNEA), que instalará 4.131 km de gasodutos no território argentino, possibilitando uma nova fonte de energia para aproximadamente 378.000 usuários (IIRSA, 2012). Nesse mesmo sentido, salienta-se o Transporte Multimodal no Sistema Laguna Merín e Lagoa dos Patos que estabelecerá um novo uso aos sistemas lagunares, que poderá concorrer na região com o modal rodoviário e portuário, gerando ganhos para o

sistema de transporte como um todo.

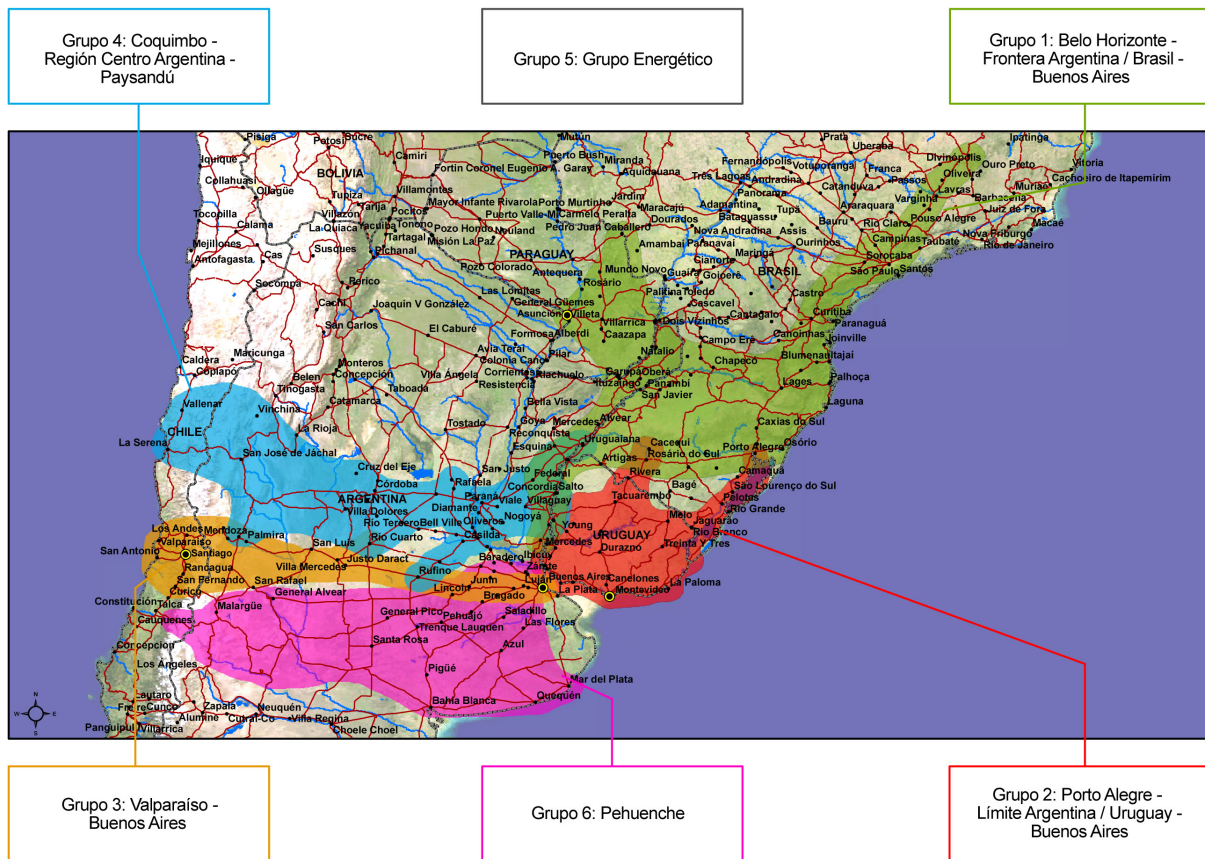
Após pontuar as obras delimitadas como prioritárias na AIC/API, deve-se prosseguir a investigação para se aproximar realmente da compreensão das possíveis repercussões dos projetos da IIRSA/ COSIPLAN para a região do Cone Sul. Dessa maneira, torna-se pertinente avaliar as obras no EID MERCOSUL-Chile definidas no Portfólio da IIRSA e do COSIPLAN.

AS OBRAS NO EID MERCOSUL-CHILE DEFINIDAS NO PORTFÓLIO DA IIRSA/ COSIPLAN

A maioria das análises acadêmicas realizadas acerca da IIRSA/COSIPLAN foi pautada na agenda de projetos AIC e API. Como salientamos, tal escolha é razoável, uma vez que se trata geralmente de grandes projetos determinados como estratégicos para promover a integração regional. Mas, para compreender a amplitude das intervenções da iniciativa nos países do Cone Sul, torna-se oportuno realizar algumas considerações a respeito dos projetos definidos no Portfólio da IIRSA e do COSIPLAN, com destaque ao EID MERCOSUL-Chile.

Este foi inicialmente dividido em seis Grupos de Trabalho que ficaram responsáveis pela elaboração de projetos que compuseram o EID em questão, como poderemos verificar adiante. Destacam-se, assim, cinco grupos de infraestruturas de transporte: G1, Belo Horizonte – Fronteira Argentina/ Brasil-Buenos Aires; G2, Porto Alegre – Limite Argentina/ Uruguai – Buenos Aires; G3, Valparaíso – Buenos Aires; G4, Coquimbo – Região Central Argentina e Paysandú; G6, Pehuenche; e, por fim, o G5, Grupo Energético (Vide Figura 1).

Figura 1: Delimitação dos Grupos de Trabalho do EID MERCOSUL-Chile.



Fonte: IIRSA, 2007. Nota: O Grupo 5, por tratar-se de um projeto transversal, abarca todos os grupos

·G1: Belo Horizonte – Fronteira Argentina/Brasil – Buenos Aires: nesse grupo, o projeto principal foi a Duplicação da Rota 14 entre Paso de Los Libres y Galeguachu, a partir do qual foram estruturados outros novos projetos, como a duplicação da BR- 381 que liga Belo Horizonte a São Paulo, a recuperação e adequação de portos, ampliação dos aeroportos de Campinas e Guarulhos, entre outros.

·G2: Porto Alegre – Limite Argentina/Uruguai – Buenos Aires: concentrou-se em grande parte no Uruguai com projetos estruturados em torno da Adequação do corredor Rio Branco – Montevideu – Colonia – Nueva Palmira (Rotas 1,11,8,17,18 e 21) dos quais destacam-se a readequação de portos, a construção de novas pontes com o Brasil e com a Argentina, além dos projetos incorporados à API do COSIPLAN, como o Sistema Lagoa Merín – Lagoa dos Patos.

·G3: Valparaíso – Buenos Aires: visa melhorar o corredor Cristo Redentor, que é a principal rota

de transporte entre Argentina e Chile, além da adequação do Posto de fronteira Pehuenche enquanto possível alternativa ao posto de fronteira aduaneiro Cristo Redentor. No entanto, o projeto principal almeja reativar a ferrovia Transandina Central que liga Mendoza a Valparaíso, a qual está parada desde a década de 1990. Entre tais projetos estão inclusos outros de pavimentação, recapeamento e duplicação de rodovias, visando maior fluidez para essas rotas. Partes desses projetos futuramente compuseram um novo grupo de trabalho criado a pedido da Argentina, o G6 Pehuenche, cujo projeto principal foi a readequação do posto de fronteira aduaneiro Pehuenche, que deverá tornar-se alternativa de conexão à porção sul da Argentina e Chile.

·G4: Coquimbo – Região Central Argentina e Paysandú tem grande parte dos projetos designados em território argentino. Os mesmos foram estruturados em torno da reconstrução/ampliação

da Rota Nacional 168 e do túnel subfluvial entre as cidades de Paraná e Santa Fé, com grande parte dos projetos ligados à pavimentação, duplicação e construção de novas pontes nessa rota.

G5: Equipe destinada ao setor energético, com enfoque nos projetos de energia elétrica (ampliação da geração de energia em plantas existentes) e gás (projetos de gasodutos).

No ano de 2003, momento em que foi definido o Portfólio de obras da IIRSA, o EID MERCOSUL-Chile apresentava cerca de 68 projetos

com investimentos iniciais de US\$ 12.076 milhões. Por conseguinte, no ano de 2010, os projetos tornaram-se 107 com recursos estimados em US\$ 35.836 milhões, sendo o EID com maior número de projetos 20,3% e o maior percentual de investimentos 37,3%. Já com a passagem da IIRSA para COSIPLAN e a reformulação do Portfólio, o mesmo teve seu total de obras reduzido para 105, em contrapartida os investimentos foram elevados para US\$ 44.389,8 milhões (Vide Tabela 4).

Tabela 4: Evolução do número de projetos e investimentos no Portfólio de Projetos da IIRSA e da COSIPLAN para o EID MERCOSUL-Chile para o período de 2003 a 2011 (em unidades e milhões de US\$).

Período	Nº de Projetos	Investimento
2003-2004	68	12.076
2005-2006	71	12.161
2007	91	19.465
2008-2009	105	29.399
2010	107	35.836
2011	105	44.389,8

Fontes: IIRSA- 10 anos depois: Suas conquistas e desafios, 2011; COSIPLAN: Agenda de Projetos Prioritários de Integração, 2011.

Nota: Os valores de “Número de Projetos” e de “Investimentos Estimados” mencionados não incluem os projetos do PSI de TICs, incorporados em finais de 2004 na AIC.

Seguindo o padrão identificado nas obras do Portfólio para todo continente, o setor de transporte apresentou o maior número de projetos. Estes, por sua vez, foram distribuídos sem grandes discrepâncias entre os grupos de trabalho, exceto no caso do Grupo Pehuenche, que contempla o sul da Argentina e do Chile, região que devido à baixa densidade populacional e dinâmica econômica vem sendo preterida historicamente pelos investimentos públicos.

Em contrapartida, os montantes de investimentos estiveram mais concentrados no Grupo Energético Argentina-Uruguai-Paraguai-Brasil, embora possua um número menor de projetos em relação aos demais grupos. Isso ocorre devido ao padrão de obras destinado ao setor de transporte, que, geralmente, trata-se de obras de readequação ou ampliação da capacidade das infraestruturas existentes. Já os investimentos no setor energético têm, principalmente na construção de novas hidroelétricas e

na adequação de microcentrais, uma elevada demanda por investimentos (Vide Tabela 5).

Tabela 5: Discriminação dos projetos do Portfólio da IIRSA 2010 e do COSIPLAN 2011, para o EID MERCOSUL-Chile (em milhões de US\$).

SETOR	2010		2011	
	Nº	Valor	Nº	Valor
Rodoviário				
Ampliação da capacidade	17	4.903,1	15	5.191,0
Reabilitação de calçadas e estruturas	15	1.043,4	14	1.025,4
Pavimentação de obra nova	7	746,0	8	781,0
Pontes novas e reabilitação	4	158,3	5	188,3
Circunvalação rodoviária e acesso à cidade	3	2.865,0	4	6.045,5
Túneis novos e reabilitação	1	800,0	2	1850,0
Manutenção de estradas	2	7,0	00	00
Total	49	10.522,8	48	15.081,2
Ferrovário				
Construção de Ferrovias	1	100,0	1	100
Reabilitação de Ferrovias	9	5.684,3	8	5.708,0
Total	10	5.784,3	9	5.808,0
Fluvial				
Construção de novos portos fluviais	1	100,0	1	100,0
Adequação de portos existentes fluviais	2	56,0	2	56,0
Total	3	156,0	3	156,0
Marítimo				
Novos Portos Marítimos	1	35,0	00	00
Ampliação da infraestrutura terrestre de portos marítimos	8	986,6	8	1.577,1
Adequação de portos marítimos	1	375,0	1	375,0
Total	10	1.396,6	9	1.952,1
Aéreo				
Adequação dos Aeroportos	1	0,0	1	00
Novos Aeroportos	1	25,0	2	70,0
Ampliação de aeroportos	5	2.199,3	6	2.679,3
Total	7	2.224,3	9	2.749,3
Multimodal				
Total	4	70,3	2	25,3
Postos de fronteira				
Infraestrutura para implantação de centros de controle fronteiro	4	45,0	4	20,0
Adequação de infraestrutura existente em centros de controle fronteiro	1	0,8	1	0,8
Ampliação de infraestrutura capacidade de centros de controle fronteiro	2	17,0	2	17,0
Total	7	62,8	7	37,8
Energéticos				
Hidroelétricas novas e adequação microcentral	5	7.160,0	6	10.662,0
Termoelétrica	2	870,0	2	670,0
Geração com energia nuclear	2	1.740,0	2	1740,0
Outras infraestruturas energéticas	2	1.350,0	2	1.010,0
Construção de novas interconexões energéticas	6	4.499,1	6	4.498,1
Total	11	11.120,0	18	185.80,1
Total Geral		35.836		44.389,8

Fonte: IIRSA. Planificación Territorial Indicativa: Cartera de Proyectos 2010; COSIPLAN: Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2011.

Logo, entre os principais impactos ambicionados com os investimentos em obras de infraestruturas no MERCOSUL, destaca-se a intensificação das interações espaciais entre os núcleos urbanos de distintos tamanhos que se encontram distribuídos no decorrer das rodovias, facilitando transações entre os diversos municípios que compõem a rede urbana regional. E, assim, consecutivamente, a inclusão no circuito do capital de municípios pouco abrangidos até o momento, pode vir a servir de ponto de apoio para a conformação de novas cadeias de produção, possibilitando o desenvolvimento de novas áreas produtivas e a sucessiva desconcentração do emprego para estas localidades (IIRSA, 2007).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O MERCOSUL apresenta sua gênese nas relações bilaterais entre Argentina e Brasil, visando ampliar a complementaridade entre as duas economias. A partir do início da década de 1990, com a consolidação do bloco, foram inseridos Uruguai, Paraguai e, no ano de 2012, a Venezuela, concomitantemente outros países tornaram-se associados como Chile (1996), Peru (2003), Colômbia, Equador (2004), Guiana, Suriname (2013) e Bolívia, este último que se encontra em processo de adesão, estabelecendo um importante mercado para as economias menores que futuramente teriam no bloco seu principal mercado. Mesmo o Brasil, que apresenta grande diversidade de parceiros comerciais, tem importante parcela das exportações originadas no setor industrial brasileiro, destinadas aos países do bloco.

Essa complementaridade econômica decorrente do Mercosul resultou na maior dinâmica comercial no/do continente, intrarregional e extrarregional, conjuntura que torna os problemas referentes à reduzida qualidade e densidade das infraestruturas mais evidentes. Ademais, não foi por acaso que nas últimas décadas os governantes realizaram diversos planos no intuito de ampliar a rede de transporte da região, embora sem lograr sucesso. Dessa maneira, tais demandas por infraestrutura negligenciadas por anos em uma região em que o comércio internacional apresenta contínuo crescimento parecem contribuir para elucidar o fato da área atualmente concentrar

obras e investimentos definidos nas Agendas AIC/API e Portfólios da IRSA/COSIPLAN.

Apesar da proximidade dos portos do Sul do Brasil com os países do MERCOSUL, este mercado representa uma parcela pequena do total importado e exportado pelos portos brasileiros, nos quais ocorre o predomínio do comércio com a América do Norte, Europa Ocidental, Oriente Médio, Japão e China. Sendo assim, parte do comércio, por exemplo, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul com os países do MERCOSUL é realizado, principalmente, pelo modal rodoviário, devido à possibilidade do transporte “porta a porta” (FELIPE JUNIOR, 2012).

Os armadores valorizam distâncias maiores, além disso, as normas e as tributações para a cabotagem são bastante significativas, fator esse que torna mais rápido e barato transportar mercadorias entre o Estado de Santa Catarina (BR) para Argentina ou Uruguai pelo modal rodoviário. Assim, além da ampliação/readequação das infraestruturas, cabe aos países do MERCOSUL buscarem também modernizar o sistema de normas e tributações para circulação de mercadorias no âmbito do bloco.

Indubitavelmente, a retomada da promoção da integração territorial decorrente da IIRSA/COSIPLAN, sobretudo por meio do EID MERCOSUL- Chile, ainda que existam outros eixos que compreendem a região do Cone Sul, apresenta saldos positivos. Esse EID trata de um interessante recorte territorial para distribuição de investimentos em infraestruturas, pois amplia a fluidez territorial, principalmente, entre Argentina, Brasil, Uruguai e Chile, embora os interesses brasileiros, argentinos e uruguaios não estejam exclusivamente voltados para o acesso ao mercado chileno, mas também aos mercados asiáticos por meio dos portos chilenos.

A maioria dos investimentos no EID foi direcionada para áreas que podem ser consideradas dinâmicas economicamente, como é o caso do corredor conformado por Belo Horizonte, São Paulo, Curitiba, Florianópolis, Montevideu, Buenos Aires, Mendoza, Santiago do Chile e Valparaíso, linha que compõe os pontos nodais da região, já presentes em alguns planos de integração com enfoque territorial, elaborados a partir da década de 1970. Situação que reflete a tendência à “seletividade do capital”, em sua

constante busca por ampliar as “condições gerais de produção” de determinadas áreas em detrimento de outras.

Além disso, considerável parcela dos investimentos foi encaminhada ao setor de transporte, porém, ainda que exista uma intenção em promover uma matriz de transporte equilibrada, foi o modal rodoviário que canalizou a maior parcela dos investimentos. Essas rodovias são lócus de uma confluência de fluxos, pois, além de viabilizar interações espaciais internacionais e regionais, apresentam, em determinados trechos, o adensamento da urbanização em seu entorno, sendo assim a recuperação/ ampliação dessas rodovias conta com apoio da população, pois resulta na melhoria da mobilidade inter/intra-urbana como se verifica em partes da BR 101 no Brasil, da Rota 7 e 14 na Argentina, Rota 5 no Chile etc.

Logo, os investimentos no modal rodoviário são necessários, uma vez que possibilitam momentaneamente a ampliação da fluidez territorial na região, porém, em longo prazo, caso não se diversifique mais intensamente, os investimentos também para outros modais, perde-se a oportunidade de fomentar com maior vigor uma matriz de transporte mais equilibrada e competitiva, capaz de reduzir efetivamente os custos logísticos na região em médio e longo prazo; visto que a atual concentração e a perspectiva de intensificação do comércio regional, em especial de cargas de *commodities* em trânsito, poderão contribuir com a futura ineficiência de diversos trechos das rodovias do Cone Sul.

REFERÊNCIAS

ARROYO, M. *Território nacional e mercado externo*. Uma leitura do Brasil na virada do século XX. São Paulo: FFLCH/USP, 2001. (Tese de Doutorado em Geografia).

COSIPLAN - Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento. *Agenda de Projetos Prioritários de Integração 2011*. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=33>>. Acesso em: 1 de jan. 2012.

COSIPLAN - Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento. *Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2011*. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=32>>. Acesso em: 1 de jan. 2012.

FELIPE JUNIOR, N. F. *O transporte marítimo de cabotagem e longo curso e sua importância para a economia brasileira*. 2012. (Tese Doutorado em Geografia) FCT, UNESP, Presidente Prudente. 2012.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Actualización visión de negocios eje Mercosur-Chile*, 2007.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Informes de la Agenda de Implementación Consensuada 2005*. Disponível em: <www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=65>. Acesso em: 12 de jun. 2013.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Informes de la Agenda de Implementación Consensuada 2006*. Disponível em: <www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=65>. Acesso em: 12 de jun. 2013.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Informes de la Agenda de Implementación Consensuada 2007*. Disponível em: <www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=65>. Acesso em: 12 de jun. 2013.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Informes de la Agenda de Implementación Consensuada 2008*. Disponível em: <www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=65>. Acesso em: 12 de jun. 2013.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Informes de la Agenda de Implementación Consensuada 2009*. Disponível em: <www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=65>. Acesso em: 12 de jun. 2013.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Informes de la Agenda de Implementación Consensuada 2010*. Disponível em: <www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=65>. Acesso em: 12 de jun. 2013.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Planejamento Territorial Indicativo: Carteira de Projetos 2009*. Disponível em: <<http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/pe/2009/04494pt.pdf>>. Acesso em: 12 de jun. 2013.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Planificación Territorial Indicativa: Cartera de Proyectos 2010*. Disponível em: <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb10_completo_baja.pdf>. Acesso em: 12 de jun. 2013.

IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Suramericana. *IIRSA 10 anos depois: Suas conquistas e desafios*. Buenos Aires: BID/INTAL, 2011.

LURASCHI, N. H. *Diagnóstico del transporte internacional y su infraestructura en América del Sur (DITIAS) Transporte carretero (Mercosur y Chile)*. ALADI, 2000.

SANT'ANNA, J. A. *Integración en el sector de transporte en el Cono Sur: transporte terrestre*. Buenos Aires: BID/INTAL, 1997.

SANTOS, M. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: BestBolso, 2011.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. v.12, n.1, p. 63-81, maio 2010.

VALENCIANO, E. O. *Proyecto: Red Fundamental de Transporte del Cono Sur*. Buenos Aires: BID/INTAL, 1980.

AGRADECIMENTOS

Este artigo resulta da dissertação de mestrado *Integração territorial na América do Sul: uma análise multiescalar a partir das obras da IIRSA/COSIPLAN*. Agradecemos ao auxílio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP.