

39º Encontro Anual da Anpocs

GT26 O pensamento social latino-americano: legado e desafios contemporâneos

**A projeção do Brasil para o Pacífico no século XXI:
desafios e oportunidades na América do Sul**

Raphael Padula

Introdução

O Brasil é o país de maior peso econômico, territorial, demográfico e político da América do Sul. Com quase metade do território sul-americano e fronteiras com quase todos os países, participa ou domina suas principais áreas geopolíticas. No entanto, não possui contato direto com o litoral Pacífico, onde enfrenta ainda obstáculos geográficos naturais, área que tem ganhado crescente importância geoeconômica e geopolítica global.

A importância da posição geográfica do Brasil, com um território ao mesmo tempo marítimo sul-atlântico e continental sul-americano, foi reconhecida no século XXI nos documentos estratégicos de defesa do governo brasileiro, a partir da presidência de Luís Inácio Lula da Silva, ao definir o “entorno estratégico” brasileiro. Ainda, reconheceu a necessidade de o Brasil buscar amplo acesso ao litoral pacífico sul-americano, área de crescente importância geoeconomia e geopolítica global. Assim, o Brasil vem promovendo projetos de integração de infraestrutura com os países do litoral do Pacífico sul-americano, e aumentando seus fluxos econômicos (comerciais e financeiros). Nesse sentido, sob a iniciativa brasileira, formou-se um amplo consenso sobre a importância das ligações bioceânicas entre as costas do Atlântico e do Pacífico da América do Sul, para a integração e inserção comercial dos países do continente, revelado em instituições regionais criadas no século XXI no âmbito da Iirsa (Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana, criada em 2000), e mesmo no recém-formado Cosiplan (Conselho de Infraestrutura e Planejamento, criado em 2010) da Unasul (União de Nações Sul-Americanas).

No entanto, a projeção externa do Brasil no seu entorno estratégico inevitavelmente encontrará enormes desafios, especialmente, a projeção de potências externas, em especial a oposição do imperativo estratégico estadunidense de promover sua hegemonia hemisférica, a projeção da China como potência emergente, e os diferentes projetos de governos neoliberais na região, que em 2012 se agruparam em torno do projeto da Aliança do Pacífico (formada por Chile, Peru, Colômbia e México). Com uma visão neoliberal da integração, este projeto busca rivalizar ao projeto brasileiro (apoiado pela Argentina) de fortalecimento e ampliação do Mercosul e da Unasul.

Este artigo analisa os desafios da nova etapa da política externa brasileira inaugurada a partir do governo de Luís Inácio Lula da Silva, e em particular o seu projeto de integração sul-americana e de projeção econômica e política para o litoral pacífico. Partindo a geografia sul-americana e da estratégia do governo brasileiro, destacam-se os

desafios e/ou oportunidades presentes em diferentes iniciativas de integração na América do Sul frente à projeção brasileira, como a Aliança do Pacífico, a estratégia dos Estados Unidos para a região no século XXI, a “invasão” da China, a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana e o Cosiplan da Unasul. Além da análise qualitativa da literatura especializada e documentos estratégicos, o artigo identifica o aumento dos fluxos econômicos do Brasil com a América do Sul e particularmente com os países sul-americanos da Aliança do Pacífico nos anos 2000, através do comércio, investimentos diretos e financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES. O objetivo é mostrar que o Brasil aumentou sua presença econômica nos países do Pacífico Sul-Americano, mas, ao mesmo tempo, enfrenta a presença de potências externas com maior presença e estratégias divergentes na região, representando desafios e oportunidades para a Política Externa Brasileira.

O artigo estará dividido em seis seções, além desta introdução: (1) aspectos relevantes da geografia política do Brasil na América do Sul; (2) argumentos favoráveis à construção de vias bioceânicas, na geopolítica e na política externa brasileira e sul-americana; (3) como as ligações bioceânicas foram tratadas na IIRSA e no Cosiplan da Unasul, sob iniciativa brasileira; (4) o aumento dos fluxos econômicos do Brasil com a América do Sul, e com os países da Aliança do Pacífico em particular, nos anos 2000; (5) a Aliança do Pacífico, a estratégia dos Estados Unidos e da China para a América do Sul no século XXI; (6) considerações finais, destacando potencialidades de disputa e cooperação diante dos desafios do Pacífico, para a Política externa Brasileira.

1- Alguns aspectos político-geográficos relevantes e a projeção do Brasil

Situada geograficamente nos hemisférios sul e ocidental, a América do Sul encontra-se envolvida pelos oceanos Atlântico e Pacífico, sofrendo atração das duas vertentes oceânicas, um antagonismo geográfico identificado por Mário Travassos, um dos pioneiros do pensamento geopolítico brasileiro, em *A projeção continental do Brasil* de 1931. Ainda, o espaço geográfico sul-americano encontra desafios naturais à sua integração, como a Amazônia e a Cordilheira dos Andes. O continente é agraciado com três importantes bacias hidrográficas (Orinoco, Amazônica e Prata) que apresentam enorme potencial para o aproveitamento de energia hidráulica e enorme potencial hidroviário. O Atlântico Sul e o Pacífico Sul são articulados ao norte pelo canal do Panamá e ao sul pela passagem de Drake, o estreito de Magalhães e o Canal de Beagle.

No entanto, conforme aponta Therezinha de Castro (1997, p.1), “quer pela oposição das duas vertentes oceânicas, quer pela existência das zonas repulsivas, implantaram-se áreas geopolíticas neutras que por sua posição no *hinterland* predispueram os países sul-americanos a uma dissociação econômica e psicossocial, vivendo de costas uns para os outros”.

Historicamente, a inserção política e econômica subordinada dos países da região, como exportadores de commodities aos mercados dos países centrais, estimulou uma ocupação econômica e demográfica dispersa e voltada para o litoral, com uma insuficiente articulação de infraestrutura intrarregional. A vertente do Atlântico foi historicamente a mais importante para a região em seu comércio de longo curso. A presença de importantes bacias hidrográficas articuladas ao litoral atlântico - onde o relevo mais baixo favorece a articulação com o interior -, o isolamento do litoral pacífico proporcionado pelo obstáculo natural da cordilheira, a relativa proximidade do litoral atlântico dos até então mercados mais dinâmicos dos países centrais são fatores que explicam a preponderância da vocação geopolítica de atração do Atlântico.

Desde seu “descobrimento”, até o final do século XX, o Brasil foi um país estreitamente voltado e dependente do Oceano Atlântico. O Brasil tem um litoral de quase 7,5 km, o maior do Atlântico Sul e cerca de 2/3 do litoral atlântico sul-americano, e ao mesmo tempo controla a desembocadura da Bacia Amazônica e participa da Bacia do Prata, e ambas estão estreitamente articuladas com o Atlântico Sul e permitem o acesso ao interior do continente. O Atlântico Sul segue sendo, ainda hoje, a grande via de conexão entre a América do Sul e a África, além de interconectá-lo à Antártica e ser uma fonte importante de recursos econômicos.¹ Portanto, é um espaço crucial para a segurança econômica e para a defesa do território brasileiro.

Mas ao mesmo tempo, o Brasil tem um território continental, é o quinto maior país do mundo, ocupa 47% do território sul-americano, e tem 16 mil Km de fronteiras terrestres, com todos os países da América do Sul, exceto Chile e Equador. O país enfrenta até hoje o problema da interiorização da sua atividade econômica e da sua integração com o continente, obstaculizada por um espaço geográfico segmentado por

¹ Cerca de 90% da produção atual de petróleo, e 95% das suas reservas, assim como 75% da produção e 85% das reservas de gás do Brasil estão localizadas na plataforma continental brasileira, no Atlântico sul, por onde também circula mais de 90% do seu comércio internacional. Além disso, se acumulam na bacia atlântica crostas cobaltíferas, nódulos polimetálicos (contendo níquel, cobalto, cobre e manganês), sulfetos (contendo ferro, zinco, prata, cobre e ouro), além de depósitos de diamante, ouro e fósforo entre outros minerais relevantes, e já foram identificadas grandes fontes energéticas e minerais, na região da Antártica.

grandes barreiras naturais, como é o caso da Floresta Amazônica, do Pantanal brasileiro, do Chaco boliviano, e da Cordilheira dos Andes (com 8 mil km de extensão e 6.900 metros de altitude), com pontos de passagem para o Pacífico, de difícil acesso, através de seus “passos” e “nós”. Além disso, o litoral do Pacífico apresenta grandes profundidades e não tem plataformas continentais que atráíssem a facilitassem a plena integração econômica do continente. Por outro lado, as terras da bacia Amazônica e da maior parte das planícies tropicais são muito pobres e de baixa fertilidade, e por isto também a população e a atividade econômica da Venezuela, Guiana, Suriname se concentra a poucos quilômetros da costa, e é muito difícil e custoso qualquer projeto de interiorização. Da mesma forma, a combinação de montanhas e florestas tropicais também limita as possibilidades de integração econômica dentro do arco de países que se estende da Guiana Francesa até a Bolívia. Mesmo no caso do Brasil, um terço do seu território está ocupado por florestas, e a topografia do território induziu uma ocupação econômica e urbanização que ainda segue concentrada próximo da costa atlântica, apesar do movimento intenso de interiorização das últimas décadas. A própria integração econômica de suas grandes metrópoles costeiras ainda é pequena e é obstruída por uma cadeia montanhosa quase contínua.

Mas vários fatores mudaram nas últimas décadas e aumentaram a importância e o interesse do Pacífico, para o Brasil e para toda a América do Sul. Entre eles: i) a expansão econômica da Ásia, e a transformação da Bacia do Pacífico no espaço mais dinâmico da economia mundial, e novo foco de disputas geopolíticas mundiais. ii) a transformação da China num dos principais parceiros comerciais e fonte de investimentos do continente sul-americano; iii) e, finalmente, a transformação da América do Sul num espaço de competição entre dois projetos de integração econômica, e de hegemonia política: o do Mercosul, liderado pelo Brasil e pela Argentina, e o da Aliança do Pacífico, reunindo Colômbia, Peru e Chile, ao lado do México, e apoiado pelos EUA. Não há dúvida que essa disputa geopolítica do Pacífico representa um grande desafio à consolidação de qualquer projeto brasileiro e regional de integração de todos os países sul-americanos. A iniciativa de criação da Aliança do Pacífico, em 2012 leva a uma fragmentação e a uma fragilização do projeto de integração política e econômica de toda a América do Sul. Ao mesmo tempo, fortalece o projeto estadunidense de expansão de sua influencia na América do Sul e no Pacífico. E a construção de vias de comunicação e aumentos dos fluxos e da interdependência entre o Brasil e os países sul-americanos do

Pacífico podem representar um importante elemento nessa disputa.

Diferentes visões sobre o papel da integração regional, e sobre seus subtemas (como comércio, infraestrutura e segurança), figuram entre os governos e os diferentes grupos de interesse de países sul-americanos, decorrentes de fatores histórico-geográficos, políticos, econômicos e sociais. As díspares concepções sobre como deve ser a inserção dos países e da região no sistema político e econômico internacional tornam o processo de integração regional mais complexo do ponto de vista da possibilidade de construção de um projeto pactuado entre os Estados, assim como da busca de uma convergência entre estratégias nacionais e regionais dos Estados no âmbito do processo de integração. Ainda, a região ainda é marcada por significativas assimetrias estruturais, em diferentes dimensões.

Em termos econômicos, o Brasil concentra mais da metade do PIB continental, além de ter uma indústria mais diversificada e significativamente maior que a dos demais países, o que lhe confere superávits comerciais com todos os países (exceto a Bolívia, por conta do gás natural). As dimensões relativas brasileiras e as assimetrias comerciais atualmente registradas e ampliadas em favor do país reforçam o temor de pretensões imperialistas regionais. Por outro lado, estas assimetrias revelam um enorme potencial e oportunidade para que o Brasil exerça o papel de *locomotiva do crescimento regional* através do dinamismo de seu mercado interno potencial, estimulando importações originadas dos vizinhos - inclusive através de investimentos e financiamentos – para promover o desenvolvimento, criar interdependências e afastar a vulnerabilidade dos países à penetração externa. O Brasil vem tentando compensar tais assimetrias com investimentos e financiamentos favoráveis, que buscam atender às demandas dos governos vizinhos, ao mesmo tempo em que impulsionam a internacionalização de empresas brasileiras.

Na disputa global pelo poder e pelo acesso a recursos naturais estratégicos, inerente ao sistema interestatal moderno, destacam-se atualmente as potências emergentes asiáticas (especialmente China e Índia) que buscam uma penetração pacífica no continente através da costa do Pacífico, além da atuação de potências tradicionais (EUA e países da Europa) – o que vêm acelerando a corrida pelo controle do acesso a recursos. O aumento da pressão competitiva geopolítica na busca de controle de recursos estratégicos de longo prazo insere inevitavelmente a América do Sul – como região detentora destes recursos – na nova corrida capitalista e imperialista, incluindo disputas

hegemônicas em todas as regiões do sistema internacional.

Na primeira década do século XXI, o Brasil redefiniu sua estratégia internacional em dois documentos estratégicos, o Plano Nacional de Defesa – PND, de 2005, e sua Estratégia Nacional de Defesa – END, de 2008 – ambos atualizados em 2012. Nestes documentos, o governo brasileiro propõe uma nova política externa que integre plenamente suas ações diplomáticas, com suas políticas de defesa e de desenvolvimento econômico, e ao mesmo tempo propõe como seu “entorno estratégico” incluindo a América do Sul e o Atlântico Sul, alcançando a África Ocidental Subsaariana. Neste espaço, o Brasil se propõe irradiar a sua influência através da cooperação e da criação de interdependências de segurança e econômica (em prol do desenvolvimento). Na América do Sul, articularmente, o Brasil deve focar nas Bacias da Amazônia e do Rio da Prata, além da construção de um acesso múltiplo e contínuo ao litoral do Pacífico, através da construção de um sistema integrado de infraestrutura conjugado a laços econômicos e de segurança, através da ampliação do Mercosul e aprofundamento da UNASUL.

O Mercosul foi criado na década de 1990, sob uma visão comercialista e livre cambista. No entanto, na primeira década do século XXI, foi reformulado, inserindo novos temas – como combate a assimetrias, integração produtiva e temas sociais -, e ampliado geograficamente – com a adesão da Venezuela e depois da Bolívia – ainda com expectativa de entrada do Equador. Com a expansão do Mercosul, a criação da Unasul e do Conselho de Defesa Sul-Americano, o Brasil contribuiu para o engavetamento do projeto da ALCA e reduziu a importância da Organização dos Estados Americanos (OEA), do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca e da Junta Interamericana de Defesa, criados e sustentados pelo patrocínio dos EUA - incluindo a participação ativa e pacificadora do Brasil nos conflitos de fronteira desta primeira década e sua intervenção discreta, mas eficiente, para impedir golpes de estado. Em 2012, o Brasil liderou a rápida reação da UNASUL contra o golpe antidemocrático no Paraguai, que sacou do governo o presidente Fernando Lugo, sendo favorável ao afastamento paraguaio do Mercosul até sua completa redemocratização em 2014. Ainda, no âmbito do Conselho de Defesa Sul-Americano, o Brasil vem liderando a regionalização de uma agenda de segurança baseada na soberania sobre recursos naturais diante de ameaças interestatais, assim como diversos projetos conjuntos na indústria de defesa. Do ponto de vista da sua própria segurança, em 2009, o Brasil assinou um acordo estratégico militar com a França que deverá alterar (no longo prazo) o poder naval do Brasil no Atlântico Sul, quando o país

adquirir (entre 2021-2045) a capacidade simultânea de construir submarinos convencionais e atômicos, e de produzir os seus próprios caças bombardeiros – estes referentes ao acordo firmado com a Suécia em 2014. Esta decisão não caracteriza uma corrida armamentista entre o Brasil e seus vizinhos do continente, nem muito menos com os EUA, mas sinaliza uma mudança da posição internacional brasileira e uma vontade clara de aumentar sua capacidade político-militar de veto, dentro da América do Sul, com relação às posições norte-americanas. Diversas posições e iniciativas que explicam em grande medida a mudança da estratégia estadunidense para a América do Sul.

2- Argumentos favoráveis às comunicações bioceânicas

Na década de 1930, Mário Travassos (1931) identificou uma rivalidade regional pela supremacia sul-americana entre Argentina e Brasil, fundamentada em antagonismos geográficos, e apoiada pelos seus pesos econômico e político. O autor identificou dois antagonismos em presença na região, com resultantes geopolíticas: (i) a atração da vertente do Atlântico versus a do Pacífico, (ii) a Bacia do Prata versus a Bacia Amazônica. No primeiro dos antagonismos, na época e por razões já aqui mencionadas, prevaleceria a força de atração do Atlântico. O segundo seria resolvido pela disputa entre dos países atlânticos, o Brasil, país predominantemente amazônico, e a Argentina, platina. O Brasil se projetaria com sua política de comunicações amazônica de sentido leste-oeste, utilizando a construção de ligações intermodais transversais (bioceânicas). Seus objetivos seriam a contenção da capacidade de projeção platina da Argentina (de sentido sul-norte), descolando a importância das ligações ferroviárias das capitais dos países vizinhos com Buenos Aires, e conferir ao Brasil projeção ao Pacífico e à área pivô sul-americana (área central da disputa, o altiplano boliviano). Assim, o Brasil tornaria os países da costa do Pacífico e do interior do continente tributários de seus portos e de sua economia – ao buscarem articular-se ao Atlântico - através de vias de comunicação a portos brasileiros. Vale ressaltar que, naquele momento, Travassos ainda vislumbrou um antagonismo emergente que teria implicações geopolíticas futuras, gerado a partir da projeção de poder dos EUA, dominando o Mar do Caribe e o Canal do Panamá, se projetando para a Colômbia e alcançando a área amazônica.

Atualmente, em um contexto de maior aproximação entre os governos dos países sul-americanos, há um amplo consenso regional sobre a importância das conexões interoceânicas. Em 2000, na I Reunião de Presidentes da América do Sul, realizada em Brasília a convite do então Presidente Fernando Henrique Cardoso, os países sul-

americanos formaram um amplo consenso em torno do lançamento da Iniciativa para Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA); capitaneada não só pelo presidente brasileiro, mas também pelo presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Influenciada pela concepção predominante no Brasil e nos demais governos sul-americanos, a iniciativa privilegiava as ligações da região com o mercado global, formando corredores de exportação sob a lógica neoliberal do regionalismo aberto, buscando atrair investimentos privados. A gestão da iniciativa era prevista para dez anos (até 2010) sob três instituições financeiras multilaterais – BID, CAF (Corporação Andina de Fomento) e Fonplata (Fundo de Desenvolvimento para a Bacia do Prata) – com diferentes interesses na região, ainda que fosse evidente a primazia da primeira. No âmbito da IIRSA, as ligações bioceânicas surgem como um consenso, com o objetivo predominante de integrar mercados e inserir a América do Sul nas cadeias produtivas globais de forma competitiva, reforçando assim seu padrão histórico de inserção econômica, colocando seus recursos naturais e mercados a serviço da concentração e acumulação de poder e riqueza nas Grandes Potências.

Ao longo dos anos 2000, com a chegada de governos críticos ao neoliberalismo (em diferentes matizes) nos países da América do Sul, o projeto brasileiro para a região foi mudando e mesmo a partir de governos vizinhos foram colocadas novas demandas à agenda de integração regional e à IIRSA, com as quais o governo Lula da Silva teve que lidar. Gradativamente, novos temas (como soberania sobre recursos, combate às assimetrias regionais e temas sociais) foram inseridos na agenda regional, através dos encontros de Presidentes que culminaram com a criação da Unasul. No campo da infraestrutura, em 2010, foi criado no âmbito da Unasul, sob liderança brasileira, o Conselho de Infraestrutura e Planejamento Sul-Americano (Cosiplan), com o objetivo de conferir um maior controle dos governos e, assim, uma visão político-estratégica aos temas de infraestrutura, buscando a articulação interna da região e a formação de cadeias produtivas de maior valor agregado. Almejando aproveitar o capital institucional acumulado em dez anos de experiência, o Cosiplan incorporou a IIRSA como órgão técnico. Dentro desta nova visão que ganhou força e se tornou proeminente na primeira década do século XXI, o tema das conexões bioceânicas seguiram com força.

A importância das interligações bioceânicas também foi destacada amplamente em discursos oficiais do governo brasileiro, tanto na presidência de Lula quanto na de Dilma Rousseff, inclusive em declarações de encontros bilaterais com presidentes de Argentina,

Uruguai, Paraguai, Chile, Peru, Bolívia². As principais rotas bioceânicas destacadas por Lula foram: Brasil-Bolívia-Peru, Brasil-Bolívia-Chile e Brasil-Argentina-Paraguai-Chile. Este tema foi destacado também no discurso do Presidente Lula, na III Reunião de Presidentes da América do Sul (em Cusco, Peru), em dezembro de 2004, por ocasião do anúncio da Rodovia Interoceânica.

As principais expectativas ou argumentos sobre os impactos positivos das ligações interoceânicas, presentes de forma mais ou menos explícita nos discursos e visões favoráveis à sua construção, são sistematizados a seguir.

i - O argumento mais geral favorável considera a relação positiva entre oferta de infraestrutura e desenvolvimento, diante da escassez de infraestrutura de integração entre os países da região. A construção das ligações interoceânicas, ao aumentar a oferta de infraestrutura na região e entre os seus países, levaria a uma condição melhor que a anterior, proporcionando mais vantagens que desvantagens.

ii - Em um continente no qual os países têm suas economias nacionais – produção e comércio – historicamente desarticuladas entre si e voltadas para fora da região, com um deficiente sistema de infraestrutura de interligações intrarregionais, as vias paralelas bioceânicas, ao cruzarem territórios de diferentes países, promoveriam a integração de suas economias e mercados, sendo um agente favorável à integração e ao aumento do comércio intrarregional entre os países envolvidos. Assim, a infraestrutura cruzando os países promoveria o comércio intracontinental e a formação de cadeias produtivas regionais, que, por sua vez, impulsionariam o desenvolvimento socioeconômico dos países. Ainda, levando-se em conta que muitos países sofrem de problemas de integração de seus próprios territórios, as vias transversais ajudariam ao mesmo tempo a integração interna dos países (especialmente os menores), ao resolverem o problema da integração continental.

iii - Outro argumento aponta que os corredores interoceânicos possibilitariam acesso facilitado, mais rápido e eficiente, aos espaços interiores (*hinterland*), notadamente aos países e às regiões mediterrâneas, como a Bolívia, o Paraguai e o Centro-Oeste brasileiro. Tais áreas ficariam integradas aos demais espaços da região, aos litorais Atlântico e Pacífico e, conseqüentemente, ao comércio internacional, o que daria

² Conferir no sítio do Itamaraty as notas à imprensa a partir de 2003. Ver o discurso de Lula na abertura da I Reunião de Chefes de Estado da Comunidade Sul-Americana de Nações (Brasília, 29 de setembro de 2005), em BRASIL. PRESIDENTE, 2008, p.57-8. Ver também: “Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na III Reunião de Presidentes da América do Sul, por ocasião do anúncio da Rodovia Interoceânica” (08/12/2004).

maiores possibilidades de desenvolvimento às suas economias, em virtude das exportações aos mercados do continente – especialmente o Brasil – e globais – especialmente a Ásia e os Estados Unidos. Neste sentido, a construção das vias transversais interoceânicas ajudaria na descentralização do desenvolvimento no continente e apoiaria a inserção dos países na globalização, vista como um desafio, recorrentemente tratada a partir da perspectiva do regionalismo aberto. Santa Gadea (2012, p. 176), ex-coordenadora nacional do governo peruano na Iirsa, numa visão coerente ao regionalismo aberto aponta que:

Desde una perspectiva andina, las zonas de menor desarrollo relativo se ubican en el interior de los países, y en el caso de la CAN, particularmente en las zonas alto andinas, así como las zonas amazónicas, del “otro lado” de los Andes. Se trata de vincular estas zonas a la dinámica nacional, a la salida al Pacífico y al resto del continente (los países vecinos y, en particular, Brasil). Este enfoque no compete con insertarlas en la globalización, más bien es un camino hacia ello.³

iv - As interconexões bioceânicas dariam maior mobilidade e acesso mais eficiente aos mercados internacionais a países litorâneos pela maior facilidade de acesso a margens litorâneas opostas - nos casos de Brasil, Argentina e Uruguai, o acesso ao Pacífico, e nos casos de Chile, Peru, Equador e Colômbia, o acesso ao Atlântico.

v - Do ponto de vista dos países da costa do Pacífico, há um entusiasmo peculiar em relação às vias interoceânicas, observando-as como uma oportunidade para a valorização de sua situação geográfica estratégica sul-americana como fator de competitividade internacional (SANTA GADEA, 2012, p. 176-177). As motivações vão além de estabelecer conexões de transporte eficientes com os países do Mercosul, superando as barreiras naturais da região, para ter maior acesso aos seus mercados e aos portos do litoral Atlântico. Governos e grupos econômicos dos países do litoral pacífico – especialmente aqueles associados à exploração de recursos naturais e à atividade agropecuária e coligados a interesses externos que se projetam na região – veem sua posição geográfica como de grande importância. Graças a ela, seus países poderiam servir como intermediário comercial e plataforma de serviços logísticos entre a América do Sul e as economias da Ásia-Pacífico (SANTA GADEA, 2008). Neste argumento, a projeção dos países do continente para o Pacífico, no âmbito da integração, geraria ampla escala e seria intermediada pelos países costeiros do Pacífico, abrindo um espaço para a

³ A partir de uma perspectiva andina, as zonas de menor desenvolvimento relativo se localizam no interior dos países, e no caso da CAN, particularmente nas zonas alto andinas, assim como as zonas amazônicas, do “outro lado” dos Andes. Trata-se de vincular estas zonas à dinâmica nacional, à saída ao Pacífico e ao resto do continente (aos países vizinhos, em particular ao Brasil). Este enfoque não compete com inseri-las na globalização, mais precisamente é um caminho para fazê-lo.

colaboração e a competição.

Por diferentes razões, o discurso em torno da construção de vias bioceânicas é consenso entre diferentes visões: neoliberais da integração, economicistas-desenvolvimentistas e político-estratégicos.

Por exemplo, os países e espaços mediterrâneos – como Paraguai, Bolívia, e o Centro Oeste brasileiro, situados no “coração” do continente -, ao mesmo tempo em que sofrem com o confinamento do interior, sua posição pode lhes conferir enorme potencial para exercer o papel de plataforma de interligação do comércio intrarregional e interoceânico. Assim, por questões econômicas e geopolíticas, além do acesso a mercados mais dinâmicos do continente, é urgente para eles o acesso facilitado ao mar, e conseqüentemente aos mercados internacionais, havendo um enorme interesse na construção das vias interoceânicas.

Vale observar que alguns argumentos favoráveis às conexões interoceânicas se inspiram na sua construção integradora do território estadunidense, que apoiou o seu desenvolvimento no século XIX. Cabe ressaltar que, no contexto da construção destas vias, os EUA eram o país mais protegido comercialmente do mundo. Por conta de tarifas aduaneiras e dos custos de transportes gerados pelas distâncias dos oceanos, o país contava com significativa proteção e mercado cativo, crescentemente integrado, para a expansão de suas indústrias nascentes.

3 – As ligações bioceânicas na IIRSA e no Cosiplan

Sob a influência da concepção do regionalismo aberto e da iniciativa brasileira, seguindo a visão de estruturação de eixos geoeconômicos presente nos Planos Plurianuais do Presidente Fernando Henrique, a IIRSA estruturou geoeconomicamente o continente sul-americano em dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID)⁴. O desenho dos EID da IIRSA buscam a articulação do continente com seu litoral, mesmo os eixos de sentido norte-sul – Andino, Andino do Sul, Escudo das Guianas e Hidrovia Paraguai-Paraná. Os demais EID transversais buscam a articulação bioceânica.

⁴ Conforme consta no sítio da IIRSA: “São franjas multinacionais de território nas quais estão concentradas áreas naturais, assentamentos humanos, zonas produtivas e os fluxos comerciais. Para cada EID são identificados os requisitos de infraestruturas físicas, a fim de articular o território com o restante do planejamento de investimentos região, e melhorar a qualidade de vida para seus habitantes” (ver: www.iirsa.org//Areas.asp?CodIdioma=ESP).



Fonte: IIRSA (www.iirsa.org)

- O EID do Amazonas é conformado por Peru, Colômbia, Equador e Brasil. Busca articular a região através de um sistema multimodal de transportes, combinando as hidrovias do grande Amazonas e seus afluentes com (basicamente) rodovias, vinculando determinados portos do Pacífico - como o de Buenaventura na Colômbia, Esmeraldas no Equador e Paita no Peru - com os portos brasileiros de Manaus, Belém e Macapá. Sua área de influência (cerca de 5,7 milhões de kms²) combina baixos níveis de densidade populacional e de desenvolvimento, com a existência de recursos estratégicos amazônicos, que através das obras podem ser articulados aos litorais.⁵
- O Eixo Peru-Brasil-Bolívia abrange os principais nós (passagens) de articulação localizados próximos à zona de tríplice fronteira entre os países, incluindo as articulações hidroviárias e o potencial hidrelétrico do complexo Madeira-Mamoré⁶. É através deste Eixo que um conjunto de obras viárias - com destaque para a Rodovia Interoceânica do Pacífico (também chamada “IIRSA Sur”), de quase 3 mil kms - cruza o território peruano, conectando o Sul do país com estados amazônicos e do Centro-Oeste do Brasil, complementando o Eixo do Amazonas e articulando esses espaços ao Pacífico.
- O Eixo Interoceânico Central interliga transversalmente espaços entre Peru, Chile, Bolívia, Paraguai e Brasil (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná), articulando portos do Atlântico e do Pacífico, incluindo a importante

⁵ Na selva amazônica, somente algumas áreas, como Manaus, Santarém e Iquitos, têm desenvolvido grandes populações. Sua densidade populacional supera somente as do eixo do Sul e do eixo Peru-Brasil-Bolívia da IIRSA.

⁶ Sua área de influência abarca os departamentos peruanos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios e Puno, os departamentos bolivianos de Pando, Beni e La Paz, e os estados do Acre e Rondônia do Brasil.

interligação Santos–Corumbá-Puerto Suarez-Arica (Brasil-Bolívia-Chile)⁷.

- O Eixo de Capricórnio cruza importantes regiões de Brasil, Argentina, Paraguai, Bolívia e Chile; onde se enquadra o projeto da interligação ferroviária entre Paranaguá-Assunção-Antofagasta (Brasil-Paraguai-Chile).⁸

- O Eixo Mercosul-Chile incorpora os principais centros econômicos e os principais portos entre Chile, Argentina, Paraguai, Uruguai e Brasil. Inclui importantes projetos energéticos da Bacia do Prata. Alcança uma densidade habitacional média de 42,69 habitantes/km², a maior entre os eixos da IIRSA. Neste eixo estão enquadrados projetos binacionais Chile-Argentina que buscam melhorar a transposição pela cordilheira: projeto ferroviário Los Andes-Mendoza (ferrovia transandina central, ligando Buenos Aires a Valparaíso); túnel de baixa altura Las Leñas; otimização do (saturado) *Sistema Paso de Frontera* do Cristo Redentor (incluindo infraestrutura e operação) e o túnel binacional Água Negra (aproveitando o Paso Los Libertadores ou o Paso Agua Negra) – os dois últimos são projetos prioritários do Cosiplan. É importante notar que o Eixo abrange um espaço rico em recursos, de exploração florestal e mineral, silvícola e agropecuária - cereais, frutas, hortaliças, gado, soja e oleaginosos. O Centro Metropolitano argentino que é uma das zonas com maior produção agropecuária do mundo.

- O Eixo do Sul envolve somente Chile e Argentina, tendo abrangência geográfica inferior aos demais eixos bioceânicos, devido à forma triangular do continente sul-americano, que vai estreitando-se ao atingir a faixa temperada para afunilar-se no vértice meridional na frente sub-antártica polar. Localizado aproximadamente entre os 37 e 43 graus de latitude sul, incorpora em seus extremos importantes instalações portuárias tanto no Atlântico como no Pacífico⁹.

⁷ Sua área de influencia alcança uma superfície de quase 3,5 milhões de km². “El territorio delimitado incorpora los departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna de Perú, las Regiones XV, I (Arica y Parinacota y Tarapacá, respectivamente) y la Provincia Loa de la II Región Antofagasta de Chile, los departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca y Santa Cruz de Bolivia, la República de Paraguay y los estados brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, San Pablo y Paraná” (www.iirsa.org).

⁸ É conformado: pelos estados do Sul do Brasil, voltados para o Litoral Atlântico, e a região interior do Sudoeste Matogrossense do Mato Grosso do Sul; pela Região Nordeste da Argentina (NEA: províncias de Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco e o norte de Santa Fe) junto com a região Oriental do Paraguai; pela Região Noroeste da Argentina (NOA: Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta, Jujuy e quatro municípios de Córdoba); a região Ocidental do Paraguai e os departamentos de Santa Cruz, Tarija e Potosí da Bolívia; e a Região Litoral Pacífico: norte do Chile (www.iirsa.org).

⁹ “La región delimitada abarca el departamento de Biedma de la Provincia de Chubut, las provincias de Neuquén, Río Negro y los partidos de Bahía Blanca, Villarino, Patagones y Coronel Rosales de la provincia de Buenos Aires de la Argentina, y las Regiones VIII, IX, XIV y X de Chile, (Bío-Bío, Araucanía, de los Ríos y de Los Lagos, respectivamente)” (www.iirsa.org).

Os corredores interoceânicos têm sido enfatizados no âmbito do Cosiplan da Unasul. Ao incorporar a IIRSA como órgão técnico, o Cosiplan herdou sua carteira geral de projetos e seus Eixos (EID)¹⁰, mas, sobretudo, destacou as ligações interoceânicas na sua Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API) – anunciada na II Reunião de Ministros do Cosiplan (Brasília, 30 de novembro de 2011), sob a presidência *pro tempore* do Brasil. A API reúne 31 projetos, formados a partir de 88 projetos individuais agrupados, anunciados como “estruturantes para a integração sul-americana”, de “alto impacto para a integração física” e que teriam “forte potencial de impulsionar o desenvolvimento socioeconômico regional”.¹¹

Mapa de projetos da API



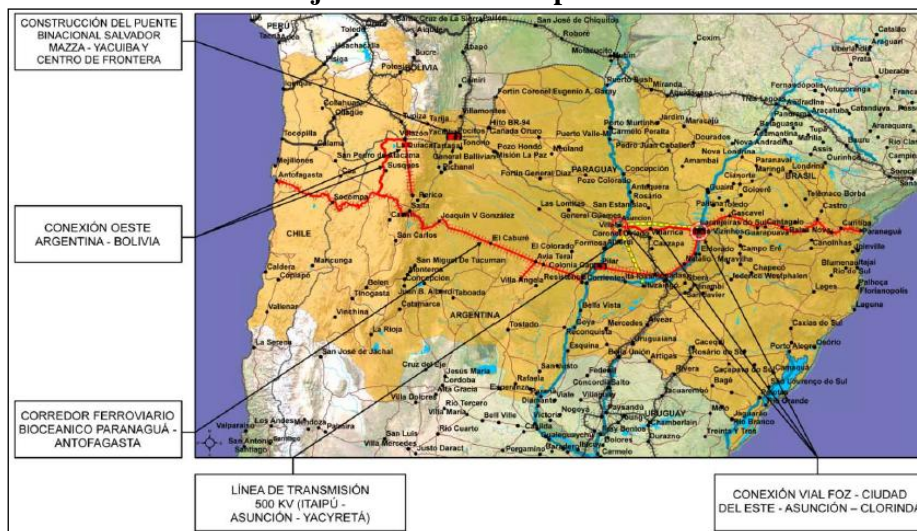
Os corredores Santos-Arica e Paraguá-Antofagasta fazem parte da API, além de ter sido criado um Grupo de Trabalho (GT) para discutir a integração ferroviária sul-americana, com ênfase em ambos os corredores ferroviários bioceânicos. Ainda, na API figuram projetos bioceânicos do Eixo do Amazonas (como o eixo viário Paita- Tarapoto-

¹⁰ Na Agenda Prioritária não aparecem os Eixos do Sul e Eixo Andino do Sul. Está em curso a discussão sobre a criação de um novo EID para incorporar o Nordeste brasileiro, que não havia sido conectada a nenhum dos eixos da IIRSA.

¹¹ Segundo a API (Cosiplan, 2011b, p. 17): “Os componentes desta agenda não são projetos isolados, mas ‘projetos estruturados’. Um projeto estruturado é aquele que consolida redes de conectividade física com abrangência regional, visando potencializar sinergias existentes e solucionar as deficiências da infraestrutura implantada. São compostos por um ou mais projetos do portfólio de projetos do Cosiplan, denominados, conforme a finalidade desta agenda, de ‘projetos individuais’. A API é composta por 31 projetos estruturados e por 88 projetos individuais”.

Yurimaguas, portos, centros logísticos e hidrovias) e que interligam Buenos Aires a Valparaíso no eixo Mercosul-Chile (destacados abaixo).

Projetos do Eixo de Capricórnio



Fonte: COSIPLAN, API, 2011.

Podemos destacar entre os projetos mais importantes da AIP: no Eixo Amazonas, o projeto do acesso norte-oriental ao rio Amazonas – projeto regional envolvendo Brasil-Colômbia-Ecuador-Peru; no Eixo de Capricórnio, o corredor ferroviário bioceânico Paranaguá-Antofagasta (projeto regional envolvendo Argentina-Brasil-Paraguai-Chile), a conexão viária Foz do Iguaçu-Ciudad del Este–Assunção–Clorinda, a linha de transmissão (500 Kv) Itaipú-Assunção-Yacretá; no Eixo do Escudo das Guianas, a reabilitação da rodovia Manaus-Caracas; no Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná, o melhoramento da navegabilidade dos rios da Bacia do Prata (projeto regional envolvendo Brasil-Argentina-Paraguai-Uruguai-Bolívia) e a interconexão ferroviária Paraguai-Argentina-Uruguai; no Eixo Interoceânico Central, o tramo boliviano do corredor ferroviário bioceânico central; no Eixo Mercosul-Chile, o túnel binacional Água Negra e a otimização do sistema do posto de fronteira Cristo Redentor. Essas duas passagens transandinas, importantíssimas para a conexão da região, principalmente ao Pacífico, atraem o interesse dos países do leste asiático, em especial a China, que desejam ter acesso privilegiado aos países do MERCOSUL, para importar recursos primários (especialmente dos pampas) e escoar e inundar a região com suas manufaturas.

Um fato importante é que apesar de os corredores interoceânicos terem sido enfatizados na API, o Brasil encontrou enorme dificuldade de negociação com outros governos, especialmente o paraguaio, e decidiu buscar um acordo direto com a China e o Peru, para construção de um corredor ferroviário (ver mapa abaixo), com traçado mais

longo que os eleitos na API.



Fonte: Folha de São Paulo.

4 – Fluxos econômicos do Brasil para a América do Sul

Além das iniciativas no âmbito de infraestrutura e dos Conselhos da Unasul, uma breve análise do crescimento dos fluxos econômicos do Brasil com os demais países da América do Sul (AS, abaixo), e especificamente com os países sul-americanos da Aliança do Pacífico (AP: Chile, Peru e Colômbia)¹², pode ser ilustrativa sobre o aumento das relações e da presença brasileira nesses países – seguindo as orientações em seus documentos estratégicos. Assim, ainda que a Aliança do Pacífico possa ter um peso simbólico e geopolítico, especialmente dentro da estratégia mais ampla dos EUA, os dados mostram uma maior presença brasileira no início do século XXI.

As exportações brasileiras para todos os países sul-americanos cresceram 370% entre 2000 e 2013. No entanto, se analisarmos somente as exportações brasileiras para os países sul-americanos da Aliança do Pacífico, este incremento é ainda mais significativo, alcançando 434%. As exportações para o Equador, que é um país sul-americano da costa do Pacífico, mas que não faz parte da Aliança do Pacífico, também registrou uma ampliação robusta de 615%.

As importações brasileiras originadas de todos os países sul-americanos cresceram 295% entre 2000 e 2013. No entanto, se analisarmos somente as importações brasileiras originadas dos países sul-americanos da Aliança do Pacífico, este incremento é de 474%, ainda mais significativo. As importações do Equador também registraram uma ampliação robusta de 758%. Ainda podemos destacar as importações do Peru, que cresceram 840% no período, e as da Bolívia, com incremento de 2807% - por conta da importação de gás

¹² Excluímos o México por não fazer parte da América do Sul – objeto deste artigo - e por fazer parte do NAFTA, com uma economia muito mais atrelada aos EUA.

natural – sendo este o único superavitário com o Brasil na região.

Exportações do Brasil para os países da América do Sul em Milhões de US\$ (FOB)

ANO/PAÍS	ARGENTINA	BOLÍVIA	CHILE	COLÔMBIA	EQUADOR	PARAGUAI	PERU	URUGUAI	VENEZUELA	AP *	TOTAL AS
2000	6.238	365	1.248	516	133	832	354	669	753	2.118	11.108
2001	5.010	334	1.355	607	211	721	288	643	1.095	2.250	10.266
2002	2.347	422	1.465	639	389	560	439	413	799	2.542	7.471
2003	4.570	362	1.887	752	357	709	492	406	608	3.130	10.142
2004	7.391	540	2.556	1.044	495	873	636	671	1.470	4.236	15.676
2005	9.930	585	3.624	1.412	649	963	939	853	2.224	5.975	21.178
2006	11.740	702	3.914	2.140	877	1.234	1.510	1.013	3.565	7.563	26.693
2007	14.417	851	4.264	2.339	662	1.648	1.649	1.288	4.724	8.252	31.842
2008	17.606	1.136	4.792	2.295	878	2.488	2.299	1.644	5.150	9.385	38.286
2009	12.785	919	2.657	1.801	638	1.684	1.489	1.360	3.610	5.947	26.944
2010	18.523	1.163	4.258	2.196	979	2.548	2.021	1.531	3.854	8.475	37.072
2011	22.709	1.511	5.418	2.577	933	2.969	2.263	2.175	4.592	10.258	45.147
2012	17.998	1.473	4.602	2.835	899	2.618	2.415	2.185	5.056	9.852	40.079
2013	19.615	1.534	4.484	2.558	820	2.997	2.147	2.071	4.850	9.189	41.077
Variação 2013/2000	314%	421%	359%	496%	615%	360%	606%	309%	644%	434%	370%

Fonte: MDIC (BRASIL). Elaboração do autor.

* AP: países sul-americanos da Aliança do Pacífico – Chile, Colômbia e Peru.

Importações do Brasil originadas da América do Sul em Milhões de US\$ (FOB)

ANO / País	Argentina	Bolívia	Chile	Colômbia	Equador	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela	AP	Total AS
2000	6.843	140	968	415	19	351	211	602	1.328	1.595	10.877
2001	6.207	256	844	189	18	300	231	503	747	1.263	9.294
2002	4.744	396	649	108	15	383	218	485	633	975	7.631
2003	4.673	520	821	99	19	475	235	538	275	1.155	7.655
2004	5.570	713	1.399	143	83	298	349	523	199	1.891	9.277
2005	6.241	990	1.746	138	92	319	459	494	256	2.343	10.734
2006	8.053	1.448	2.866	248	30	296	788	618	592	3.902	14.940
2007	10.404	1.601	3.462	427	30	434	1.004	786	346	4.893	18.495
2008	13.258	2.858	3.952	829	43	658	956	1.018	539	5.737	24.110
2009	11.282	1.650	2.675	568	41	585	484	1.240	582	3.727	19.107
2010	14.435	2.233	4.182	1.079	57	611	908	1.574	833	6.169	25.912
2011	16.906	2.863	4.547	1.384	95	716	1.374	1.754	1.266	7.305	30.906
2012	16.444	3.431	4.166	1.267	133	988	1.288	1.819	997	6.721	30.533
2013	16.463	3.938	4.325	1.463	141	1.040	1.774	1.767	1.181	7.562	32.091
Variação 2013/2000	241%	2807%	447%	352%	758%	296%	840%	294%	89%	474%	295%

Fonte: MDIC (BRASIL). Elaboração do autor.

* AP: países sul-americanos da Aliança do Pacífico.

Corrente de Comércio (Exportações + Importações) do Brasil com os países da América do Sul em Milhões de US\$ (FOB)

ANO / PAÍS	Argentina	Bolívia	Chile	Colômbia	Equador	Paraguai	Peru	Uruguai	Venezuela	AP	Total
2000	13.081	505	2.216	931	152	1.184	565	1.271	2.081	3.712	21.986
2001	11.216	591	2.199	796	229	1.021	519	1.146	1.842	3.514	19.559
2002	7.090	818	2.114	747	404	943	656	897	1.432	3.517	15.102
2003	9.242	883	2.708	850	376	1.184	727	944	883	4.285	17.797
2004	12.961	1.254	3.955	1.187	578	1.171	986	1.193	1.669	6.127	24.953
2005	16.171	1.575	5.370	1.550	740	1.282	1.398	1.347	2.479	8.317	31.912
2006	19.793	2.150	6.780	2.388	908	1.530	2.298	1.631	4.157	11.465	41.633
2007	24.821	2.452	7.726	2.765	692	2.082	2.653	2.075	5.070	13.145	50.337
2008	30.864	3.993	8.743	3.124	921	3.145	3.255	2.662	5.689	15.122	62.397
2009	24.067	2.569	5.331	2.369	680	2.269	1.973	2.600	4.192	9.674	46.051
2010	32.957	3.396	8.440	3.275	1.036	3.159	2.928	3.105	4.687	14.644	62.984
2011	39.616	4.375	9.965	3.961	1.028	3.684	3.637	3.928	5.858	17.563	76.053
2012	34.442	4.904	8.769	4.102	1.032	3.605	3.703	4.003	6.053	16.573	70.612
2013	36.078	5.472	8.809	4.021	961	4.036	3.922	3.838	6.031	16.751	73.168
Variação 2013/2000	276%	1084%	398%	432%	632%	341%	694%	302%	290%	451%	333%

Fonte: MDIC (BRASIL). Elaboração do autor.

* AP: países sul-americanos da Aliança do Pacífico.

Assim, a corrente de comércio entre o Brasil e América do Sul, e entre o Brasil e os países sul-americanos da Aliança do Pacífico, também aumentaram significativamente, respectivamente 333% e 451%. Com o Equador, o crescimento foi de 632%. Vale ressaltar que neste processo de aumento de comércio, o Brasil se tornou crescentemente superavitário com os demais países, com exceção da Bolívia. O governo brasileiro vem tentando promover investimentos e financiamentos a projetos de infraestrutura nos países vizinhos para compensar esta relação comercial assimetria e promover o desenvolvimento no seu entorno estratégico sul-americano. Quanto ao financiamento, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) tem sido o principal instrumento brasileiro, ainda que atue de forma limitada, visto que sua atuação nos países sul-americanos (e no exterior, de forma geral) é condicionada às exportações de bens e serviços de empresas brasileiras. O BNDES apoia projetos na América do Sul, seguindo as prioridades estabelecidas pelo governo brasileiro, a taxas de juros mais favoráveis que as demais instituições financeiras que atuam na região. A tabela abaixo mostra como o valor e a participação das obras de infraestrutura na América do Sul tinham níveis baixíssimos nos primeiros anos do século XXI, e cresceram significativamente e não mais baixaram. Os desembolsos para os países sul-americanos da Aliança do Pacífico também tiveram significativo crescimento, ainda que com alguma oscilação.

**Desembolsos do BNDES Pós-embarque das exportações
financiadas por categoria de uso – Valores em US\$ mil**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Obras de infraestrutura - América do Sul (AS)	93.021	72.989	37.565	50.262	173.556	281.303	68.850
Obras de infraestrutura - Demais da América Latina	-	-	-	70.553	54.497	72.679	99.581
Obras de infraestrutura - África	-	-	-	-	-	-	-
Bens de capital - Todas as regiões	1.675.923	1.551.580	2.595.996	1.878.751	1.699.698	2.318.768	1.693.480
Outros setores - Todas as regiões	7.652	8.678	36.012	25.774	12.677	23.956	596
Total	1.776.596	1.633.247	2.669.573	2.025.340	1.940.427	2.696.705	1.862.506
Participação de Obras de infraestrutura na AS	5%	4%	1%	2%	9%	10%	4%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Obras de infraestrutura - América do Sul (AS)	368.891	267.803	381.299	617.600	850.754	373.145	674.029
Obras de infraestrutura - Demais da América Latina	55.228	160.586	182.054	68.957	168.362	419.301	354.180
Obras de infraestrutura - África	145.173	522.125	757.791	148.113	458.504	648.734	265.974
Bens de capital - Todas as regiões	128.258	743.823	829.058	1.553.297	1.218.781	732.811	1.150.847
Outros setores - Todas as regiões	-	-	-	4.498	4.000	4.591	56.936
Total	697.551	1.694.337	2.150.202	2.392.466	2.700.402	2.178.582	2.501.966
Participação de Obras de infraestrutura na AS	53%	16%	18%	26%	32%	17%	27%

Fonte: BNDES. Elaboração do autor.

Desembolsos BNDES Pós-embarque por destino das exportações financiadas (Valores em US\$ Mil)														
Países	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ARGENTINA	112.265	56.218	14.716	392	1.164	216.325	5.435	310.115	276.006	385.621	541.468	802.895	245.137	152.749
BOLÍVIA	11.837	2.470	13.534	1.635	131	-	882	-	-	-	-	-	-	-
CHILE	9.648	2.241	5.149	26.113	23.271	30.367	66.757	31.732	120.270	11.990	102.414	35.780	2.127	1.324
COLÔMBIA	1.188	19.564	5.992	560	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EQUADOR	100.474	37.782	39.427	404	112.331	57.031	117.577	17.374	644	122	-	-	27.142	71.443
PARAGUAI	129	14.367	17.723	26.145	17.223	8.009	-	-	-	1.271	-	2.413	12.093	8.791
PERU	9.895	10.714	3.492	5.020	9.000	5.653	845	383	381	224	135.143	97.218	-	193.260
URUGUAI	36.432	23.962	3.323	-	307	-	2.633	3.203	2.352	2.055	-	1.154	-	9.774
VENEZUELA	1.902	17.094	81.170	55.621	44.083	26.127	25.328	70.315	43.209	48.066	315.201	392.929	147.522	576.571
Total AP*	20.730	32.519	14.633	31.692	32.272	36.019	67.602	32.115	120.651	12.214	237.557	132.998	2.127	194.584
Total AS**	283.770	184.412	184.526	115.890	207.511	343.512	219.458	433.123	442.862	449.349	1.094.226	1.332.390	434.021	1.013.912
Total Global	1.776.596	1.633.247	2.669.573	2.025.340	1.940.427	2.696.705	1.862.506	697.551	1.694.337	2.150.202	2.392.466	2.700.402	2.178.582	2.501.966

Fonte: BNDES. Elaboração do autor. *AP: Aliança do Pacífico. ** AS: América do Sul.

O investimento brasileiro direto nos países sul-americanos – considerando somente as operações de participação no capital – também cresceram no início do século XXI em 259%, superior ao aumento total global de 245%. Sendo que os movimentos deste tipo para os países sul-americanos da Aliança do Pacífico podem ser destacados em: 565% para o Peru, 309% para o Chile e 323% para a Colômbia – e ainda 270% para o equador – todos acima do incremento regional sul-americano e global.

Investimento brasileiro direto – participação no capital (US\$ milhões) - Estoque - distribuição por país da empresa investida imediata (Fonte: Banco Central do Brasil. Elaboração do autor)

Anos	2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		Var 2013/2007
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
Total	111 339	100,0	113 755	100,0	132 413	100,0	169 066	100,0	192 933	100,0	247 172	100,0	272 921	100,0	245%
Argentina	2 360	2,1	3 376	3,0	4 251	3,2	5 148	3,0	5 143	2,7	5 511	2,2	4 574	1,7	194%
Peru	584	0,5	244	0,2	704	0,5	2 254	1,3	1 902	1,0	2 986	1,2	3 298	1,2	565%
Uruguai	1 878	1,7	2 443	2,1	2 531	1,9	2 497	1,5	2 384	1,2	2 951	1,2	3 003	1,1	160%
Chile	509	0,5	387	0,3	459	0,3	574	0,3	608	0,3	1 107	0,4	1 575	0,6	309%
Venezuela	218	0,2	282	0,2	801	0,6	679	0,4	762	0,4	1 083	0,4	1 490	0,5	684%
Paraguai	117	0,1	153	0,1	170	0,1	262	0,2	350	0,2	578	0,2	641	0,2	549%
Colômbia	178	0,2	298	0,3	561	0,4	872	0,5	1 194	0,6	696	0,3	575	0,2	323%
Bolívia	53	0,0	48	0,0	67	0,1	86	0,1	96	0,0	96	0,0	128	0,0	242%
Equador	39	0,0	21	0,0	22	0,0	30	0,0	40	0,0	68	0,0	106	0,0	270%
Total AS	5 936	5,33	7 253	6,38	9 566	7,22	12 402	7,34	12 480	6,47	15 075	6,10	15 390	5,64	259%

5. Os desafios à projeção Brasileira: a nova estratégia sul-americana dos EUA, a Aliança do Pacífico e a expansão chinesa

A Aliança do Pacífico foi consolidada pelo Acordo Marco firmado em 06 de junho de 2012 em Antofagasta (Chile), remetendo ao processo lançado em abril de 2011 em Lima (Peru) pelos presidentes de México, Colômbia, Chile e Peru, quando assinaram o Acordo de Integração Profunda do Pacífico com o objetivo de “avançar progressivamente para a livre circulação de bens, serviços, capitais e pessoas”. Estes países, de economias abertas liberalizadas e com políticas macroeconômicas ortodoxas, buscam estabelecer uma estratégia comum para os mercados internacionais, principalmente para a Ásia-Pacífico, dentro de uma perspectiva neoliberal de integração, coerente com a concepção do regionalismo aberto. Através da integração com economias mais avançadas, pretendem atrair investimentos e aumentar a corrente de comércio de bens e serviços, garantindo direitos de propriedade (inclusive propriedade intelectual) e acesso pleno a mercados (incluindo compras governamentais).¹³

Em termos de população, os países da Aliança do Pacífico somam cerca de 210 milhões de habitantes, marginalmente superior à população do Brasil (200 milhões) e inferior à do Mercosul (280 milhões). Os países sul-americanos da Aliança do Pacífico

¹³ Atualmente, além de seus países membros, a Aliança do Pacífico conta vinte Estados Observadores: Austrália, Canadá, China, Coreia do Sul, Equador, El Salvador, Espanha, Estados Unidos, França, Guatemala, Honduras, Japão, Nova Zelândia, Republica Dominicana, Turquia, Paraguai, Portugal e Uruguai. Dois dos Estados Observadores são candidatos a se converter em Estados Membros, Costa Rica e Panamá, e quatro países interessados em se tornar Estados Observadores - Itália, Alemanha, Suíça e Reino Unido.

não chegam a um quarto da população sul-americana. Em termos de produção, enquanto o PIB do Brasil chega a US\$ 2,5 trilhões, mais de 50% do PIB da América do Sul, e o PIB do Mercosul soma US\$ 3,3 trilhões (quase 65% do PIB da região), o PIB da Aliança do Pacífico soma US\$ 1,9 trilhões e os seus países sul-americanos participam somente com 13% do PIB sul-americano.¹⁴

Esta é uma iniciativa entre economias sul-americanas que não possuem complementaridades e tampouco políticas para estimulá-las, seus territórios não são integrados internamente e suas economias voltadas para exportações contam com um peso econômico significativo do setor exportador de commodities nos seus respectivos PIBs. Das exportações totais destes países, é significativa a participação das exportações de bens primários: 89,2% no Chile (onde pouco mais de 60% das exportações totais são de minérios), 82,5% na Colômbia, e 89,3% no Peru (60% das exportações totais são de minérios). O alto grau de abertura econômica desses países, especialmente do Chile e do Peru, é revelado pela participação da corrente de comércio (exportações mais importações) em relação ao PIB: 70% no Chile, 39% na Colômbia e 50% no Peru. Seus principais mercados se encontram na região da Ásia-Pacífico. Assim, tais países vêm aproveitando o recente período de alta do crescimento dos preços e volumes das exportações de commodities para impulsionar o crescimento de suas economias, mas não vêm utilizando suas divisas para promover mudanças estruturais, e sim aprofundando sua dependência em relação às exportações de baixo valor agregado e baixa intensidade tecnológica (commodities). Vale ressaltar ainda que estas economias atraem elevados investimentos externos no setor extrativo mineral.¹⁵

Os principais parceiros comerciais do Chile em 2011 foram: China (21%), EUA (13%), Japão (9%), Brasil (7%) e Coreia do Sul (6%). O Chile exporta principalmente cobre (quase 40% das exportações), minérios, madeira, frutas e vinhos. Seu setor exportador corresponde a aproximadamente 35% do PIB (somando US\$ 81 bilhões em 2011). Seus principais destinos de exportações são: China (22,4%), Estados Unidos (11,3%), Japão (11%), Brasil (5,5%), Coreia do Sul (5,4%) e Holanda (4,7%). Isto significa que quatro economias da Ásia-Pacífico que estão entre seus principais destinos recebem mais de 50% das exportações do Chile. Das exportações totais do Chile, apenas

¹⁴ Fonte: CEPALSTAT, banco de dados da CEPAL, dados de 2011.

¹⁵ O Peru, por exemplo, vem registrando taxa de investimentos superiores a 20% do PIB desde 2007, e superiores a 25% do PIB desde 2010.

5,8% se direcionam aos países da Aliança do Pacífico, e pouco mais de 11% para o restante da América do Sul, dos quais 8,8% para o Mercosul. Quanto às importações totais do Chile, apenas 9,1% provém dos países da Aliança do Pacífico, e quase 18% do restante da América do Sul, dos quais 6,3% procedem do Brasil. As principais origens de importações chilenas (somaram US\$ 71 bilhões em 2011) são: Estados Unidos (21%), China (18%), Brasil (9%), Argentina (6,7%), Japão (4,2%), Coreia do Sul (4%) e México (4%). Os principais produtos importados (SH 2 dígitos) são: combustíveis minerais, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos; veículos automóveis e tratores; e, máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes – somando aproximadamente 45% das importações totais. As principais exportações brasileiras são registradas nestes mesmos setores.¹⁶

Quanto à Colômbia, aliado estratégico dos Estados Unidos na região, segundo dados de 2011, exporta principalmente combustíveis minerais (66%) - petróleo e carvão -, seguido de pedras e metais preciosos (6%) e café e chá (3%). Suas exportações correspondem a aproximadamente 20% do PIB, sendo a economia maior, mais diversificada e menos dependente das exportações entre os países sul-americanos da Aliança do Pacífico. Por outro lado, suas exportações (US\$ 56 bilhões em 2011) registram uma significativa concentração no seu principal parceiro, tendo os EUA como principal destino, recebendo 38% do total em 2011. A segunda colocada é a China com 3,5% do total. Das exportações totais da Colômbia, apenas 7,6 % se direcionam aos países da Aliança do Pacífico, e pouco mais de 10% para o restante da América do Sul, sendo 2,4% para o Brasil e 6,1% para o Mercosul. Das importações totais da Colômbia, 17 % se originam de países da Aliança do Pacífico, uma proporção considerável em relação aos demais parceiros, e 12% provém do restante da América do Sul, sendo 5% do Brasil. As importações do país (US\$ 55 bilhões em 2011) se concentram em máquinas e aparelhos mecânicos (14%), veículos e automóveis (11%) e combustíveis minerais (10%). As principais origens das importações são: EUA (25%), China (15%), México (11%), Brasil (5%) e Alemanha (4,1%). Assim, seu principal parceiro comercial é os EUA (31%), seguido da China (11%). De qualquer forma, tanto as exportações quanto as importações da Colômbia mostram uma grande participação de países da região Ásia-Pacífico.¹⁷

¹⁶ Fontes: FMI; UN Comtrade; Aliceweb/MDIC-Brasil; CEPALSTAT/CEPAL.

¹⁷ Idem.

O Peru em 2011 teve como seus principais parceiros comerciais: China (18%), EUA (16%), Suíça (6%), Japão (5%), Canadá (5%) e Brasil (5%). O Peru exporta principalmente minérios (29%), pedras e metais preciosos (22%) e combustíveis minerais (12%) – ouro, cobre e outros minérios estão entre seus principais produtos exportados. Suas exportações alcançam cerca de 25% do PIB, somaram US\$ 46 bilhões em 2011, tendo como principais mercados: China (18,4%), EUA (15,3%), Canadá (11,5%), Japão (5,6%), Espanha (5,4%), Chile (4,8%), Coreia do Sul (4,6%) e Alemanha (4,1%) – ou seja, concentrando-se na região Ásia-Pacífico. No entanto, das exportações totais do Peru, apenas 7,6% se direcionam aos países da Aliança do Pacífico, e 8% para o restante da América do Sul, dos quais 2,8% para o Brasil (décimo colocado como destino) e 5,3% para o Mercosul. Das importações totais do Peru, apenas 11% são oriundos dos países da Aliança do Pacífico, e 18,6% do restante da América do Sul, dos quais 6,4% do Brasil. As importações peruanas (US\$ 37 bilhões em 2011) registram como principais origens: EUA (24,7%), China (13,8%), Brasil (6,7%), Chile (6%), Equador (4,4%) e Coreia do Sul (4,1%). Os principais produtos importados são: combustíveis minerais, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos; veículos automóveis e tratores; e, máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes – aproximadamente 50% do total importado pelo país, e as importações provenientes do Brasil se concentram nestes setores.¹⁸

Chile, Colômbia e Peru vêm firmando unilateralmente Tratados (ou Acordos de Promoção) de Livre Comércio (TLCs) com EUA, países da Ásia (incluindo China, Japão, Coreia do Sul e Índia) e União Europeia.¹⁹ O mais importante é observar que o comportamento e os acordos promotores de livre mercado dos países do litoral pacífico sul-americano se enquadram dentro do atual contexto geopolítico e geoeconômico global, no qual potências tradicionais e emergentes se comportam de forma expansiva, competindo para aumentar seu poder e influência política e econômica no âmbito internacional, tendo acesso e controle de espaços, mercados e recursos estratégicos. Os acordos bilaterais firmados com os EUA apresentam como característica comum uma ampla abrangência de temas. Indo além da redução de tarifas, envolvem questões negociadas na OMC, chamados “OMC-plus”, e não tratadas no âmbito da organização,

¹⁸ Fontes: FMI; UN Comtrade; Aliceweb/MDIC-Brasil; CEPALSTAT/CEPAL.

¹⁹ Tais iniciativas unilaterais dos países andinos do litoral pacífico fizeram com que a Venezuela saísse da Comunidade Andina de Nações (CAN) em 2006, levando também a questionamentos por parte da Bolívia e do Equador. A criação da Aliança do Pacífico e a saída da Venezuela deslocaram a importância da CAN.

denominadas “OMC-extra”.²⁰

Os países do litoral pacífico sul-americano são caracterizados como economias pequenas e médias, todos sem escala suficiente para promover um processo de industrialização autônomo baseado no seu mercado interno, dotados de recursos naturais e historicamente exportadores de commodities. Por estas razões, relevando ainda sua histórica inserção internacional econômica e política e suas coalizões de poder internas, os governos e grupos internos destes países veem sua geração de riqueza articulada ao comércio global, e adotam permanentemente uma postura econômica liberal. A Colômbia, terceira maior economia do continente, tem posição geográfica estratégica, ligada à América Central pelo istmo do Panamá, com acesso aos oceanos Pacífico e (voltada ao Caribe) ao Atlântico, participa da área amazônica, além de ter recursos energéticos. Este país vem sendo um aliado estratégico dos EUA no continente, recebendo recursos e preferências comerciais e abrigando bases militares estadunidenses.

A criação da Aliança do Pacífico, sob o regionalismo aberto, trabalha em favor de regimes internacionais, de comércio e de liberalização econômica mais ampla, promovidos pelas grandes potências no âmbito das organizações multilaterais. Sobretudo, a Aliança do Pacífico é um instrumento da disputa expansiva por influência política e econômica de grandes potências e de suas grandes corporações transnacionais na região, possibilitando assim maior influência de potências externas, e maior fraqueza e vulnerabilidade política aos países da região. Seu peso, em termos econômicos, de população e mercado, não desafia o Brasil ou o Mercosul. Apesar da recente decisão de zerar tarifas para 90% do comércio dentro do bloco, e das intenções de liberalização de circulação de pessoas, serviços e capitais, a Aliança do Pacífico ainda não avançou de forma significativa, exceto com a política de vistos e intercâmbio de estudantes (esta última, ainda muito tímida). A Aliança só tem significado como uma peça do projeto do Presidente Obama de criação da *Trans-Pacific Partnership* (TPP), pedra angular da política de reafirmação do poder econômico e militar norte-americano na região Ásia-Pacífico. Além disto, o crescimento econômico recente do Chile, Peru e Colômbia foi

²⁰ Temas como: regras de origem, salvaguardas, serviços, proteção à propriedade intelectual, transparência regulatória, controle de pirataria, falsificação e invasão virtual, proteção de copyright, patentes e marcas registradas, acesso a compras governamentais, leis de concorrência (e livre acesso a mercados), leis trabalhistas - com incentivo a fiscalização e ao cumprimento das leis contidas na Declaração da Organização Internacional do Trabalho (OIT) de 1998 -, regulação ambiental, comércio eletrônico e melhoria no setor de telecomunicações. Os tratados bilaterais apresentam resoluções que conferem a empresas estadunidenses a ampliação de sua atuação no outro país sem discriminação e a proteção a esses investidores, sem discriminação em relação às empresas nacionais, buscando estabelecer a livre concorrência.

quase igual ao do Equador e Bolívia, que também são andinos, não pertencem ao novo bloco, se opõem às políticas e reformas neoliberais, e devem ingressar brevemente no Mercosul. Mas as repercussões ideológicas e geopolíticas de tal acordo podem fraturar a região e suas possibilidades de inserção autônoma, de articulação do seu território em favor da soberania e da utilização de recursos naturais em benefício do desenvolvimento de suas sociedades.

O Ministério das Relações Exteriores do Brasil realizou um estudo sobre a Aliança do Pacífico, divulgado na imprensa brasileira²¹, onde reconhece a importância geopolítica do novo bloco. No entanto, resalta que os membros da Aliança já mantêm entre si acordos de liberalização tarifária para a circulação de bens, serviços e investimentos, o que significa que a definição de regras de origem é o tema mais importante do bloco em termos comerciais. Ainda, o estudo estima que, mesmo com a liberalização de tarifas de 90% do comércio entre seus membros, o acordo não representará uma mudança significativa no atual cenário de comércio de produtos e serviços entre os países da Aliança e o Brasil.²² Ademais, em 2019, quando forem totalmente implementados os acordos assinados no âmbito da ALADI e outros acordos de complementação econômica (ACE) assinados pelo Mercosul com Chile, Colômbia, Peru e demais países da região, a liberalização comercial na América do Sul alcançará estar completa. Assim, o estudo aponta que o Brasil não deverá sentir um grande impacto negativo gerado pela Aliança do Pacífico e o impacto da criação da Aliança do Pacífico e sua suposta rivalidade com o Mercosul devem ser desmistificados. Já o acordo de complementação econômica assinado entre Brasil e México abarca poucos produtos fora do setor automotivo, apesar de cobrir aproximadamente 50% do comércio bilateral, sendo um caso diferenciado.²³

Depois do fracasso das políticas neoliberais dos anos 1990, patrocinadas pelo “Consenso de Washington”, e do projeto da ALCA, os EUA mudaram sua estratégia para

²¹ Valor Econômico (jornal), 17/07/2013, “Itamaraty avalia que bloco Aliança do Pacífico rivaliza pouco com o Mercosul”.

²² Ao menos 97% do fluxo de comércio entre quaisquer dois países entre os quatro é realizado com tarifa zero, à exceção apenas do intercâmbio Peru-México, cujo grau de liberalização é, ainda assim, bastante amplo: 83% das importações peruanas provenientes do México são realizadas em base 'duty-free, quota-free', e quase 90% das importações mexicanas gozam do mesmo benefício. Reproduzido em Valor Econômico (jornal), 17/07/2013, “Itamaraty avalia que bloco Aliança do Pacífico rivaliza pouco com o Mercosul”. O estudo salientou ainda que, sob a perspectiva tarifária, seria apenas possível uma liberalização adicional para poucos produtos agrícolas.

²³ Por fim, o estudo sustenta que o Mercosul apresenta um estágio mais maduro e avançado de integração, caminhando para uma união aduaneira através da eliminação das exceções à Tarifa Externa Comum (TEC), além de um maior avanço em relação à Aliança do Pacífico em áreas como educação, promoção comercial e do turismo, convergência estrutural, solução de controvérsias, parlamentar e social.

a América do Sul. Além de buscar a manutenção de suas bases militares, realizarem *staff-talks*, missões cívico-sociais e acordos comerciais militares seletivos, aprofundaram seus acordos militares com a Colômbia e o Peru, seus exercícios militares conjuntos com o Chile, e, logo após as significativas descobertas petrolíferas no litoral brasileiro, reativaram em 2008 a sua IV Frota Naval para o Atlântico Sul. Ao mesmo tempo, os EUA vêm trabalhando, de forma bilateral e através da OEA, pela difusão de uma agenda de segurança hemisférica focada em “novas ameaças”, como o narcotráfico, crimes transnacionais, terrorismo global, desastres naturais, ameaças ambientais, à democracia e aos direitos humanos. Seu objetivo é constranger o tamanho e o papel das forças armadas dos países latino-americanos ao combate a inimigos internos, colaborando em organismos internacionais e com a maior potência global (que agiria de forma benevolente), e delegando a terceiros a sua proteção diante de ameaças interestatais (externas) e soberania sobre recursos naturais. No campo econômico, os EUA passaram a incentivar acordos bilaterais de liberalização econômica com países da região (envolvendo amplos temas supramencionados, e não somente comércio), estimulando a divisão interna do continente através da formação de um “bloco liberal” que culminou com a criação da Aliança do Pacífico, mas buscando alcançar gradativamente a integração hemisférica e isolar o Brasil. Ainda, a promoção do acordo regional da TPP, um amplo acordo de integração profunda que busca conter o avanço chinês, minar iniciativas brasileiras e fragmentar a América do Sul, envolvendo os países da costa do Pacífico.

Ao mesmo tempo, nos anos 2000, a China vem ganhando crescente participação no comércio e nos investimentos da região, sendo responsável em grande parte pelo seu crescimento econômico e geração de divisas, processo que vêm reforçando a inserção econômica dos países da região baseada na exportação de commodities e, conseqüentemente, desestimulando a integração entre suas economias. Ainda, vem deslocando o peso econômico relativo dos EUA e do Brasil na região. Neste sentido, os números da primeira década do século XXI são bem representativos. O comércio da China com a América do Sul em 2000 era de pouco mais de 8 bilhões de dólares e cresceu mais de 22 vezes de 2000 a 2011. Assim, houve o aumento significativo da participação da China no comércio da região, que partiu de 2% em 2000 para mais de 11% em 2010. A estratégia global chinesa, denominada *going global*, anunciada em seu décimo plano quinquenal (2001-2005), encoraja as suas empresas a investir no exterior

buscando garantir o abastecimento dos recursos naturais estratégicos (limitados em seu território). São recursos necessários para a sustentação de sua estratégia de crescimento econômico, urbanização e industrialização (expandindo mercados), e estabilidade política interna. No campo político, busca isolar Taiwan. Além disso, muitos dos recursos estratégicos presentes na região são fundamentais para o projeto de expansão do poder militar chinês. A China é sedenta por recursos naturais e commodities presentes na América do Sul, como produtos agrícolas (especialmente soja), minério de ferro, cobre e petróleo. Os investimentos chineses vão principalmente para cobre, soja, minério de ferro e petróleo, apesar de uma parte também ter se destinado a setores indústrias como automotivo e telecomunicações. As empresas estatais chinesas, apoiadas pela diplomacia e pelo banco de desenvolvimento chinês, são peças fundamentais nesta expansão, assim como o Estado promovendo tratados de livre comércio, firmados com Chile, Peru e Colômbia. A China tem feito grandes investimentos em agricultura nas terras férteis do Cone Sul, especialmente no Brasil e Argentina, onde os governos resolveram impor restrições às compras de terras por parte de estrangeiros, o que fez com a estratégia dos conglomerados chineses mudassem para leasing de terras, processadoras locais e facilidades de armazenamento, além de contratos de empréstimos com produtores locais em troca do comprometimento de sua produção. Empresas construtoras chinesas, apoiada por financiamentos favoráveis de bancos chineses, também tem ganhado crescente participação na região. A China é o segundo maior consumidor (12% do total global) e importador de petróleo do mundo, atrás dos EUA (20% do consumo global) (dados da BP de 2014), e precisa de cada vez mais energia. Como parte da estratégia chinesa de segurança energética, suas Companhias Petroleiras Nacionais – CNPC, CNOOC e SINOPEC – tentam diversificar geograficamente suas fontes de fornecimento em várias regiões do globo, através de investimentos e contratos de longo-prazo, mirando em empresas que possuem reservas provadas substanciais, mas que carecem de capitais para explorá-las. Desde 2008, as NOCs chinesas vêm estabelecendo contratos bilaterais “oil-for-loan”. Na América do Sul, os alvos foram Brasil, Equador, Bolívia e Venezuela (Ellis, 2011, p.46).

Os chineses sempre se mostraram interessados em apoiar a construção de um túnel transandino de baixa altura, ligando o litoral pacífico aos mercados mais pujantes do Mercosul, à região dos pampas e ao Centro Oeste brasileiro. O interesse chinês é ter acesso a recursos estratégicos e mercados de forma mais eficiente. Nesse sentido,

encontram ressonância nos projetos de governos neoliberais de países da costa do pacífico sul-americana que enxergam em sua posição geográfica uma oportunidade para atuarem como plataforma comercial e provedores de serviços logísticos entre o Mercosul e a China (PADULA, 2013). Recentemente a China assinou um acordo com Brasil e Peru para a construção de uma ferrovia bioceânica (citada acima).

Embora tenha um projeto de aumento do seu poder militar, a China não possui um projeto hegemônico, militar ou de difusão de agenda de segurança para a América do Sul, restringindo suas relações militares a relações comerciais pragmáticas. No entanto, a projeção política e econômica chinesa para a região tem um sentido estratégico, pois os recursos buscados são fundamentais não só para objetivos socioeconômicos, mas também para o projeto político-militar chinês. Ainda, tal projeção acaba tendo implicações sobre o uso do território e recursos nos países da América do Sul, e mesmo sobre as possibilidades de industrialização, formação de poder militar e integração entre os países, portanto, tendo consequências que não são meramente econômicas, mas de ordem estratégica para os países da região.

6. Considerações finais a partir da perspectiva brasileira

Num contexto histórico em que a Bacia do Pacífico vem ganhando crescente importância da geoeconomia e na geopolítica global e sul-americana, o Brasil tem impulsionando uma agenda e projetos de infraestrutura conectando o seu território e o litoral atlântico ao litoral pacífico. Além disso, vem aumentando suas conexões e fluxos econômicos (comerciais e financeiros) com os países da América do Sul e da costa do Pacífico, conforme estabelecido em documentos estratégicos e discursos de governo desde 2003, e ampliando geograficamente o Mercosul em direção ao Pacífico. Ainda, no contexto destas projeções para a América do Sul, e especificamente para o litoral pacífico, as vias bioceânicas podem tanto cumprir um papel desenvolvimentista e integrador, quanto papel de corredores de exportação, dependendo do conjunto de políticas adotadas pelos países, e das negociações nos arranjos de integração.

Mas, ao mesmo tempo, o Brasil enfrenta a presença de potências externas – notadamente EUA e China - com maior presença e estratégias divergentes na região, representando desafios e oportunidades para a Política Externa Brasileira. Embora insignificantes em termos de PIB, população e conexões intrarregionais, a Aliança do Pacífico, projeto neoliberal entre os países sul-americanos da costa do pacífico, tem peso ideológico e geopolítico, e representa uma peça menor dentro da geoestratégica

estadunidense para a Ásia-Pacífico, especialmente no seu projeto da TPP, buscando conter a China e minar a projeção e iniciativas brasileiras na América do Sul – com o Mercosul e a Unasul. O antagonismo geográfico e de agendas de segurança-militar entre Brasil e EUA os coloca em posições inconciliáveis, no médio e longo prazos, visto que aos EUA não interessam um Brasil ou um bloco regional fora de sua hegemonia com maior voz internacional, e menos ainda uma região desenvolvida e autônoma. China e EUA possuem muitas complementaridades econômicas, o que nos revela que no curto e médio prazos não há possibilidade de um conflito entre eles, e que suas disputas serão levadas de forma pacífica, no curto e médio prazos. Há oportunidade para que o Brasil negocie posições conjuntas com a China. Suas políticas externas são convergentes no sentido Sul-Sul, e não são inconciliáveis do ponto de vista de projetos de segurança, mas o ideal é que o Brasil lidere uma negociação em bloco, até porque a China vem buscando aproximações com o Mercosul e Celac. E Brasil e China já vêm estabelecendo importantes parcerias no âmbito do BRICS em diversas áreas. Há um enorme espaço para cooperação nas áreas financeira, produtiva, científica, tecnológica, educacional, agrícola, militar e de saúde, negociando de forma a auferir maiores vantagens aos países sul-americanos.

Referências bibliográficas:

- BRASIL. PRESIDENTE** (2008). *Discursos Seleccionados do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2008.
- CASTRO**, Therezinha de (1997). “América do Sul: vocação geopolítica”. Texto elaborado para a ESG. Disponível em: www.esg.br/cee/ARTIGOS/tcastro1.pdf
- ELLIS**, Robert E., 2011. “China comes calling”. *AFP Exchange*, 31(7), pp.42-47.
- FIORI**, J.L. & **PADULA**, R. (2015). “Brésil: géopolitique et ‘ouverture sur le Pacifique’”. *Outre-Terre*, 2015/1 (N° 42), p.65-83.
- IIRSA**: www.iirsa.org.
- PADULA**, Raphael (2015.) “A disputa de poder global, o papel do Brasil e os diferentes processos de integração na América do Sul”. In Congreso Latinoamericano y Caribeño de Ciencias sociales – Flacso Ecuador. Quito, 2015.
- PADULA**, Raphael (2013). “A Geopolítica da Bacia do Pacífico e a integração regional na América do Sul”. In Revista do IMEA-UNILA, Vol.1, n.2, 2013, p.30-47.
- SANTA GADEA**, Rosário. “Integración Suramericana y Globalización: El papel de la infraestructura”. In *Revista de La Integración*, nº2, Julio de 2008. Secretaria General de la Comunidad Andina.
- _____. “Oportunidades y Desafíos de la integración sudamericana: una perspectiva andina”. In *A América do Sul e a integração regional*. Brasília: FUNAG, 2012.
- TRAVASSOS**, Mário. *Projeção Continental do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.