



**INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL:  
O PAPEL ESTRATÉGICO DO GRAN CHACO**

**CARLA PAULINO DA COSTA FERES**

Foz do Iguaçu  
2020



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ECONOMIA,  
SOCIEDADE E POLÍTICA (ILAESP)**

**CIÊNCIAS ECONÔMICAS - ECONOMIA,  
INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

**INTEGRAÇÃO NA AMÉRICA DO SUL:  
O PAPEL ESTRATÉGICO DO GRAN CHACO**

**CARLA PAULINO DA COSTA FERES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Economia, Sociedade e Política da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas – Economia, Integração e Desenvolvimento.

Orientador: Prof. Fábio Borges (Doutor)

Foz do Iguaçu  
2020

CARLA PAULINO DA COSTA FERES

**INTEGRAÇÃO NA AMÉRICA DO SUL: O PAPEL ESTRATÉGICO DO GRAN CHACO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Economia, Sociedade e Política da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas – Economia, Integração e Desenvolvimento.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Orientador: Prof. Dr. Fábio Borges  
UNILA

---

Prof. Dr. Lucas Kerr de Oliveira  
(UNILA)

---

Prof. Dr. Verena Hitner Barros  
(UNB)

---

Prof. Dr. Pedro Silva Barros  
(IPEA)

Foz do Iguaçu, 6 de novembro de 2020

## TERMO DE SUBMISSÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS

Nome completo do autor(a): \_\_\_\_\_

Curso: \_\_\_\_\_

	Tipo de Documento	
(.....) graduação	(.....) artigo	
(.....) especialização	(.....) trabalho de conclusão de curso	
(.....) mestrado	(.....) monografia	
(.....) doutorado	(.....) dissertação	
	(.....) tese	
	(.....) CD/DVD – obras audiovisuais	
	(.....)	
Título	do	trabalho acadêmico:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Nome do orientador(a): \_\_\_\_\_

Data da Defesa: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

### Licença não-exclusiva de Distribuição

O referido autor(a):

a) Declara que o documento entregue é seu trabalho original, e que o detém o direito de conceder os direitos contidos nesta licença. Declara também que a entrega do documento não infringe, tanto quanto lhe é possível saber, os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade.

b) Se o documento entregue contém material do qual não detém os direitos de autor, declara que obteve autorização do detentor dos direitos de autor para conceder à UNILA – Universidade Federal da Integração Latino-Americana os direitos requeridos por esta licença, e que esse material cujos direitos são de terceiros está claramente identificado e reconhecido no texto ou conteúdo do documento entregue.

Se o documento entregue é baseado em trabalho financiado ou apoiado por outra instituição que não a Universidade Federal da Integração Latino-Americana, declara que cumpriu quaisquer obrigações exigidas pelo respectivo contrato ou acordo.

Na qualidade de titular dos direitos do conteúdo supracitado, o autor autoriza a Biblioteca Latino-Americana – BIUNILA a disponibilizar a obra, gratuitamente e de acordo com a licença pública *Creative Commons Licença 3.0 Unported*.

Foz do Iguaçu, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Assinatura do Responsável

Dedico este trabalho a Maria Elis, com muito amor.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à minha filha, Maria Elis, pelo profundo amor, carinho e compreensão nos tempos de ausência. Agradeço imensamente à minha mãe, Maria Augusta, e aos meus irmãos, Carol e Caio, por me apoiarem incondicionalmente durante todo meu percurso acadêmico até aqui.

Agradeço à Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA); todo o corpo docente do Curso de Ciências Econômicas - Economia, Integração e Desenvolvimento, à República Federativa do Brasil e ao ex-presidente Luis Inácio Lula da Silva por fornecerem à toda América Latina um ensino público de qualidade, interdisciplinar e inclusivo.

Um agradecimento especial a todos meus orientadores de pesquisa científica até aqui, Luciano Wexell Severo, Lucas Kerr de Oliveira, Marcela Nogueira Ferrario e principalmente ao orientador do presente trabalho, Fábio Borges.

Agradeço por todos os investimentos em viagens de pesquisa, auxílios e eventos acadêmicos que pude participar durante a minha graduação na UNILA.

Agradeço à Fundação Araucária e à UNILA pelo investimento em Bolsas de Iniciação Científica; por acreditarem no meu potencial e contribuírem para a qualidade da pesquisa brasileira.

Agradeço aos meus amigos latino-americanistas, aos amigos que me apoiaram, que cuidaram com tanto carinho da Elis.

Por fim, agradeço ao Luciano pelo companheirismo, pelas conversas, pelos ensinamentos, pelo amor e acima de tudo, por me fazer acreditar em uma América do Sul integrada e Soberana.

*“O desenvolvimento é a única verdade objetiva”*  
**Deng Xiaoping**

PAULINO DA COSTA FERES, Carla. **Integração da América do Sul: o papel estratégico do Gran Chaco**. 2020. Número de páginas. Trabalho de Conclusão de Curso Ciências Econômicas – Economia, Integração e Desenvolvimento – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2020.

## RESUMO

O objetivo deste trabalho será apresentar uma releitura sobre papel da região do “Gran Chaco”, apontando-o como pilar para a construção da integração sul-americana. Nesse trabalho, o “Gran Chaco” corresponde à área que envolve a Bolívia, o Paraguai, o norte da Argentina e os estados brasileiros do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul. Para tanto, a pesquisa será dividida em três capítulos. No primeiro, trabalharemos com o arcabouço teórico da Economia Política Internacional e da Geopolítica com o fim de entender a dinâmica do Sistema Internacional e realizar uma releitura dos conceitos “Gran Chaco”, “*Heartland*”, “Triângulo Estratégico”, “Maciço Boliviano” e “Área de Soldadura” desde uma óptica sul-americana. Por sua vez, o propósito do segundo capítulo será descrever o processo de integração da América do Sul pela perspectiva do Cone Sul, em contraste com a perspectiva Andina, desde mediados do século XX até 2019. Por fim, o terceiro capítulo buscará mapear as iniciativas de Integração de Infraestrutura promovidas entre 2000 e 2019 na área do Gran Chaco a partir dos Eixos IIRSA: Interoceânico Central, Hidrovia Paraná-Paraguai e Capricórnio. O objetivo será investigar os projetos que modificam ou poderiam modificar os rumos da integração sul-americana a partir do Gran Chaco e contribuir para amenizar a condição mediterrânea da Bolívia.

**Palavras-chave:** Gran Chaco. América do Sul. Geopolítica. Integração Regional. Integração de Infraestrutura



PAULINO DA COSTA FERES, Carla. **Integration of South America**: the strategic role of the Gran Chaco. 2020. Número de páginas. Trabalho de Conclusão de Curso Ciências Econômicas – Economia, Integração e Desenvolvimento – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2020.

## **ABSTRACT**

The objective of this work will be to present a re-reading on the role of the “Gran Chaco” region, pointing it as a pillar for the construction of South American integration. In this work, “Gran Chaco” corresponds to the area that involves Bolivia, Paraguay, northern Argentina and the Brazilian states of Mato Grosso and Mato Grosso do Sul. For this purpose, the research will be divided into three chapters. In the first, we will work with the theoretical framework of International Political Economy and Geopolitics in order to understand the dynamics of the International System and to re-read the concepts “Gran Chaco”, “Heartland”, “Strategic Triangle”, “Bolivian Massif” and “Welding Area” from a South American perspective. In turn, the purpose of the second chapter will be to describe the South American integration process from the perspective of the Southern Cone, in contrast to the Andean perspective, from the mid-20th century to 2019. Finally, the third chapter will seek to map the initiatives of Infrastructure Integration promoted between 2000 and 2019 in the Gran Chaco area from the IIRSA Axes: Central Interoceanic, Paraná-Paraguay and Capricorn Waterway. The objective will be to investigate projects that modify or could modify the direction of South American integration from the Gran Chaco and contribute to alleviating the Mediterranean condition of Bolivia.

**Key words:** Gran Chaco. South America. Geopolitics. Regional Integration. Infrastructure Integration

PAULINO DA COSTA FERES, Carla. **Integración de América del Sur: el papel estratégico del Gran Chaco.** 2020. Número de páginas. Trabalho de Conclusão de Curso Ciências Econômicas – Economia, Integração e Desenvolvimento – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2020.

## RESUMEN

El objetivo de este trabajo será presentar una relectura sobre el papel de la región del “Gran Chaco”, apuntándola como un pilar para la construcción de la integración sudamericana. En este trabajo, “Gran Chaco” corresponde al área que involucra a Bolivia, Paraguay, norte de Argentina y los estados brasileños de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul. Para ello, la investigación se dividirá en tres capítulos. En el primero, trabajaremos con el marco teórico de la Economía Política Internacional y la Geopolítica con el fin de comprender la dinámica del Sistema Internacional y releer los conceptos “Gran Chaco”, “Heartland”, “Triángulo Estratégico”, “Macizo Boliviano” y “Área de soldadura” desde una perspectiva sudamericana. A su vez, el propósito del segundo capítulo será describir el proceso de integración sudamericano desde la perspectiva del Cono Sur, en contraste con la perspectiva andina, desde mediados del siglo XX hasta 2019. Finalmente, el tercer capítulo buscará mapear las iniciativas de Integración de Infraestructura impulsada entre 2000 y 2019 en la zona del Gran Chaco desde los Ejes IIRSA: Interoceánico Central, Hidrovía Paraná-Paraguay y Capricornio. El objetivo será investigar proyectos que modifiquen o puedan modificar el rumbo de la integración sudamericana desde el Gran Chaco y contribuyan a paliar la condición mediterránea de Bolivia.

**Palabras clave:** Gran Chaco. América del Sur. Geopolítica. Integración regional. Integración de Infraestructura.

## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 1</b> – Divisão Geográfica do Mundo de acordo com Mackinder	25
<b>Mapa 2</b> – Antagonismos Geográficos da América do Sul	28
<b>Mapa 3</b> – Delimitação da Área de Soldadura de Golbery do Couto e Silva	31
<b>Mapa 4</b> – Perda territorial da Bolívia na Guerra do Pacífico	37
<b>Mapa 5</b> – Perda territorial da Bolívia na Questão do Acre	40
<b>Mapa 6</b> – Perda territorial da Bolívia na Guerra do Chaco	43
<b>Mapa 7</b> – Estados que compõem o Zicosur	59
<b>Mapa 8</b> – Eixo Peru-Brasil-Bolívia	76
<b>Mapa 9</b> – Grupo 1: Corredor Porto Velho - Rio Branco - Assis - Porto Maldonado - Cusco / Juliaca - Puerto Del Pacífico	78
<b>Mapa 10</b> – Grupo 2: Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz	79
<b>Mapa 11</b> – Grupo 3: Corredor Fluvial Madeira - Madre de Dios – Beni	80
<b>Mapa 12</b> – Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná	81
<b>Mapa 13</b> – Localização da Hidrovia Paraguai-Paraná.	83
<b>Mapa 14</b> – Grupo 1: Rio Paraguai, Assunção - Corumbá	84
<b>Mapa 15</b> – Mapa 15 - Eixo Interoceânico Central	85
<b>Mapa 16</b> – Grupo 1: Conexão Chile- Bolívia - Paraguai – Brasil	86
<b>Mapa 17</b> – Grupo 2: Otimização do Corredor Corumbá - São Paulo - Santos - Rio de Janeiro	89
<b>Mapa 18</b> – Grupo 5: Conexão do Eixo ao Pacífico: Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz	90
<b>Mapa 19</b> – Eixo Capricórnio	91
<b>Mapa 20</b> – Corredor Ferroviário do Eixo Capricórnio	93
<b>Mapa 21</b> - Corredor Bioceânico Rodoviário	95

#### LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Obras Seleccionadas do Eixos Peru-Brasil-Bolívia	77
<b>Tabela 2</b> – Obras Seleccionadas do Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná	82
<b>Tabela 3</b> – Obras Seleccionadas do Eixo Interoceânico Central	86
<b>Tabela 4</b> – Obras Seleccionadas do Eixo Capricórnio	93

#### LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> – Crescimento do uso da bateria Íon Lítio (Li-ion)	47
<b>Gráfico 2</b> – Mercado de veículos elétricos - Hybrid Electric Vehicle (HEV)	48
<b>Gráfico 3</b> – Principais Exportadores de Carbonato de Lítio entre 2001 e 2019	49
<b>Gráfico 4</b> – Principais Exportadores de Bateria de Lítio entre 2001 e 2019	50
<b>Gráfico 5</b> – Comércio e Assimetrias entre o Brasil e a América do Sul	70

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACE: Acordo de Complementação Econômica  
ALADI: Associação Latino-Americana de Integração  
ALALC: Associação Latino-Americana de Livre Comércio  
ALBA: Aliança Bolivariana para os Povos de Nossa América  
ALCA: Área de Livre Comércio das Américas  
ALCSA: Área de Livre Comércio Sul-Americana  
AP: Aliança do Pacífico  
BID: Banco Interamericano de Desenvolvimento  
BNDES: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
CAF: Banco de Desenvolvimento de América Latina  
CAN: Comunidade Andina de Nações  
CEPAL: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe  
FMI: Fundo Monetário Internacional  
FOCEM: Fundo para a Convergência Estrutural do MERCOSUL  
GATT: Acordo Geral do Comércio e Tarifas  
IED: Investimento Estrangeiro Direto  
IIRSA: Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana  
IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
ILAESP: Instituto Latino-Americano de Economia, Sociedade e Política  
MERCOSUL: Mercado Comum do Sul  
TCLAN: Tratado de Livre Comércio da América do Norte  
UNILA: Universidade Federal da Integração Latino-Americana  
OMC: Organização Mundial do Comércio  
ONU: Organização das Nações Unidas  
PIB: Produto Interno Bruto  
UNASUL: União de Nações Sul-Americanas  
USGS: U.S. Geological Survey  
ZICOSUR: Zona de Integração do Centro-oeste da América do Sul

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b>	<b>12</b>
<b>Capítulo 1- A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA DO GRAN CHACO PARA A INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL</b>	<b>16</b>
1.1 PROCESSO DE FORMAÇÃO DO SISTEMA INTERNACIONAL E O NASCIMENTO DA PERIFERIA	16
1.2 GEOPOLÍTICA NA AMÉRICA DO SUL	21
1.2.1 Heartland de Halford John Mackinder	24
1.2.2 Geopolítica no Gran Chaco	26
1.3 DISPUTAS TERRITORIAIS NA BOLÍVIA	33
1.3.1 Guerra do Pacífico (1879-1884)	36
1.3.2 Questão do Acre (1903)	38
1.3.3 Guerra do Chaco (1935-1932)	41
1.4 RESIGNIFICAÇÃO GEOPOLÍTICA DO GRAN CHACO CONTEMPORÂNEO	44
<b>Capítulo 2 - INTEGRAÇÃO REGIONAL: BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E TEÓRICA</b>	
2.1 A DESARTICULAÇÃO DO CENTRO-OESTE DA AMÉRICA DO SUL (1956-1980)	51
2.2 PROCESSO DE INTEGRAÇÃO NO MUNDO UNIPOLAR DOS ANOS 1990	55
2.3 VIRADA DOS ANOS 2000 E O ENCONTRO COM A AMÉRICA DO SUL	61
2.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE A FRAGMENTAÇÃO DA INTEGRAÇÃO	70
<b>Capítulo 3 - INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA CONTEMPORÂNEA NO CENTRO-OESTE DA AMÉRICA DO SUL</b>	
3.1 ANÁLISE DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (EID) DA IIRSA NO GRAN CHACO	75
3.1.1 Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB)	76
3.1.2 Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP)	82
3.1.3 Eixo Interoceânico Central (IOC)	86

3.1.4 Eixo Capricórnio (CAP)	91
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>96</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>99</b>



## INTRODUÇÃO

O presente trabalho dificilmente existiria se não fosse realizado no âmbito da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA). As contribuições dos debates das disciplinas do Ciclo Comum (essencialmente nas disciplinas de Línguas e de Fundamentos da América Latina), certamente, são capazes de despertar o espírito latino-americanista nos seus estudantes. A temática da integração é uma constante na história do subcontinente sul-americano. O aprofundamento do estudo da Integração Regional é chave para combater as assimetrias entre os países da Periferia e a sua vulnerabilidade perante o Centro, visto que a América do Sul é composta por Estados com diferentes capacidades e que possuem diversas riquezas em recursos naturais estratégicos complementares.

Dificilmente poderíamos falar de integração regional sem mencionar a importância que todo o “Gran Chaco” exerce na articulação entre as “porções antagônicas” do continente sul-americano (TRAVASSOS, 1935). Nesse trabalho, o “Gran Chaco” corresponde à área que envolve a Bolívia, o Paraguai, o norte da Argentina e os estados brasileiros do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul. Argumenta-se que essa região é capaz de atuar como um agente conector entre os oceanos Pacífico e Atlântico e entre as bacias Amazônica e Platina (TRAVASSOS, 1935; VEGA, 1935). Historicamente, a Bolívia tem sido alvo de disputas e perdas territoriais observadas na Guerra do Chaco, na Guerra do Pacífico e na Questão do Acre com o Brasil (CASTRO, 1994). As novas possibilidades estratégicas bolivianas obtidas por meio da exploração do minério de ferro de Mutún, do gás natural em Tarija e das reservas de lítio no Salar de Uyuni rearticulam a região, que ganha novamente destaque no cenário dos Estudos Estratégicos. O recente Golpe de Estado contra o governo de Evo Morales fortalece esse argumento. Nesse sentido, o objetivo do presente trabalho será apresentar uma releitura sobre papel da região do “Gran Chaco” a partir da perspectiva da geopolítica e da narrativa de eventos históricos da região, apontando-a como pilar para a construção da integração sul-americana, principalmente para a vertebração de uma nova arquitetura logística e produtiva da América do Sul.

Para tanto, a pesquisa contará com metodologia quantitativa e qualitativa em conjunto. As inquietações do trabalho foram levantadas a partir de um trabalho de campo, realizado em julho de 2020. Durante a pesquisa foi percorrida grande parte do percurso bioceânico entre Santos, Campo Grande, Corumbá e La Paz, com o objetivo de

analisar a infraestrutura dos modais ferroviário, rodoviário e fluvial, bem como conhecer parte do trajeto do Gasoduto boliviano (GASBOL). O metodologia que escolhida para o primeiro e no segundo capítulo foi essencialmente a revisão da bibliografia especializada e atualizada, além da colaboração de informes, estatísticas e dados obtidos de fontes oficiais públicas e de instituições de pesquisa privadas. Por sua vez, as análises do quantitativas do comércio regional serão feitas a partir da interpretação dos dados disponíveis nas plataformas TradeMap e Comex Stat. Será utilizado o Sistema Harmonizado (SH) da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), padronizada em todas as fontes da investigação. O esforço central da pesquisa está relacionado à interpretação da geopolítica do “Gran Chaco Americano”, a partir de uma ótica sul-americana. Já a estratégia metodológica do terceiro capítulo está vinculada à uma investigação qualitativa e quantitativa da infraestrutura dessa região, a partir dos dados disponibilizados pelo Sistema Integrado da Carteira de Projetos da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), além dos sites e informes oficiais das fontes de financiamento (BID/ CAF/ FOCEM/ FONPLATA/ Tesouros Nacionais / Privado/ China).

A estrutura do trabalho está dividida em três capítulos. O primeiro buscará apresentar a importância do centro-oeste da América do Sul para a consolidação da Integração Comercial, Produtiva e de Infraestrutura da região. A pesquisa utilizará ferramentas teóricas da Economia Política Internacional (EPI). Pela vertente da Economia Política, será usada a ótica estruturalista da CEPAL (PREBISCH, 1949; FURTADO, 1965; TAVARES, 1976). Já no campo das Relações Internacionais, instrumentais do realismo (CARR, 2002; PADULA, 2011). A Economia Política Internacional nasce a partir do artigo *International Economics and International Relations: A Case of Mutual Neglect* de Susan Strange. Para Strange (1970), as contribuições dos economistas, da política e das relações internacionais tem cada vez menos relevância umas para as outras. Portanto, propõe entender a formação e o comportamento do Sistema Internacional a partir do trabalho conjunto do Poder da Riqueza. Para tanto, são apresentados, brevemente, a formação do Sistema Internacional e da Divisão Internacional do Trabalho (DIT), com o nascimento do Centro e da Periferia. O capítulo também tratará de estabelecer uma ponte entre a importância geopolítica da região denominada Gran Chaco e a integração sul-americana. Serão apresentadas as contribuições conceituais desde a América do Sul para a América do Sul, como dos geopolíticos Mario Travassos, Golbery do Couto e Silva, Augusto Pinochet, Jaime Mendoza, Alípio Valencia Vega, Valentin Abecia Baldivieso,

sugerindo a releitura dos conceitos de “Gran Chaco”, “*Heartland*”, “Triângulo Estratégico”, “Maciço Boliviano” e “Área de Soldadura”.

No sentido de argumentar sobre a importância estratégica da Bolívia, serão narradas as diferentes perdas territoriais e seus desdobramentos na perda de poder e de projeção internacional boliviana. Durante a sua história, o país tem sido privilegiado com um leque de riquezas naturais, como a prata, o estanho e, atualmente, o gás e o lítio. Sem embargo, sofre, desde a sua formação como Nação independente, com dificuldades logísticas para participar do comércio internacional. Entre os séculos XVIII e XX, a Bolívia passou por três grandes perdas territoriais, resultados de conflitos com nações vizinhas. O primeiro cenário bélico ocorreu na Guerra do Pacífico (1879-1884), envolvendo Chile, Peru e Bolívia e interesses estrangeiros sobre os fertilizantes guano e o salitre. Esse conflito resultou na perda do território costeiro boliviano no oceano Pacífico. Já a Questão do Acre (1903) não significou apenas o abandono da região para o Brasil, mas a diminuição das possibilidades de saída da Bolívia para o oceano Atlântico via bacia Amazônica. Por fim, a Guerra do Chaco (1932-1935), contra o Paraguai, custou a perda da faixa ribeirinha boliviana na Hidrovia Paraguai-Paraná e o comprometimento da via de saída pela bacia do Prata. Ou seja, em 50 anos a Bolívia traçou o seu destino para a mediterraneidade. Argumenta-se que a perda de articulação com os oceanos se traduziu em maiores dificuldades no desenvolvimento econômico e na constante dependência dos vizinhos para continuar exportando e importando. Atualmente, o gás natural de Tarija e as reservas de lítio de Uyuni sugerem uma releitura do triângulo estratégico de Travassos.

O propósito do segundo capítulo será descrever o processo de integração da América do Sul pela perspectiva do Cone Sul, em contraste com a perspectiva Andina, desde mediados do século XX. A história dos países da América do Sul se entrecruza, mas os avanços integracionistas entre os polos do continente não foram lineares e dificilmente foram conjuntos. A força de atração entre as nações prevalece (ora com menos, ora com mais força), apesar das desconfianças e competições alimentadas, muitas vezes, por interesses imperialistas. As grandes potências compreendem a importância fundamental da aproximação das nações sul-americanas para alcançarem seu desenvolvimento autônomo e soberano (VIGEVANI; JÚNIOR, 2010).

Para compreender o presente da integração sul-americana é necessário considerar os seus antecedentes. Para tanto, o processo de acercamento regional será analisado a partir de três ópticas. Inicialmente, as três ondas de regionalismo. A primeira onda, no período de bipolaridade do Sistema Internacional, entre o final da II Guerra

Mundial e os anos 1980; a segunda, entre o período de vitória da economia de mercado e o fim da Guerra Fria, dos anos 1990 até o alvorecer no novo século; e, por fim, a terceira e última onda, caracteriza pela virada para a integração sul-americana no início do século XXI. Outra óptica será a divisão histórica entre o antigo regionalismo estruturado pela CEPAL, o novo regionalismo e o regionalismo pós-liberal. Por fim, a terceira óptica será o instrumental teórico dos paradigmas norteadores da Política Externa Brasileira: “Estado desenvolvimentista” até 1980, “Estado normal” até 2000 e “Estado logístico” (CERVO, 2003).

No terceiro capítulo, que trata sobre a infraestrutura no “Gran Chaco”, a ferramenta de avaliação será os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) da IIRSA. A ideia foi sistematizar um portfólio de acordo com a sua prioridade geopolítica e com os impactos para a região do “Maciço Boliviano”: 1) Eixo Peru-Brasil- Bolívia (PBB); 2) Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP); 3) Eixo Interoceânico Central (IOC) e o 4) Eixo Capricórnio (CAP). O objetivo desse capítulo será investigar os projetos que modificam ou poderiam modificar os rumos da integração sul-americana a partir da “Área de Soldadura”. Apesar das dificuldades impostas, ora pela própria natureza, ora pela formação político-territorial do Estado boliviano, as obras de infraestrutura podem contribuir para amenizar a condição mediterrânea do país e conectar toda a América do Sul. Inicialmente, será apresentado um panorama quantitativo dos projetos e dos indicadores da região selecionada. A seguir, será realizada uma análise qualitativa dessas iniciativas, vinculando-as com o primeiro capítulo teórico e com as possibilidades de ampliação comercial e produtiva, a partir da melhora da logística regional. Para tanto, a base de dados utilizada será principalmente a carteira de projetos da IIRSA.

Esse Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), apesar das eventuais limitações, almeja contribuir com as reflexões sobre a importância estratégica da “Área de Soldadura” para a integração da América do Sul. Esse longo processo em construção passará, necessariamente, por essa região, rica em recursos naturais, historicamente conturbada e capaz de conectar os oceanos Pacífico e Atlântico e as bacias Amazônica e Platina.

## **CAPÍTULO 1 - A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA DO GRAN CHACO PARA A INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL**

### **1.1 PROCESSO DE FORMAÇÃO DO SISTEMA INTERNACIONAL E O NASCIMENTO DA PERIFERIA**

A relação temporal entre o homem e mundo esteve, no primeiro momento, essencialmente pautada em um vínculo de dependência da natureza de suas leis para sobrevivência humana. A diferença está na sua capacidade evolutiva como único ser racional e, desse modo, capaz de aprender, identificar fenômenos e estabelecer suas causas. Dessa forma, o seu desenvolvimento está diretamente relacionado com a capacidade de aproveitar e expandir os recursos que a natureza provém e dominá-los. E assim, tornar mais complexas as formas de relação social e de produção. Dessa maneira, pode-se dizer que o tempo é diretamente proporcional a dependência do homem pela natureza. Ou seja, o homem no estágio primitivo era muito mais produto da natureza do que o contemporâneo (VEGA, 2011, p.12; MACKINDER, 1962, p. 243).

Contudo, é evidente que a partir da criação do que chamamos hoje de Estado, essa necessidade de expandir-se e controlar recursos ganhou uma nova dimensão. Em uma região do planeta que aparentemente não reunia condições necessárias para efetuar grandes projeções; uma região que durante quase três séculos viveu imersa no Modo de Produção Feudal, com a atividade econômica atrofiada e o poder fragmentado, alçou voos inimagináveis por meio do “casamento entre o banqueiro e o Rei” (FIORI, 2014, p. 23). Nessa perspectiva Therezinha de Castro recorda:

Isolado na periferia do continente europeu, numa nesga de terra voltado para o Atlântico, caberia a Portugal o papel pioneiro no expansionismo moderno. Foi, pois, a fachada atlântica da Península Ibérica que forjou, naturalmente, uma entidade geopolítica diferenciada a partir do núcleo de Braga, cuja expansão para o Sul daria origem ao Estado Português (CASTRO, 1994, p. 108).

Esse movimento propiciou a criação de condições materiais e simbólicas chaves para a criação do Estado Nação. Para Fiori, o sistema político fundado pela paz de Vestfália, fruto da Guerra dos Trinta Anos (1618-1648) está constantemente em plena expansão. Seus atores, os Estados, competem entre si por força dentro do Sistema Internacional, que os leva a expandirem-se para sobreviver. Os frutos dessa “compulsão expansiva” os levaram à conquista de novos territórios no sentido de acumularem

posições monopólicas de Poder e de riqueza. Dessa forma, um “poder cada vez mais global”, que possua abrangência sobre amplos territórios e populações. O novo sistema, o capitalista, nasceu vinculado a este impulso europeu (FIORI, 2007, p. 80; FIORI, 2014, p.19).

A partir do Realismo, pode-se dizer que o Sistema Internacional é anárquico, ou seja, cada Estado tem soberania somente dentro do seu território, chamado de “Leviatã” por Hobbes (2009) e, nesse sentido, só poderá contar como ele mesmo no chamado “princípio da auto-ajuda”. Ele também é competitivo e sobrevive se alimentando das situações “criadas” ou “impostas” que o obriga a crescer. Por outro lado, dentro do seu domínio, os Estados Nacionais utilizam o monopólio da força para manter a estabilidade interna e segurança externa (CARR, 2001, p. 233). O “líder” ou “Hegemon”, é sempre desestabilizador da sua própria situação hegemônica porque ‘quem não sobe, permanentemente, cai’, dentro deste sistema mundial” (FIORI, 2007, p. 81-82). Sempre haverá uma superpotência hegemônica que nunca terá poderes absolutos pois, precisa justamente da competição para continuar existindo e projetando-se. Para Strange (1970), há duas espécies de Poder: (i) Poder Relativo: abordado na Teoria Realista das Relações Internacionais, é simplesmente o poder de um Estado impor um comportamento a outro Estado, baseando-se, a grosso modo, em disputas por segurança e imposição coercitiva como demonstração de poder; (ii) Poder Estrutural: é a capacidade dos Estados e outros atores do SI de delinear a estrutura do sistema econômico internacional. De acordo com Samuel Pinheiro Guimarães:

Por Estado hegemônico se pode entender aquele Estado que, em função de sua extraordinária superioridade de poder econômico, político e militar em relação aos demais Estados, está em condições de organizar o sistema internacional, em seus diversos aspectos, de tal forma que seus interesses, de toda ordem, sejam assegurados e mantidos, se necessário pela força, sem Potência ou coalizão de Potências que possa impedi-la de agir (GUIMARÃES, 1999, p.25).

Sem embargo, esses movimentos não ocorreram de maneira horizontalmente ordenada. O momento e os bônus que os países Ibéricos, a França e a Inglaterra beberam devido à sua jovem formação territorial são distintos da formação relativamente tardia da Alemanha, dos Estados Unidos e mais diferente ainda da formação dos países africanos e da América Latina. Entretanto, o que se pode afirmar é que as fronteiras consolidadas se expandiram por todo o mundo, implicando em

constantes reconfigurações na balança de poder do Sistema Internacional (SI) (FIORI, 1999, p.16)

A reconfiguração do Sistema Internacional após o nascimento dos Estados nas antigas colônias europeias na América entre 1800 e 1830 fundamentou a Divisão Internacional do Trabalho (DIT). O mundo foi repartido entre um pequeno núcleo de países avançados na atividade industrial e de equipamentos; capaz de arcar com o financiamento das exportações mundiais e de bens de capital e controlar a logística do comércio internacional, chamado de Centro. E a Periferia, especializada e responsável e pelo abastecimento de matérias-primas para o Centro. Esse último grupo de países apostou em um tipo de desenvolvimento “voltado para fora”, com sucessivas ampliações setor de bens primários, enquanto a produção de bens elaborados e serviços, que aumenta e se diversifica é importada (FURTADO, 1970, p. 61; RODRÍGUEZ, 2009, p.81). José Luís Fiori destaca:

E, no entanto, desde o século XIX e, em particular, depois de 1850, o que a humanidade assistiu foi a impressionante e aceleradíssimo processo de concentração do poder político e da riqueza capitalista nas mãos de um reduzido número de Estados, a maioria deles europeus. Uma espécie de pequeno “clube de nações” que se consolida entre 1830 e 1870 e que acumularia, a partir daí e até o início da Primeira Guerra Mundial, taxas cada vez maiores do poder e da riqueza mundiais. No mesmo período, exatamente quando a economia capitalista se transformava em um fenômeno global e unificado, a Europa assumia o controle político colonial de cerca de  $\frac{1}{4}$  do território mundial e constituíam-se as redes comerciais e base material do que foi chamado mais tarde de periferia econômica do sistema capitalista mundial (FIORI, 1999, p.16).

Mas para entender um pouco mais essa divisão é fundamental voltar os olhos para a antiga Hegemonia inglesa. A Inglaterra ascendeu no Sistema Internacional propagando fortemente a Economia Política Clássica de David Ricardo. Suas diretrizes foram fundamentadas nas chamadas “vantagens comparativas”. Essas vantagens eram baseadas no fator de produção mais abundante (terra, capital, trabalho), bem como o menor custo relativo, na qual colocou o *laissez faire*” como diretriz. Sem embargo, esse país logrou, a partir do protecionismo, da vontade e do processo de industrialização alcançar a hegemonia no século XIX. Nesse sentido, argumenta-se que existe uma determinada “escada”, um caminho estratégico que foi sendo sistematizado primeiro pelos mercantilistas Antônio Serra, Thomas Hobbes, Nicolau Maquiavel, William Petty, Jean-Baptiste Colbert, Alexander Hamilton, Friedrich List, Mihail Manoilescu; pelos estruturalistas latino-americanos Celso Furtado, Maria da Conceição Tavares, Raúl

Prebisch até a contemporaneidade com o sul-coreano Ha-Joon Chang. Essa escalada ou estratégia de Catch Up (CHANG, 2002) representa um conjunto de práticas que uma Nação necessita para contestar a ordem hierárquica e mover-se no sistema. Certamente há uma hierarquia no Sistema Internacional, ou seja, Estados que são capazes de impor limites em outros Estados (SEVERO, 2015, p. 33-34; FIORI, 2014, p. 54). (SEVERO, 2015, p. 33-34; FIORI, 2014, p. 54). Para Fiori:

Assim, nenhum Estado ou economia nacional conseguirá jamais alcançar uma posição de liderança dentro de algum desses subsistemas econômicos sem dispor de uma economia dinâmica e de um projeto político capaz de articular interesses de Estado com aqueles dos grandes capitais privados (FIORI, 2014, p. 28)

Os Estados periféricos nasceram condicionados à lógica ricardiana. Entretanto, na década de 1950, Raúl Prebisch trabalhou no sentido de refutar as vantagens comparativas, ao perceber que os ganhos do comércio entre o centro industrial e a periferia agrícola e mineral não eram horizontais. O seu trabalho ficou responsável por um arcabouço teórico com objetivo de compreender a realidade e estabelecer estratégias para ultrapassar as vulnerabilidades estruturais da periferia latino-americana. A baixa elasticidade-renda da demanda dos bens primários e o declínio crescente nos termos de troca da periferia é fruto da distribuição desigual dos frutos do progresso técnico. Para a Escola Estruturalista, a única forma de superar essa vulnerabilidade é desenvolvendo a industrialização interna por meio da substituição de importações, redução da importação de produtos industrializados, da proteção tarifária e via incentivos aos investimentos estrangeiros no setor das manufaturas (BARROS, 2013, p. 37; PREBISCH, 1949; BRICEÑO RUIZ; DE LOMBAERDE, 2018, p. 265; TAVARES, 1976, p. 28). Padula (2011, p. 9) ressalta que essa “visão é marcada pela ideia de que a luta pela acumulação de poder e de riqueza deve mover os Estados no âmbito internacional, enquanto a luta pelo desenvolvimento e transformação produtiva deve movê-los no âmbito interno.” O debate sobre a necessidade de integrar-se e industrializar-se foi bastante vivo naquele cenário. Para Furtado (1983, p.234), “a teoria da integração constitui uma etapa superior da teoria do desenvolvimento e a política de integração uma forma avançada de política de desenvolvimento.”

No mesmo sentido, apesar da tendência competitiva dos Estados no Sistema Internacional, na perspectiva realista o Estado tem escolha de procurar Poder de forma individual ou fazer alianças em um jogo de soma positiva com intuito de “somar



poder” e potencialmente reduzir as assimetrias econômicas e políticas. Para Keohane (1969), uma nação que possui pouca capacidade de influenciar o sistema internacional pode fazê-lo através da articulação de alianças ou por meio de instituições internacionais. Nesse sentido, o campo de estudo do Estruturalismo e do Realismo são complementares (LIMA, 2020, P.47). Nesse sentido, argumenta-se que a integração da América do Sul é chave para a contestação da dinâmica hierárquica do Sistema Internacional. Principalmente a integração de infraestrutura de transporte, que é capaz de reduzir os custos da logística, aproximar as economias e incentivar o intercâmbio e complementaridades. Desse modo, pode incentivar a própria produção de manufaturas (PADULA, 2011, p. 19). Severo (2015, p. 209) destaca que “o comércio quando livre e solto pode potencializar assimetrias, mas por outro lado, quando é organizado e planejado, pode transcender a perspectiva mercantil.” Por sua vez, Fiori (2014, p. 28) argumenta que “nenhum Estado ou economia nacional conseguirá jamais alcançar uma posição de liderança dentro de algum desses subsistemas econômicos sem dispor de uma economia dinâmica e de um projeto político capaz de articular interesses de Estado com aqueles dos grandes capitais privados.” Essa estratégia é essencial para fortalecer o chamado binômio “Desenvolvimento-Autonomia” (PUIG, 1986; JAGUARIBE, 1975). Este Binômio seria fruto do casamento da política interna de promoção do desenvolvimento nacional com a política externa de busca por maior soberania do Sistema Internacional (SEVERO, 2015, p. 21). Darc Costa afirma que:

O projeto de integração da América do Sul deve ser concebido como uma grande plano de desenvolvimento para o continente. Para tanto, deve ser arquitetado dentro de um modelo de intervenção planejada que tenha como fundamento básico para o campo econômico uma estratégia que considere o mercado como algo que se constrói não só pela razão, mas também pela vontade. Este planejamento não deve considerar a lógica perversa do liberalismo econômico que, até recentemente, se colocou acima das relações internacionais e procurou impor a qualquer projeto político a lógica primitiva e imediata do rentismo que existe no capitalismo (COSTA, 2009, p.47).

Para tanto, existe a necessidade de um líder, um país que seja capaz de conduzir o processo de integração como pagador em última instância, capaz de diminuir as assimetrias estruturais pré-existentes, sem comprometer uma posição na hierarquia. No caso sul-americano, certamente esse papel cabe ao Brasil (PADULA, 2011; PECEQUILO, 2015, p. 6). Por outro lado, sublinha-se o importantíssimo papel estratégico do Gran Chaco como território capaz de conectar as grandes porções da América do Sul.

## 1.2 GEOPOLÍTICA PARA A AMÉRICA DO SUL

A Geopolítica Clássica abarca, por consenso, o grupo de autores que se dedicaram a sua sistematização como ciência. Existem diferentes formas de sistematizar o contínuo estudo sobre a Geopolítica. Alguns preferem trabalhar pela perspectiva das “escolas temáticas”, como o embate entre o Poder Marítimo e o Poder Terrestre e outros optam pelas “escolas nacionais”, como a Geopolítica Alemã (Karl Haushofer), norte-americana (Nicholas J. Spykman); Soviética (Vladimir Ilyich Lênin) e a Inglesa (Halford Mackinder). Em contrapartida, o esforço deste trabalho consistirá fazer um breve resgate teórico desde uma lupa sul-americana (Augusto José Ramón Pinochet Ugarte, General Meira Mattos, Mário Travassos, Golbery do Couto e Silva e Therezinha de Castro), com ênfase à geopolítica boliviana (Alipio Valencia Vega, Guillermo Francovich, Alberto Ostria Gutiérrez, Valentín Abecia Baldibesco e Jaime Mendoza). O objetivo será argumentar a importância geopolítica da área do Gran Chaco para o processo de Integração da América do Sul a partir da releitura dos conceitos “Gran Chaco”, “*Heartland*”, “Triângulo Estratégico”, “Maciço Boliviano” e “Área de Soldadura”. Para tanto, a identificação dos instrumentos da geopolítica é fundamental para a análise que este trabalho propõe, visto que, a ótica sul-americana também faz seu uso para identificar as características do seu próprio território. Assim como, o referencial teórico de *Heartland* e Área Pivot de Halford John Mackinder com o fim de estabelecer um paralelo entre as interpretações do centro e da periferia.

A origem da palavra geopolítica está associada ao desenvolvimento de um pensamento político escandinavo datado da virada do século XIX para o século XX. Os expoentes desse estudo no final do século XIX foram Friedrich Ratzel e Rudolf Kjellén. O termo aparece pela primeira vez em um artigo de Kjellén de 1899 que tinha como título *Studier öfver Sveriges politiska Gränser* (Estudos sobre os limites políticos da Suécia). Entretanto, o termo “geopolítica” só é trabalhado de forma mais profunda em 1916 no seu livro *Staten som livsform* (Estado como forma de vida) (AMUSQUIVAR; FERNANDES DOS PASSOS, 2018, p. 20; COSTA, 1992, p. 30)

Apesar do termo ter surgido ainda no fim do século XIX, a geopolítica alcançou um outro patamar de discussão a partir da “Era das Catástrofes” entre 1914 e

1945 (HOBSBAWN, 1995), devido ao aumento da complexidade das relações intergovernamentais e do redesenho das estratégias de projeção de Poder. Contexto histórico de disputas territoriais em escala mundial, grandes transformações políticas, econômicas e culturais, ou seja, a própria história oferecendo os recursos para a ciência se vertebrar. Nessa perspectiva, sublinha-se a forte presença do Estado, como uma tentativa de rearticulação interna sob uma confluência de um pensamento nacional entre as Guerras e a Crise mundial. Por um lado, esse discurso parece ser razoável e pertinente no âmbito bélico, por outro, os estudos de geopolíticos podem ser considerados justificativas que resultaram de movimentos racistas e não só de promoção de um “elo” interno, mas de intervenção na Soberania de outros Estados. De acordo com o Alicia Valencia Vega:

*La geopolítica tiene en cuenta territorio y Estado, afirmando que éste depende de aquél y así considera al Estado como “ente con cuerpo y razón al igual que los hombres; es decir, que el Estado es un “organismo”, un “ser” que posee carácter especial y peculiar y que está sometido a su territorio, al que considera como el “cuerpo del Estado”, por lo que éste es capitalmente dependiente, casi “esclavo” del territorio, influyendo de modo vital y decisivo dos elementos y fenómenos geográficos, no sólo por el desarrollo, sino en toda la existencia del Estado (VEGA, 2011, p. 21).*

De acordo com o boliviano Vega (2011, p. 36-41) a Geopolítica incorpora algumas “disciplinas” e, a partir da junção desses conhecimentos, é capaz de analisar as forças de poder dentro do SI. Sistemáticamente abraça i) a geografia, por ser a ciência que sustenta a base da interpretação, pois a “terra” e seus “acidentes” (localização, tamanho do superfície, relevo e o clima, por exemplo) são capazes de dialogar com a política do Poder a partir de cada estratégia de projeção e proteção do território; ii) a sociologia, ao se preocupar em compreender a sociedade e sua atuação, levando em consideração o ambiente que se produz desenvolvimento e transformações sociais, ou seja, a relação entre o homem e seu meio; por sua parte, iii) a economia também tem seu peso ao estabelecer as necessidades do homem e as estratégias para satisfazê-las; e por fim, iv) a política, que diferente da ciência política que investiga o Estado, sua origem e funcionamento (Teoria), materializando o mesmo elemento, mas como um instrumento capaz de modificar a estrutura da sua população (Poder).

Discute-se muito a relação entre os fatores que compõem a natureza, no esforço de tentar associá-los com o tipo de destino que uma Nação “poderá” seguir, como

o clima, a flora e fauna, o relevo, a detenção ou não de recursos estratégicos e hidrovias. No entanto, a resultante dependerá de qual vertente geopolítica decidirá seguir. Argumenta-se, por exemplo, que as Nações de Clima Tropical e Polar teriam um “fardo climático” maior que as de Temperado. Por outro lado, em relação à flora pode-se dizer também que o nível maior de espontaneidade do crescimento das plantas para satisfazer necessidades diminuiria o esforço do homem e, conseqüentemente, a rapidez para alcançar o estágio de sedentário, por meio justamente do aprimoramento das forças produtivas (VEGA, 2011, p.6)

Por outra perspectiva, considera-se que o Relevo, como montanhas e cordilheiras detalhes vitais para o surgimento do Estado e para a construção da projeção do seu Poder. As passagens pelo continente para atravessar a cordilheira são chamadas de passos, que nada mais são do que passagens nos colos da montanha (COSTA, 2011, p. 21) Assim, ao passo que uma montanha pode se tornar um obstáculo na continuidade de um povo, ela também representa uma fronteira natural de proteção e integração. Já os rios navegáveis tornam-se os pulmões dos Estados Mediterrâneos, ou seja, para potencialmente garantir o acesso ao mar e poder ampliar suas formas e parcerias de intercâmbio. (RATZEL, 1987, p. 61) Por outro lado, os rios que possuem quedas abruptas convertem-se em fonte de energia. Por sua vez, a existência de lagos pode conferir a um determinado território fertilidade e amenidade climática. Dentro da mesma fronteira, os lagos podem tornarem-se facilitadores de intercâmbios no âmbito da comunicação e do comércio (MEIRA MATTOS, 1975, p. 21).

Por sua parte, o solo pode ser capaz de impulsionar ou retrainir o desenvolvimento de um Estado. Conforme aumenta a densidade demográfica, maior é a necessidade de explorar os recursos disponíveis da terra e aumentar a produtividade. A maior complexidade no desenvolvimento de uma determinada Nação é o que, para Ratzel, distingue um povo civilizado de um povo bárbaro. Dito isso, o que caracteriza um Estado menos desenvolvido além da ausência de estrutura, de um exército de ofício, da administração ou tributação, são os fatores geográficos, a distribuição desigual da população, a falta de ligação com o solo, a imprecisão das fronteiras e a falta de vias de comunicação (RATZEL, 1987, p. 62-63).

Para Kjellén e Ratzel, a partir do estudo transdisciplinar entre a filosofia, a história, a biologia e a geografia pode avançar o entendimento a respeito do Estado como um “organismo vivo” e em expansão permanente em que, assimila-se como uma unidade possuidora de um corpo (território) e uma alma, ou sentimento de nação pelos seus

habitantes. Nesse sentido, argumenta-se que essas características podem ser menos ou mais vigorosas a depender da “vontade” de cada Estado. Sem embargo, sabe-se que para esses geopolíticos, o desenvolvimento do Estado está vinculado a fatores materiais, como o solo, no entanto, há um elemento que Ratzel chama de “espiritual” entre seus cidadãos, que pode abranger motivações religiosas e nacionais, lembranças históricas e vontades dos indivíduos. Ou seja, a formação de um Estado caminha junto com a criação de um mito fundador e de uma consciência nacional, que para preservar sua identidade e coesão terão que ser reforçados sempre (RATZEL, 1987, p. 63; VEGAS, 2011, p. 154; TRAVASSOS, 1982, p.14).

### 1.2.1 Heartland de Halford John Mackinder

Halford Mackinder se propôs a analisar os acontecimentos no período entre guerras sob a ótica dos elementos geográficos. Em 1904, trouxe para o debate na geopolítica a discussão referente ao antagonismo entre o Poder Continental e o Poder Terrestre. Seu objetivo era criar um arcabouço que permitisse compreender a competição de potências pelo Poder do Sistema Internacional.

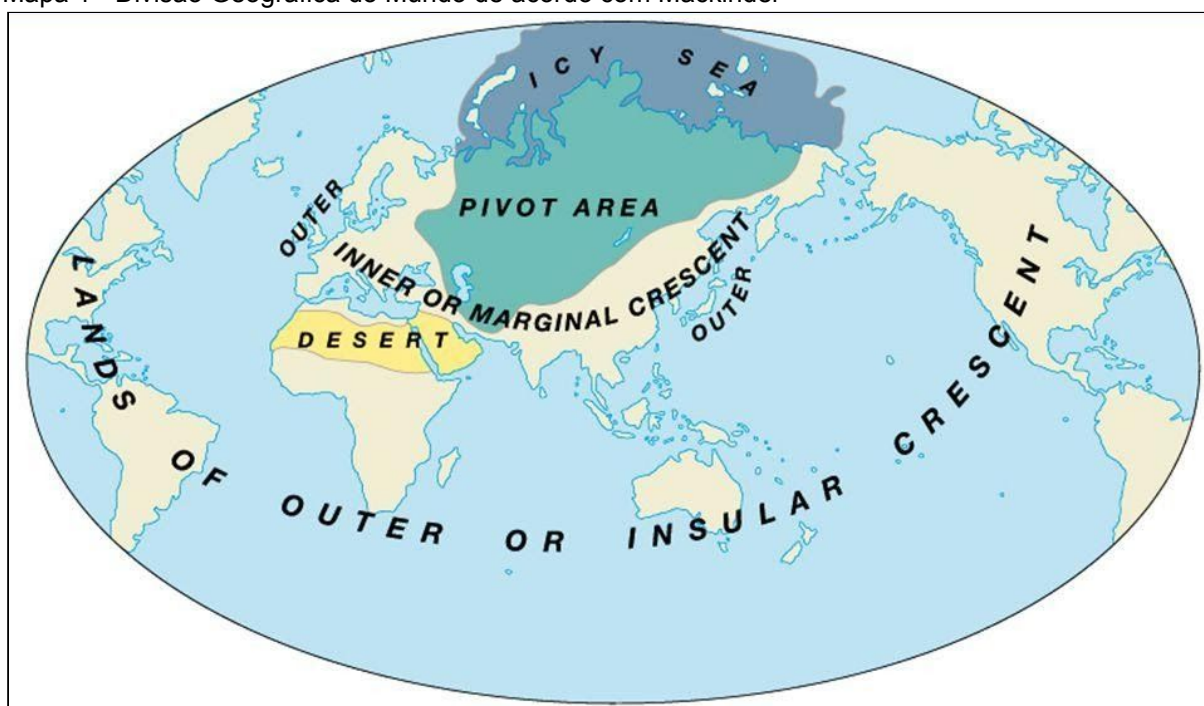
Pela perspectiva do geógrafo britânico, a partilha geográfica do mundo é desenhada a partir da existência de apenas um Grande Oceano (Great Ocean) que seria responsável por cobrir três quartos do mundo. Ademais, considera que a Europa, Ásia e África juntas formariam um grande continente (*World Island*) e o “restante” de massa terrestre ficou categorizada como “ilhas-continentais”. Assim, o processo histórico europeu muda de lupa e sua evolução deixa de ser observada como endógena e autocentrada. A Europa não é mais vista como um continente isolado e no total da sua extensão do Grande Continente passa a se tornar encurralada como um ator coadjuvante, cedendo espaço para a Eurásia (MELLO, 1999, pp. 41-43).

O conceito-chave de *Heartland*, ou Área Pivô, Terra Central ou Coração Continental é o conceito chave do qual derivaram os demais conceitos da divisão mundial mackinderiana. Segundo Mello (1999, p. 46), essa área abrangia “no sentido norte-sul, essa área nuclear estendia-se das costas do oceano Ártico aos desertos e planaltos da Ásia Central e, na direção Leste-Oeste, dos confins da Sibéria ao território russo situado entre os mares Branco e Cáspio”. De acordo com Mackinder, esse gigante eurasiático possuía três características essenciais. A sua geografia é classificada como a maior extensão de planícies do mundo e seu território possui rios que desembocam em mares

no interior da própria Eurásia. Por outro lado, também é rodeada por geleiras, desertos e cadeias montanhosas. Essas características combinadas facilitariam o diálogo interno ao mesmo tempo em que tornam a região inacessível. É o que Mackinder chama de Poder Terrestre (PFRIMER; ROSEIRA, 2009, p. 5-6)

Nesse sentido, ele não foi concebido apenas para fins de delimitação física, mas foi desenhado para tratar das influências estratégicas no começo do século XX. Ela foi “testada” durante a Era das Catástrofes e modificada para *Heartland* em 1949. Um dos pilares para a sua teoria era a capacidade geográfica de isolamento dado a suas características naturais de relevo: seus rios caudalosos encontram saída nos mares dentro do seu território, proporcionando rotas de logística de transporte; o norte Russo está protegido pelo gélido oceano Ártico, por exemplo. Esse isolamento potencializava o seu Poder Terrestre, pois tornaria esse território, quando integrado, praticamente inacessível por via terrestre e fluvial (MELLO, 1999, p. 45).

Mapa 1 - Divisão Geográfica do Mundo de acordo com Mackinder



Fonte: HAKUONE (2018).

O argumento base de Mackinder seria que a amplitude do território associado com as possibilidades de aproveitamento e transformação dos seus recursos naturais, no sentido de criar um mecanismo com possibilidade de driblar e ultrapassar o poder marítimo, conquistando o chamado poder anfíbio (terrestre + marítimo). Para atingir esse Poder ser transmutado era necessário integrar todo o território, principalmente por

meio de uma aliança entre a Alemanha e a Rússia. Sem embargo, historicamente a própria potencialidade de projeção germânica causava um grau de preocupação entre russos e britânicos e, de acordo com Mackinder, quem controlasse o *Heartland*, poderia aproveitar de seus recursos para construir uma força naval capaz de deter ataques rivais. A partir desse raciocínio, torna-se crucial, pela perspectiva inglesa, o isolamento de qualquer possibilidade da aliança entre a Rússia e a Alemanha (MELLO, 1999, p. 47).

Para tanto, seu papel ativo nas negociações de paz como assessor da diplomacia inglesa foi a criação de uma espécie de “cordão” com Estados-tampões desde o mar Báltico até os Mares Negro e Adriático, com o intuito de preservar o Poder inglês, travestido na imparcialidade de conter tensões fronteiriças. A balcanização original proposta por Mackinder incorporava a Polônia, Tchecoslováquia, Hungria, Iugoslávia, Bulgária, Romênia e Grécia, entretanto a partir do pacto de não-agressão entre a Alemanha Nazista e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) desarticulou temporariamente os interesses do Poder marítimo.

Certamente, a influência de Mackinder alcançou a América do Sul. Nesse sentido, o trabalho tratará de traçar um paralelo entre as teorias usadas para descrever o Coração sul-americano, Área de Soldadura, Triângulo Estratégico ou Maciço Bolívia com o *Heartland* de Mackinder. Mas acima de tudo, se propõe em narrar a geopolítica desde uma perspectiva sul-americana. Entende-se que cada região e contexto temporal possui suas particularidades. Portanto, busca-se desancorar a geopolítica da América do Sul à modelos estrangeiros.

### 1.2.2 Geopolítica do Gran Chaco

A compreensão do território é essencial para desenhar a articulação da estratégia de Integração Regional na América do Sul. O estudo da geopolítica nessa região chegou um pouco mais tarde e geralmente acompanhado por militares. A novidade estava na audácia de fazer esse tipo de ciência na Periferia, visto que essa discussão em princípio deu-se entre grandes potências, isolando com certo determinismo os espaços de reflexão fora do Centro do Sistema Internacional. Essa análise levantou diferentes interpretações em relação ao território da Bolívia e de suas proximidades. Apesar de alguns autores insistirem em classificarem a Bolívia como “absurdo geográfico”<sup>1</sup> (BADIA

---

<sup>1</sup> Carlos Badia Malagrida (1919, p. 117) considera, “*ei caso de Bolivia, como una infracción flagrante de las más rotundas normas socio-geográficas, merece una cita especial. Allí se concentra, en cierto modo, toda la*

MALAGRIDA, 1919, p. 116); há uma linha de pensamento sólida e constante que persiste em demonstrar a importância desse espaço para integração de toda América do Sul.

No caso brasileiro, o Marechal Mário Travassos (1890-1973) certamente foi um dos pioneiros. Em 1930, lançou a primeira edição do seu trabalho “Aspectos Geográficos Sul-americanos”, que cinco anos depois transformou-se na conhecida obra “Projeção Continental do Brasil”. Travassos estabelece dois polos de poder que se sobrepõe ao brasileiro e que devem ser superados: a Argentina e os Estados Unidos (OLIVEIRA, 2012, p. 79; MARTINS, 2011, p. 41). Para tanto, o seu trabalho busca sistematizar a América do Sul, distinguindo entre diferentes porções antagônicas em referência a oceanos e bacias: Pacífico versus Atlântico e Prata versus Amazonas. Desde que a infraestrutura de transporte seja uma constante, “podem traduzir, se conjugados, as verdadeiras forças criadoras do quanto se passa nos domínios políticos e econômicos da atividade sul-americana” (TRAVASSOS, 1935, p. 4).

Travassos ressalta a dificuldade logística do acesso ao Oceano Pacífico. Isso se deve, em grande parte à ausência de rios navegáveis que desembocam nesse mar e pelas altas cadeias montanhosas que tornaram áspera a utilização do modal rodoviário na região. Ademais, seu litoral não possui muitos recortes, como enseadas, baías, golfos, tornando o uso de portos adverso. Em contrapartida, a porção oriental da América do Sul, banhada pelo Oceano Atlântico, possui uma riqueza de rios navegáveis que desembocam no mar. Já em relação às bacias, Travassos considera que as diferenças entre elas também são sistemáticas. O percurso das águas, o clima, a produção de cada região são opostas. A área responsável por conectar essas quatro porções antagônicas é exatamente o altiplano Boliviano e a região do Chaco (TRAVASSOS, 1935, p. 8-9). No mesmo sentido, Therezinha de Castro evidencia que nessa região estão três nascentes de rios tributários da Bacia Amazônica: o Madre de Dios-Beni, Mamoré e o Guaporé; por outro lado, a fronteira do altiplano boliviano era ribeirinha do rio Paraguai com acesso à Bacia do Prata (CASTRO, 1994, p. 86).

---

*historia hispanoamericana, y apenas se da en ella ningún conflicto (de carácter general interno), que no tenga su relación. más o menos remota, con el problema boliviano. El problema boliviano no se circunscribe a las aspiraciones marítimas de un país continental, ni a la rivalidad política entre Chile y Perú, ni al dominio económico de la región salitrera; todo esto son aspectos parciales del problema, que es en realidad mucho más general y más hondo. Se trata sencillamente de la contraposición funcional entre un Estado y su territorio; Bolivia no es una nación, ni histórica ni geográficamente considerada, y éste fue el gran error de Bolívar. El territorio boliviano no sólo carece de unidad, sino que al pretender crearla artificialmente, se desarticuló toda La América del Sur, alterando la actividad funcional de sus partes. Con la creación de la República de Bolivia se inició la desmembración territorial del Plata, se abrió una zona de disputa entre Chile y Perú, y al mismo tiempo se interpuso un obstáculo formidable a la inteligencia de Las Repúblicas sudamericanas.”*



A ocupação da América do Sul desenhou o dualismo que os oceanos impõem ao continente. O primeiro contato dos estrangeiros ibéricos, os intercâmbios comerciais e a própria logística extrativista vista do território condicionou e sofreu mutações no decorrer do tempo. No entanto, Darc Costa (2011, p. 7) argumenta que essa dualidade sul-americana não é sinônimo de repulsão, mas sim, o caso de uma atração natural. É claro que para o Português na colônia ou mesmo depois do Brasil já consolidado como nação, a forte conexão com a Europa e posteriormente com os Estados Unidos acabou afastando o desejo de procurar novos caminhos pelo Pacífico. Para Therezinha de Castro (1994, p. 84) essa constante geopolítica se traduz no que chamou de “destino manifesto atlântico”. No mesmo sentido, Travassos (1982, p. 11) também argumenta sobre as insuficiências da vertente do Pacífico, mas levanta a necessidade neutralizar essa antagônica a partir articulação da infraestrutura

Mapa 2 - Antagonismos Geográficos da América do Sul



Fonte: TRAVASSOS (1935).

O militar brasileiro considera o planalto boliviano, região à qual dedica-se esse trabalho, uma área capaz de neutralizar os antagonismos que existem entre os pólos do continente. A infraestrutura naquela região é tão importante para amenizar essa situação como para brindar a sua recente importância do que chamou de “Triângulo Econômico”, um “verdadeiro signo da riqueza boliviana” (TRAVASSOS, 1935, p. 25). Pfrimer e Roseira (2009, p. 7) acrescentam que a preocupação de Travassos era com a liderança do Brasil nesse processo de integração da América do Sul.

Travassos considera que na Bolívia há, o que ele chamou de “triângulo econômico” entre Cochabamba - Santa Cruz de la Sierra - Sucre seria o elo chave para a coesão ou total desarticulação do território sul-americano e sublinha que “não há como negar que o equilíbrio político sul-americano se definirá, num futuro bem próximo, segundo as oscilações do já famoso triângulo Cochabamba (influências andinas) - Sucre (influências platinas) - Santa Cruz (influências amazônicas)” (TRAVASSOS, 1935, p. 142) A base desse triângulo, ou seja, a linha que interconecta Cochabamba - Santa Cruz é importante geograficamente pela projeção que o Rio Madeira-Mamoré alcança ao oferecer uma saída da Bolívia à bacia Amazonas. Cochabamba, na sua interpretação, ganhou papel de protagonista no âmbito comercial e logístico<sup>2</sup> pela sua posição central ao atuar como articulador da referida hidrovia. Já Santa Cruz aponta como um grande vértice produtor, devido ao seu relevo composto por pradaria e seu cultivo de rebanhos, borracha e trigo<sup>3</sup> (TRAVASSOS, 1938, p. 126).

O autor já visualizava na década de 1930 a região compreendida entre Corumbá, Campo Grande e Ponta Porã como uma “Santos mediterrânea.” Os argumentos que sobressaem para essa afirmação é i) a exploração dos minérios; ii) possível invasão do café paulista (o que já sabe-se que a região foi permeada por outro ciclo de plantio, a soja e os eucaliptos) e iii) pela sua vertente amazônica, que possibilitaria sua projeção como entidade política e econômica. Ressalta a assimilação pelo Brasil dessa região que a apresenta como ponto chave para a política de coesão nacional brasileira e no “tablado continental”. Não é por coincidência que essa região faz fronteira com a Bolívia, com condições de solo e climáticas muito similares (TRAVASSOS, 1935, p.203).

---

<sup>2</sup> Sublinha-se que a sua perspectiva está diretamente conectada com a temporalidade que foi escrito ‘Projeção Continental do Brasil’ em 1935.

<sup>3</sup> Nesse ponto, é interessante a capacidade de prospecção do militar brasileiro, já que, décadas depois, Santa Cruz se tornou um foco de impulso na dinâmica da região.

Ao examinar as manifestações geográficas Sul-americanas o militar ressalta a importância das suas comunicações longitudinais. Entretanto, em nenhum momento faz referência ao Heartland de Mackinder. Apesar de usar em determinados momentos o termo “Pivot”, se restringe apenas ao sentido semântico<sup>4</sup>. Somada a essa interpretação, o autor também faz referência a área como ponto de instabilidade que, em grande parte, deve-se ao fato de a Bolívia estar “presa” (ou pode-se dizer, protegida). A oeste é contornada pela Cordilheira Ocidental dos Andes e grande parte do seu território pela região Amazônica de difícil penetração. Propõe a articulação logística como via de escape para essa instabilidade. A importância do Atlântico nesse contexto mobiliza o militar brasileiro a desenhar duas grandes forças agindo sob a Bolívia. De um lado o poder da ferrovia argentina de alcançar e influenciar as linhas férreas da Bolívia e, por outro, o brasileiro com seus tentadores portos de Santos e de São Francisco. Sua posição central implicou diferentes distúrbios e conflitos armados na busca de poder e projeção. Para Travassos:

Nada oferece maior soma de motivos geradores de inquietação política que a instabilidade geográfica, isto é, a oscilação de certos territórios entre determinadas características que os circundam. Territórios assim oscilantes são verdadeiros focos de perturbações políticas, causas de dissensões ou, pelo menos, de preocupações sérias para que se evitem possíveis conflitos internacionais (TRAVASSOS, 1935, p. 43).

O General Golbery Couto e Silva faz uso dos instrumentais da geopolítica travassiana para descrever a área que está entre a região platina e amazônica, denominada por ele como “Área de Soldadura”. Diferente da área delimitada entre o triângulo estratégico e a Bolívia como área de transição entre os polos do subcontinente, Golbery adiciona o Paraguai e o estado brasileiro do Mato Grosso (desde 1979, dividido em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) (COUTO E SILVA, 1955, p. 127-128).

---

<sup>4</sup> Lewis Tambs foi o primeiro a associar o trabalho de Travassos ao Heartland de Mackinder (Tambs, 1965; BALDIVIESCO, 1986, p. 43).

Mapa 3 - Delimitação da Área de Soldadura de Golbery do Couto e Silva



Fonte: Oliveira e Garcia (2010).

A análise geopolítica não se deteve ao imenso Brasil. Guillermo Francovich recorda nomes boliviano que ascenderam primeira metade do século XX, como o diplomata Alberto Ostria Gutiérrez<sup>5</sup> e Jaime Mendoza<sup>6</sup>. A preocupação de coesão territorial e a geopolítica na região sofre influência do contexto pós Guerra do Chaco. Assim como Travassos, ele considera os antagonismos da América do Sul e propõe que *“A geografia impone a Bolívia, no una función aisladora y de aislamiento, sino de atracción, de articulación, de unión, de soldadura entre los países que la rodean”* (FRANCOVICH, 2020, p. 176). Considera, desse modo, que esse planalto seria

<sup>5</sup> Para Guetiérrez *“ningún otro país de la América Meridional se halla en iguales condiciones geográficas que Bolívia. El Brasil, a pesar de su enorme extensión, pertenece a los sistemas hidrográficos del Amazonas y del Plata, pero no al Pacífico. La Argentina, a su vez, corresponde al Plata y al Pacífico, más no al Amazonas. El Perú sólo toca al Pacífico y al Amazonas, pero no al Plata. Chile es únicamente país del Pacífico”* (GUTIÉRREZ apu BALDIVIESCO, 1986, p. 57).

<sup>6</sup> Baldivieso (1986, p. 44) recorda que a percepção de centralidade boliviana existiu desde o período Colonial, com espanhol Juan de Matienzo. No período da Audiência de Charcas, Matienzo mencionou que o Maciço Andino deverá controlar as grandes rotas transcontinentais.

responsável por integrar toda a América do Sul. De acordo com Francovich, a preocupação de Gutiérrez era a valorização da riqueza do Oriente boliviano e a necessidade de integração de infraestrutura, principalmente ferroviária, com o restante do território nacional. Outro fator que aponta é o redirecionamento da estratégia logística para exportação nacional para o Oriente, ou seja, a conexão da Bolívia com o Brasil via fronteira de Corumbá até o porto de Santos<sup>7</sup> (FRANCOVICH, 1985, p. 179). Gutiérrez acrescenta:

*El Ferrocarril Corumbá-Santa Cruz constituye la articulación del río con el llano oriental destinado a salvar a éste de la postración, del olvido, de la muerte. Pero ese ferrocarril no sólo contribuirá a salvar al oriente boliviano sino también a Bolivia toda. El desarrollo de las riquezas de esa zona envuelve la transformación nacional, porque hasta el 94% de las exportaciones bolivianas está constituido por minerales y el 50% de sus importaciones por artículos de primera necesidad. La disminución de aquella significa la disminución de éstas. País monoprodutor por excelencia, en realidad el pan de Bolivia es el estaño. Facilitarle su propia producción de artículos alimenticios y darle nuevas fuentes de exportación equivale a asegurarle la vida, frente al futuro siempre incierto de la exportación del estaño (GUTIÉRREZ apud FRANCOVICH, 1985, p. 180)*

O boliviano Jaime Mendoza, contemporâneo de Travassos, escreveu em 1935, o livro intitulado *El Macizo Boliviano* a respeito da geografia boliviana. Diferente do que alguns autores associam como a contribuição original realizada pelo brasileiro General Golbery do Couto Silva, o trabalho foi pioneiro ao cunhar dois conceitos: “*Macizo boliviano*” e “*Eslabón Andino Central*”. Essa área definida como “maciço” faz referência à Bolívia como “uma só montanha”, ou seja, um altiplano que atuaria como passagem para as quatro grandes áreas do continente, assim como considera Travassos e Gutierrez (MENDOZA, 2016, p. 61).

O altiplano boliviano possui uma altura variável entre 3.700 e 4.000 metros acima do nível do mar; em relação à cordilheira, a proporção muda e pode chegar a mais de 7.000 metros acima do nível do mar e uma extensão de 200 mil quilômetros quadrados. Mendoza a considera como “*la espalda del continente*”. Por outro lado, está o altiplano boliviano, localizada entre 5.000 metros e 4.000 metros aproximadamente, responsável por abrigar grandes riquezas minerais, como o ouro ainda pouco explorado

---

<sup>7</sup> De acordo com Gutiérrez “*En la construcción del ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz, lo mismo que en la del ferrocarril Corumbá-Santa Cruz influye “la nostalgia de los caminos históricos”, que determina así la vuelta a la ruta de los conquistadores, perseguida por éstos para comunicar el Virreinato de Lima y especialmente la Audiencia de Charcas con el Río de la plata, a través de lo que constituye la zona oriental, el Sur de Bolivia*” (apud FRANCOVICH, 1985, p. 82).

pela debilidade de recursos, depositado em Cololo, Hankjouma e Quinsa-cruz e o cobre, encontrado principalmente no planalto ocidental: em Corocoro pelo cinturão de cobre através de Callapa, Curahuara, Turco, Garcimendoza e Lípez; o salitre; a prata em Corocoro. Há também um imenso reservatório de sal no Uyuni, Coipasa, Coposa e Emxepa. Sublinha também a possibilidade de petróleo na Chaco, que despertou a cobiça externa. E por fim, fertilizantes, como fosfato, cálcio, potássio, magnésio. É justamente essa riqueza que alavancou a ganância dos seus territórios por diversos países (MENDOZA, 2016, p. 127-149).

Na descrição do boliviano há uma mescla entre elementos materiais e não materiais. Mendoza recorre a fatores como o cosmos, a estética e a cultura do presente e do passado Tiahuanaco. A criação de uma história é capaz de alavancar um processo de desenvolvimento, ativar o sentimento nacional e regional foi estratégica para algumas nações que se destacaram no Sistema Internacional. Guillermo Francovich ressalta que o autor “*captó en forma excepcional la belleza ruda y áspera del altiplano, que en la mayoría de las gentes no producía sino la impresión de desolación y de hostilidad, de monotonía*” (FRANCOVICH, 1985, p. 94). O objetivo foi transformar a história daquela região por meio de um mito fundador<sup>8</sup>:

*Forjó en la noche de los tiempos a Tihuanacu; y varios milenios después, hizo emerger del Titicaca la civilización incaica; y en la Colonia determinó la aparición de la omnipotente Audiencia de Charcas; y, en fin, ha hecho la actual República boliviana. Y proseguirá cumpliéndose en el mañana su trascendente papel. Y aun cuando los bolivianos de hoy no supiesen responder debidamente a sus hondas sugerencias, él sabrá encontrar elementos más eficientes para construir la verdadera nación, la del porvenir* (MENDOZA, 2006, p. 130)

Por sua vez, Alípio Vega colabora:

*La situación geográfica de Bolivia la asemeja a un corazón del continente suramericano, pero además, la variación de su relieve, de sus climas y sus posibilidades demográficas y de actividad humana afirman ese carácter, perfilando para Bolivia la peculiaridad de un órgano vascular de circulación de vida y de corrientes vitales de todo el continente, en este inmenso centro geográfico. La disposición de sus caracteres geográficos principales, tales como su notable orografía, su distribución hidrográfica, la concentración de incalculables y variados recursos económicos, la prodigalidad de los tres reinos de la naturaleza y la actuación de sus grupos humanos, suponiendo que antes del descubrimiento de América, hubo en la país numerosas y notables migraciones, confirman el carácter de “corazón continental” que un poco líricamente, se suele asignar frecuentemente Bolivia* (VEGA, 2011, p. 291).

<sup>8</sup> Isso, deve-se em grande parte por também se conhecido como poeta e novelista.

Entende-se que para se movimentar dentro do Sistema Internacional é necessário por parte de uma Nação, ou de um conjunto de Nações, um grau de vontade e de consciência dos fatores de compõem a sua debilidade. Para Mendonza, trata-se de alcançar um grau de cooperação entre países periféricos ligando as quatro porções da América do Sul por meio do território Boliviano. Dessa forma, sublinha que “*ya se comprende que el Macizo Boliviano estaba llamado a desempeñar un papel sociogeográfico de capital significación en Suramérica*” (MENDOZA, 2016, p. 130-138). Para a América do Sul o Heartland nasceria com a vocação de integrar a região<sup>9</sup>.

### 1.3 DISPUTAS TERRITORIAIS NA BOLÍVIA

Pela perspectiva histórica é inegável que a Bolívia foi e continua sendo considerada uma área de instabilidade e de desejo. Essa tensão se deve a suas imensas riquezas naturais e sua localização geográfica estratégica. Para a geopolitóloga brasileira Therezinha de Castro se caracteriza “como uma área de transição [...] o que contribuiu para que se tornasse uma zona de tensão, perdendo terras para esses seus vizinhos; finalmente pelo seu posicionamento geoestratégico, forma o *Heartland* do continente sul americano” (CASTRO, 1994, p. 85). Desde a formação do seu Estado, a Bolívia passou por três grandes conflitos e outros acordos que resultaram não só na perda do seu território para Brasil, Argentina, Chile e Paraguai, mas na perda da sua saída facilitada para o mar. Dito isso, o objetivo dessa seção será abordar as perdas e as tensões territoriais a partir da perspectiva de interesses internos na região.

Para Mackinder, a fragmentação do território da Eurásia é capaz desmobilizar sua capacidade de Poder. Da mesma forma, as perdas territoriais da Bolívia com constantes avanços estrangeiros é também uma forma de desarticular toda América do Sul. A preocupação com a capacidade de articulação geopolítica da Bolívia começou desde a sua criação. Therezinha de Castro (1994, p. 83) recorda que os impasses geopolíticos na região são datados desde a Audiência de Charcas sob a administração do Vice Reino da Prata. A necessidade de estabelecer uma saída pelo pacífico nos portos de

---

<sup>9</sup> Cunha Filho (2015, p.4) resgata “a doutrina do “País de Contatos” surge na Bolívia nos anos 1930, com o chanceler Fernando Guachalla (1936). A doutrina era uma resposta direta à mais recente perda territorial boliviana ante o Paraguai na sangrenta Guerra do Chaco (1932-35) e propunha assegurar a sobrevivência do país pela associação com seus vizinhos maiores, fazendo do país um elemento de estabilidade geopolítica no continente.”

*Callao, Arica, Cobija e Paíta* pelo Peru culminou na unificação dos territórios, em 1836, originando a Confederação Peru-Boliviana. O território de Charcas era capaz de conectar o litoral pacífico com o atlântico por meio de circuitos oceânicos, além de possuir, pelos olhos dos conquistadores Francisco Pizarro e Diego Almagro toda a riqueza que a Espanha metalista ansiava (CANO, 1999, p. 461; TRAVASSOS, 1938, p. 5; GALEANO, 1980, p. 12). Euclides da Cunha (1975 p.23) ressaltou a importância desse território ao considerá-lo “um bloco continental que lhe contrapôs a Espanha.” A resultante desse processo foi o movimento centrípeto das rotas comerciais para o território de Charcas, principalmente pela Inglaterra. Esse movimento transformava a costa chilena em coadjuvante no comércio internacional. Dessa forma, a Confederação veio acompanhada de disputas por poder interno e conflitos com os vizinhos Argentina e Chile. Em 1837 a Argentina enviou tropas que foram derrotadas em Santa Cruz, mas a Bolívia não resistiu à vitória chilena em 1839, na batalha de Yungay ao norte do Peru. Fragmentando o território boliviano e peruano (BELTRÁN, 2016, p. 28).

Apesar da fragmentação do território de Charcas, O Estado boliviano ainda contava com uma saída direta para o Pacífico, e saídas indiretas para o Atlântico via Bacia Amazônica e Platina. Sem embargo, os conflitos entre de 1879 e 1932, culminaram na meditarreidade da Bolívia. Dito isso, o objetivo dessa sessão será apresentar esses eventos históricos no sentido de entender os impactos dos interesses estrangeiros na região.

### 1.3.1 Guerra do Pacífico (1879-1883)

Entre os grandes conflitos enfrentados pela Bolívia que resultaram em suas perdas territoriais, o primeiro foi a “Guerra do Pacífico” ou “Guerra do Guano e do Salitre” (1879-1883). A explicação em relação ao segundo nome está vinculada aos ganhos de produtividade com a aplicação desses dois insumos como fertilizante agrícola. Antes das suas descobertas no deserto Atacama e no Pântano Tamarugal, não havia nenhuma cobiça econômica que fomentasse delimitações conclusivas entre as fronteiras peruana, chilena, argentina e boliviana. No entanto, a descoberta engatilhou um foco de conflito com interesses nacionais e estrangeiros (REYES, 2009, p. 22).

Em princípio, a exploração dessa riqueza ficou a cargo do Chile. O



fertilizante era demandado quase em sua totalidade pela Inglaterra e França. O objetivo era amenizar o solo enfraquecido europeu. Além dos ganhos comerciais, o Chile também contava com facilitações em relação aos impostos pagos para o Estado boliviano, que durou até 1878. A queda do valor da prata no mercado internacional, a dificuldade logística de exportar seus metais e a necessidade de arcar com os custos da construção de ferrovias de Antofagasta com a cidade de Oruro, Uyuni e por Potosí, forçou o governo boliviano de Hilarión Daza exigir uma percentagem maior pelo material exportado na sua costa (REYES, 2009, p. 23).

Por azar ou destino, o Chile enfrentou nesse momento um processo de crise econômica combinado com a ameaça boliviana de expropriar a empresa anglo-chilena Companhia de Salitres de Antofagasta e a Ferrovia de Antofagasta. A reação chilena foi imediata, enviando tropas, ocupando o território do país vizinho e, posteriormente, declarando Guerra em 1879. Apesar de nenhum dos participantes estarem efetivamente preparados para um conflito bélico, o Chile ganhou volume em exército com apoio da hegemonia inglesa e derrotou a Bolívia no final do mesmo ano. Nesse conflito, a Bolívia perdeu sua costa banhada pelo Oceano Pacífico (120.000 km<sup>2</sup>), com a contrapartida chilena de construir uma ferrovia que ligaria La Paz ao litoral do Pacífico. O conflito perdurou entre o Chile e o Peru até final de 1883 e começo de 1884 a partir do Tratado de Ancón, no qual, o Peru aceitava sua derrota. Nesse ínterim, Chile ficou com a região boliviana de Antofagasta e de Tarapacá (CASTRO, 1994, p. 339). Por outro lado, Wilson Cano (1999, p. 296) esclarece que a aproximação do Chile com a potência imperialista aumentou as exportações, a produção, urbanização e a receita fiscal. Sem embargo, os custos foram altos<sup>10</sup>. Pressões para liberar a economia, concessões na liberdade de navegação, restrições da sua soberania e perda de autonomia nacional.

Mapa 4 - Perda territorial da Bolívia na Guerra do Pacífico

---

<sup>10</sup> Nota-se que até hoje a Constituição da Bolívia (Artigo 267) carrega a reclamação pela perda do território costeiro e o reivindica: *“El Estado boliviano declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo. II. La solución efectiva al diferendo marítimo a través de medios pacíficos y el ejercicio pleno de la soberanía sobre dicho territorio constituyen objetivos permanentes e irrenunciables del Estado boliviano. Artículo 268. El desarrollo de los intereses marítimos, fluviales y lacustres, y de la marina mercante será prioridad del Estado, y su administración y protección será ejercida por la Armada Boliviana, de acuerdo con la ley.”*



Fonte: FREIRE (2008).

O Tratado de Paz e Amizade assinado pelo Chile e a Bolívia em 1904 estabeleceu o compromisso chileno de construir uma ferrovia que ligaria o Porto de Arica, no Chile, à cidade de La Paz, na Bolívia. Essa infraestrutura foi inaugurada em 13 de maio de 1913, com uma extensão total de 460 km, dos quais 206 km correspondem ao setor chileno entre Arica e Visviri.

### 1.3.2 Questão do Acre (1903)

A discussão sobre a importância estratégica da Amazônia não é contemporânea. Sua economia no alvorecer do século XX era bem similar à da colonização. A situação somente mudou após a chegada do ciclo da borracha. Para a Bolívia a perda desse território resultou no corte da última artéria que poderia desembocar no Atlântico pela bacia Amazonas. As tentativas de aproximação estrangeira na região

remontam desde 1826, quando o Brasil negou o pedido estadunidense para navegar no rio Amazonas alegando possível desconforto na sua soberania<sup>11</sup>. Em 1844, franceses tentaram sem sucesso navegar por águas brasileiras. Seguindo caminhos opostos aos escolhidos pela Confederação entre a Argentina, Peru, Bolívia, Equador, Nova Granada e Venezuela em 1853, o Império brasileiro não aderiu ao Tratado de Livre Navegação. Dessa forma, seria impossível a navegação de estrangeiros na Bacia Amazônica (BANDEIRA, 1995, p.143).

Em resposta à falta de abertura brasileira, o governo boliviano estabeleceu em 1853 um decreto liberando o comércio estrangeiro pelos seus rios que desembocam no Amazonas e no Prata. Vale ressaltar que, como não havia acordos de navegação bilateral, a Bolívia poderia circular sem nenhum tipo de constrangimento pelo Brasil, utilizando muitas vezes com a bandeira norte-americana. Esse movimento ressalta a investida imperialista no seu território e das diretrizes políticas do país. Somente em 1867 pelo Tratado de Ayacucho, os problemas foram momentaneamente e parcialmente resolvidos quando a Bolívia concordou em demarcar sua fronteira. No acordo, acabou cedendo uma grande porção de terra vizinha do atual estado Acre, além de permitir que parte da sua fronteira não seja mais desenhada pela Hidrovia Paraguai-Paraná. Nesse momento a Bolívia começava a traçar seu destino rumo a sua asfixia (BANDEIRA, 1995, p. 149).

Apesar do Tratado em 1867, a população boliviana seguia ancorada no altiplano e jamais chegou a povoar de forma densa seu território amazônico. Nesse sentido, pode-se dizer que a Questão do Acre também como nasceu fruto de uma região mal delimitada que ganhou atenção após a descoberta de uma matéria prima de interesse internacional, nesse caso, a borracha. De acordo com Clóvis Melo (1969, p. 141), essa procura se dá principalmente a partir do trabalho laboratorial do estadunidense Charles Goodyear com a borracha amazônica em meados do século XIX, e seus desdobramentos para a indústria norte-americana e europeia<sup>12</sup>, com a nova técnica de vulcanização da borracha. Os conflitos voltaram a ocorrer, mas, por outro lado, pouco a pouco brasileiros (principalmente da região norte e nordeste) começaram a ocupar e trabalhar na região de

---

<sup>11</sup> Vale ressaltar que os EUA ainda não exerciam papel hegemônico no SI, mas já havia indícios da sua expansão nas ações promovidas pelo Estado ilustradas na “Marcha para Oeste” e logo depois “Destino Manifesto”.

<sup>12</sup> Melo (1969) acrescenta que ao final da sua vida, o cientista norte-americano tinha 1500 patentes com o uso da borracha. Esse fato corrobora mais uma vez com o desnível de ganhos no processo produtivo entre a Periferia e o Centro.

seringais sem se preocupar com a fronteira da Bolívia<sup>13</sup>. Nesse momento, a borracha se tornou a principal fonte de divisas do Brasil (REYES, 2009, p. 174; BANDEIRA, 2010, p.76).

O brasileiro Euclides da Cunha (2000, p. 150-151) ressalta que “em menos de trinta anos, o Estado que era uma vaga expressão geográfica, um deserto empantanado, a estirar-se, sem lindes, para sudoeste, definiu-se de chofre, avantajando-se aos primeiros pontos do nosso desenvolvimento econômico.”

O Tratado de Ayacucho acabou reduzindo-se ao âmbito imaginário, eram necessárias novas negociações para cessar os conflitos. Em 1898 foi adicionado dois protocolos nos quais o Brasil considerava aquele território amplamente povoado pelos brasileiros, pertencente aos bolivianos. Em 1899, com a onda de descontentamento a partir da denúncia da aproximação da Bolívia com os Estados Unidos, um movimento revolucionário encabeçado pelo brasileiro José Carvalho expulsou os membros da delegação boliviana do Acre. O movimento alcançou o seu auge quando espanhol Luiz Galvez Rodriguez de Arias anunciou a independência do estado do Acre, com intuito futuro de ser aglutinado ao território brasileiro. O Brasil escolheu respeitar os protocolos e em 1900 organizou uma coluna militar na região e colocou um ponto final na tentativa acreana de independência (REYES, 2009, p. 175).

Esse cenário pedia uma atitude do governo boliviano e era necessário ocupar a região. Entretanto o insucesso da ocupação levou o governo a pedir uma intervenção dos Estados Unidos na região. Optou-se, assim, por selar um acordo em 1901 com a empresa *The Bolivian Syndicate of New York City in North America*, firma pertencente aos Estados Unidos e a Inglaterra. A partir de então, foi permitido o controle completo do Acre por empresas estrangeiras por 30 anos, inclusive com poder de arrecadar impostos, organizar polícia, manter tropas e barcos de guerra (DORATIOTO, 1994, p. 77). Moniz Bandeira (2010, p. 78) recorda que por mais que os Estados Unidos declarassem que não intervieram na soberania brasileira “poderosos interesses estavam em ação e qualquer mudança desagradável poderia ocorrer, pois os homens do *Bolivian Syndicate* especularam com linguagem agressiva de muitos jornais brasileiros para irritar o Departamento de Estado.”

Em 1902, em função das medidas draconianas impostas pelo governo boliviano acompanhado do temor da invasão norte-americana, eclodiu uma nova rebelião

---

<sup>13</sup> Euclides da Cunha (2000, p. 150) recorda a forte seca nordestina entre 1879-1880, 1889-1890, 1900-1901, impulsionando o êxodo para a região acreana.

de brasileiros, comandada pelo ex-militar José Plácido de Castro com o apoio do presidente do Amazonas. De acordo com Sena (2002, p.13), o grupo com cerca de oitocentos homens comandados por Plácido de Castro expulsou as tropas bolivianas estacionadas no Acre e realocou a diretoria do *Bolivian Syndicate* para Belém, no Pará. E por fim, decretou a “segunda independência” do Acre. No sentido de intermediar, o Barão do Rio Branco ofereceu, sem sucesso, a compra do Acre ou a possibilidade de permuta entre territórios para a Bolívia. Com o território dominado por brasileiros impedindo o trabalho do “sindicato” estrangeiro levou ao último descompasso do governo boliviano: pedir ao Barão N. M. Rothschild para mediar a situação diretamente com o Estado Brasileiro, renunciando parcialmente sua soberania. Com intuito de não perder a aproximação diplomática com a Bolívia e começar uma guerra com o vizinho, o Brasil propôs a assinatura do Tratado de Petrópolis em 1903. No conteúdo do acordo a Bolívia abriu mão de todo território acreano para o Brasil (BANDEIRA, 2010, p. 82-83; BANDEIRA, 2000, p. 162).

Mapa 5 - Perda territorial da Bolívia na Questão do Acre



Fonte: FREIRE (2008).

As narrativas de histórias sempre permitiram múltiplas interpretações. Nesse caso, há um grupo de pesquisadores que defendem a hipótese de que essas perdas territoriais foram, acima de tudo, fruto de um expansionismo brasileiro, um ataque à soberania nacional boliviana (BALDIVIESCO, 1986). Por outro lado, outros preferem enxergar por uma lupa alternativa, visto que as tentativas estrangeiras na região, principalmente norte-americana, sugerem uma resposta anti-imperialista por parte do Brasil (BANDEIRA, 2010).

### 1.3.3 Guerra do Chaco (1935-1932)

Pode-se dizer que a Guerra do Chaco significou para a Bolívia, além da sua maior perda territorial, o fim de uma saída facilitada para o Atlântico via hidrovía Paraguai-Paraná. A Bolívia acabava dependendo do escoamento da sua produção pelo território peruano e nesse sentido, buscava outras formas de suprir a sua asfixia marítima. As tentativas de alcançar o mar pelo norte brasileiro foram frustradas com a perda do Acre. Zanatta (2012, p.111) revela que a Bolívia, por um longo período, não contou como uma alternativa, a Bacia do Prata. Por mais que não tenha sido ratificado, o Tratado bilateral de Navegação e Limites (1852) firmado entre a Argentina e Paraguai não levou em consideração à Bolívia, país que também compartilhava o Rio. Nesse acordo estava subentendido que a Argentina aceitava a disposição da fronteira prevista pelo lado paraguaio. Nota-se que a Bolívia já havia perdido parte de seu território ribeirinho em 1867 para o Brasil (BANDEIRA, 2010, p. 157)

O começo do século XX foi marcado por tensões fruto de alegações de avanços no território por ambas partes. As faíscas entre a Bolívia e o Paraguai depois da Guerra do Paraguai (1864-1870), mesmo com o apoio mediador argentino, não lograram ser resolvidos. Até a mediação da Conferência Pan-Americana foi rechaçada pelos vizinhos. Já em 1929 houve a ratificação do Ato de Conciliação com objetivo de evitar um conflito bélico na região. Principalmente pela tensão econômica com o declínio do preço do estanho durante o período de crise do Sistema Capitalista (BANDEIRA, 1998, p. 176).

A Bolívia entrou nos meados do século XX desfalcada pela sua perda do litoral do Pacífico e pelo acesso ao rio Paraguai por Corumbá. Nesse ínterim, decidiu reivindicar o território à margem direita do rio. Em contrapartida, os paraguaios, passada a

tentativa frustrada da guerra do Paraguai, avançavam pela zona ribeirinha do Departamento de Tarija, ocupando o Chaco. A ascensão do presidente Daniel Salamanca (1931-1935) operou no sentido de ocupar militarmente o Chaco e suspender as relações diplomáticas com o Paraguai.

No processo de formação de uma Nação é importante que haja um grau elevado de coesão social e territorial. O contrário pode levantar ânimos para um caminho separatista ou estar presa à expansão dos vizinhos. Nesse caso, a relação do Paraguai com o Chaco era muito mais profunda. A criação de gado na região foi fundamental para a sua economia. Em contrapartida, a Bolívia esteve majoritariamente voltada para o Pacífico. A população da parte leste do território boliviano muitas vezes não estava envolvida pelo sentimento de pertencimento. Principalmente o caso de Santa Cruz, que desde o século XVIII mostrava interesse de participar da província Argentina, até o ponto de estourar um movimento do “*Comité de Defensa de los Intereses del Oriente*” e constituir um governo provisório, mas que foi revertido pelo governo Central. Sem embargo, nesse momento, o Chaco representava para a Bolívia, um caminho de saída para o mar (BANDEIRA, 1998, p. 175; SEBEN, 2010, p. 58).

Além da questão da saída para o mar, nessa região havia a exploração de petróleo pela empresa norte-americana *Standard Oil*. A logística para o escoamento do possível petróleo, precisaria ser via Bacia do Prata. Enquanto isso, o Paraguai estava operando a empresa inglesa *Shell*, que avançava entre as perfurações da concorrente *Standard* (GALEANO, 1980, p. 156). Para Chiavenato (1980), a guerra seria fruto dos conflitos de interesses entre as grandes potências.

Mapa 6 - Perda territorial da Bolívia na Guerra do Chaco



Fonte: FREIRE (2008).

Por outra perspectiva, devido ao insucesso das perfurações da empresa inglesa na Bolívia, Moniz Bandeira (1998, p. 182) declara que “a questão do petróleo, evidentemente, assume fundamental importância, como fator da Guerra do Chaco, porém mais ao nível do imaginário político do que da realidade econômica.” Assim, os movimentos bélicos teriam ocorrido mais por uma preocupação com a logística boliviana e sua saída pelo Atlântico do que por qualquer outro fator. Independentemente das diferentes interpretações dos antecedentes de ambos Estados envolvidos, o objetivo do trabalho não será discutir o merecimento da reivindicação do território. O elemento histórico importante é a disputa pelo Chaco Boreal no âmbito regional e o as intervenções estrangeiras imperialistas, o que reforça a influência estratégica do Maciço neste trabalho. Após a derrota boliviana restou apenas o tramo fluvial em Puerto Busch e o Canal do Tamengo em Puerto Suárez (BALDIVIESCO, 1986, p. 45).

#### 1.4 RESIGNIFICAÇÃO GEOPOLÍTICA DO GRAN CHACO CONTEMPORÂNEO

Certamente, os conflitos que o Estado boliviano passou deixaram marcas na sua logística interna. Como visto, a ocupação do seu território desde a sua formação



como nação era bastante concentrada nas áreas de extração mineira e voltados para o Pacífico. O novo e permanente estado de sufocamento com a perda das suas saídas para o mar acabou reordenando a distribuição demográfica. O tema da infraestrutura ganhou papel de destaque após a revolução de 1952 do governo popular do Movimento Nacionalista Revolucionário (MNR)<sup>14</sup>. O objetivo foi a criação de um corredor no sentido Leste-Oeste entre os polos La Paz, Cochabamba e Santa Cruz de La Sierra até Puerto Suarez, com a finalidade de alcançar o Pacífico e o Porto de Santos por Corumbá. Salienta-se do lado Boliviano autoestrada ligando Santa Cruz à Cochabamba e a construção da ferrovia entre Santa Cruz e Corumbá, com um apêndice de Santa Cruz até Yacuiba (Departamento de Tarija) até o norte da Argentina. A obra foi financiada pelo Tratado de Petrópolis com o Brasil de 1903. Já do lado brasileiro destaca-se, a obra da Ferrovia Noroeste conectando Bauru a Corumbá em 1957. René Arze esclarece que

A nova geração “desiludida” do Chaco intensificou, a partir de então, um debate nacional expresso amplamente na literatura da época sobre temas fundamentais, postergados pela emergência da guerra: a exploração de recursos naturais (minerais, petróleo, borracha), a extrema dependência econômica a que o país estava sujeito diante da variação dos preços internacionais e das grandes mineradoras privadas, a desigualdade na distribuição de terras (causadora de tanta violência nas áreas rurais) e a situação dilacerante das maiorias indígenas submetidas ao pongueaje e dos setores operários e mineiros (ARZE, 1999, p. 58)

A resignificação das diferentes regiões da Bolívia instiga a reformulação do triângulo estratégico apresentado por Travassos<sup>15</sup>. Dessa forma, após o Sucre deixar de ser a capital política da Bolívia no final do século XIX, Pfrimer e Roseira (2009, p. 11) propõe que Tarija, Santa Cruz e Cochabamba seriam os vértices do Novo Triângulo Estratégico. A descoberta de gás e petróleo em Tarija reorientou os olhos novamente do Brasil e da Argentina para a Bolívia. O crescimento de ambos países levaram à necessidade de recursos energéticos. Buenos Aires construiu o primeiro tramo do gasoduto paralelo à ferrovia entre Yacuiba e Santa Cruz. Logo o Brasil construiu o gasoduto Brasil-Bolívia e o ramal ligando Santa Cruz, via San Matias, até Cuiabá por meio do Contrato de Construção e Montagem do Gasoduto de 1997. Já Santa Cruz

---

<sup>14</sup> O novo governo se empenhou para nacionalizar as minas de estanho que estavam nas mãos dos “barões do estanho”, como a família Patiño e promover uma ampla reforma agrária.

<sup>15</sup> Quando aqui se fala de triângulo devemos ressaltar que não se trata mais de uma área de confrontação política. Embora inicialmente essa área controlada por uma rede urbana triangular tenha sido fruto dos discursos geopolíticos colocados em prática durante o período de contenção, o novo período de integração à coloca como um grande centro articulador de fluxos, não apenas regionais, mas principalmente nacionais e que no contexto sul-americano passa a ter grande importância (PFRIMER; ROSEIRA, 2009, p. 14)

transformou-se em um grande polo agrícola e energético, Severo (2012, p. 154) destaca que essa zona já é interpretada como uma macrorregião associada ao estado de Mato Grosso do Sul. Por sua vez, a aresta entre Cochabamba e Tarija é responsável por articular centros mineradores. A região possui um modal ferroviário, ainda que precário, e uma densa rede elétrica (PFRIMER; ROSEIRA, 2009, p. 12).

O século XXI trouxe uma nova reorientação política para a Bolívia. O processo da vitória de Evo Morales à presidência foi acompanhado pelo debate sobre os hidrocarbonetos. Apesar da opinião dúbia durante a campanha, no dia primeiro de maio de 2006, promulga o Decreto Supremo nº 28.701 denominado “Heróis do Chaco”, estabelecendo a soberania com relação aos hidrocarbonetos<sup>16</sup>. A contribuição simbólica e estratégica de Evo é notória e garantiu sua popularidade, mas não completa.

A partir desse dia essas empresas ficaram obrigadas a entregarem as propriedades para a empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB), que assumiu a comercialização da produção, definindo condições, volumes e preços tanto para o mercado interno quanto para exportação. A Bolívia assumiu controle acionário (50% + 1%) e taxou impostos de 50% a 82% e exigiu que as companhias estrangeiras (como a Petrobras e Repsol YPF) regularizassem sua situação no país com novos contratos em um prazo de 180 dias (ROCHA, 2006, p.42; BORGES, 2012, p. 72). Nesse impasse, a empresa brasileira Petrobras perdeu a propriedade sobre os recursos extraído, em contrapartida, garantiu as operações de produção de gás natural ao Brasil, além de manter a posição estratégica como a maior empresa de sede na América Latina operando no país (DUARTE; SARAIVA; BONE; 2006). A nacionalização do gás geralmente traz consequências internacionais, Borges (2012, p. 70) ressalta que “a tendência em se diminuir o Investimento Externo Direto (IED) em virtude das incertezas, lembrando que hoje é o elemento mais importante nas relações econômicas internacionais, movimentando muito mais dinheiro que o comércio”.

A exportação de gás permite a densidade no comércio entre a Bolívia e a região. Mais de 60% da sua pauta de exportação é formada por gás e minérios controlados pela empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB).

---

<sup>16</sup> No seu discurso, o novo presidente da Bolívia Evo Morales (2006) enfatiza “*Pues llegamos acá en este día histórico, un día importante para cumplir con el sentimiento, con el planteamiento del pueblo boliviano que es la nacionalización de los recursos naturales y los hidrocarburos. A partir de este momento, a partir de esta fecha, quedan nacionalizados todos los hidrocarburos en el territorio nacional. Es obligación, no solamente del gobierno nacional, sino de todas las fuerzas vivas del país, es tarea de nuestras autoridades locales, municipales, tarea de nuestras autoridades departamentales, de todos asumir esta defensa y esta recuperación de un recurso natural.*”

Por um lado, essas vendas representam um tipo de dependência rentista, por outro, pode-se afirmar que o controle do gás pelo Estado é capaz de redirecionar os ganhos para a sua população. A oferta de gás em 2019 foi destinada ao Brasil (49,5% do total) por Corumbá e para a Argentina, por Yacuiba (48,5%). A expansão do mercado é limitada pela impossibilidade de vender em larga escala o gás liquefeito de petróleo (GLP), por ser um processo oneroso e não eficiente (COMEX STAT, 2020).

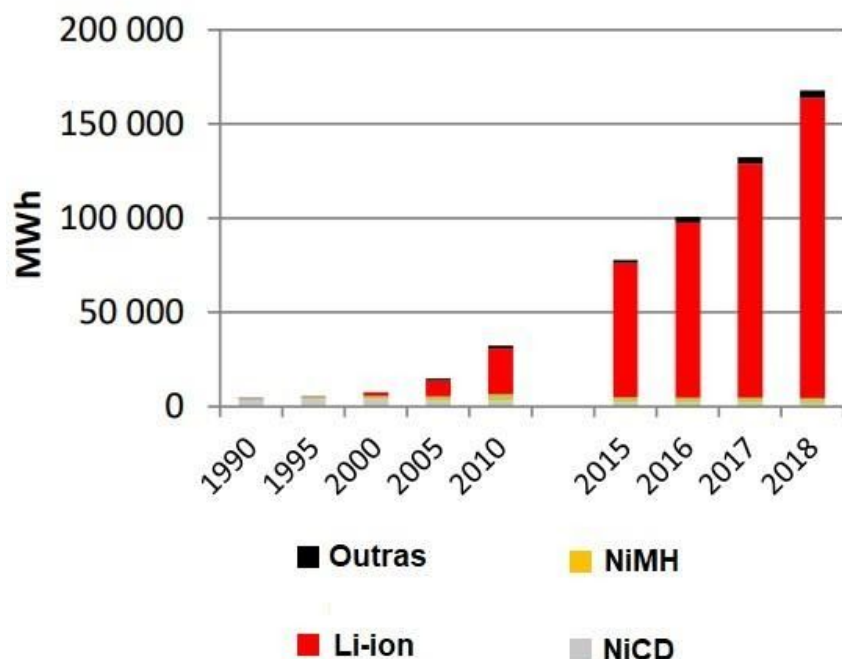
Recentemente, as interações diplomáticas e comerciais foram abaladas entre o governo brasileiro de Michel Temer e Evo Morales, contraindo as importações brasileiras significativamente entre 2015 e 2017. A participação do Gás nas vendas bolivianas apresenta queda desde 2014 de 51% para 33% do total em 2019. Com grandes divergências políticas, o primeiro ano do atual presidente Bolsonaro foi marcado pela retomada pragmática da relação com a Bolívia, visto que o Brasil é dependente de 27% do seu gás boliviano. Posteriormente, o golpe Bolívia em 2019, que derrubou Evo Morales da presidência torna instável a soberania sob as suas empresas estratégicas estatais, como a YPFB. Em 2019 as exportações voltaram a cair (27%), chegando os mesmos patamares de 2015.

Outro recurso que ganha destaque no século XXI é o lítio. O lítio historicamente tem sido estratégico para diferentes setores. De acordo com o relatório da USGS (2020) o consumo de lítio para baterias aumentou significativamente nos últimos anos. Os recursos mundiais identificados são estimados em 62 milhões toneladas, desses destacam-se a Argentina (24%), Bolívia (10%) e Chile (14%) (USGS, 2020, p.98). Em contrapartida, há uma incoerência nos dados sobre a Bolívia. Bruckman (2011, p.219) acrescenta que o Salar de Uyuni da Bolívia, o Salar de Atacama chileno e o Salar del Hombre Muerto argentino constituem o chamado “triângulo do lítio”, apresentando entre 71% e 92% das reservas mundiais. Dessa forma, a América do Sul se transformou na principal fonte das reservas mundiais.

O lítio é utilizado historicamente na obtenção de ligas metálicas condutoras de calor, como o alumínio; em cerâmicas e lentes voltadas para a construção de telescópios. Sem embargo, sua extração atualmente é impulsionada em todo o mundo, principalmente pela produção de pilhas e baterias elétricas - substituindo antigos materiais como o níquel-cádmio (NiCd) e o níquel-hidreto metálico (NiMH). O uso da nova bateria foi capaz de reduzir os custos de produção, permitir uma alta carga de energia, baixa manutenção e causar menores danos ao ambiente para celulares, notebooks e baterias

recarregáveis para veículos elétricos: Hybrid Electric Vehicle (HEV) (MICHELINI, 2017; BRUCKMAN, 2011, p. 2016; PADULA; SALGADO, 2016, p. 2).

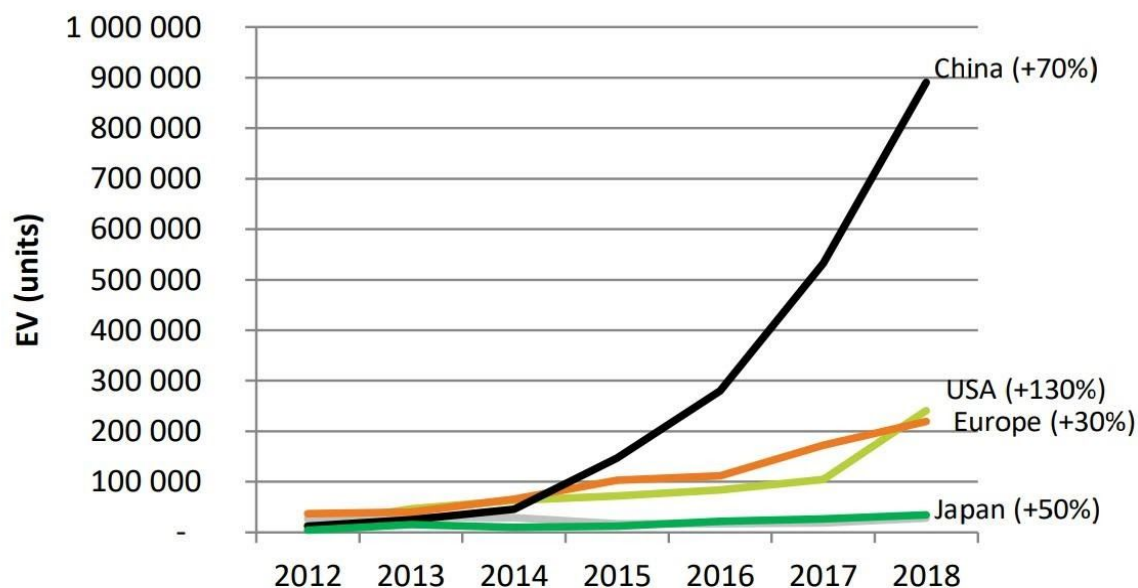
Gráfico 1 - Crescimento do uso da bateria Íon Lítio (Li-ion)



Fonte: Pilot (2019).

De acordo com o relatório da AVICENNE ENERGY (2019) a Ford investirá US\$ 11 bilhões até 2022 para lançar 40 novos carros elétricos e híbridos em todo o mundo; a Volkswagen planeja gastar US\$ 40 bilhões até 2030 para construir versões eletrificadas; a Daimler também investirá cerca de US \$ 11,7 bilhões para lançar 10 modelos híbridos elétricos puros. Já a Nissan se comprometeu a lançar 8 novos veículos elétricos e atingir vendas anuais de 1 milhão de veículos eletrificados em 2022; por sua vez a Toyota vai lançar 10 Evs no início de 2020 e vender 5,5 milhões de veículos elétrico até 2030; a BMW oferecerá 25 novos veículos eletrificados até 2025; a GM projeta vender 20 veículos totalmente elétricos até 2023; por fim, a Honda diz que dois terços do total das vendas de carros serão modelos eletrificados até 2030. Ou seja, a tendência mundial é o aumento da demanda do recurso.

Gráfico 2 - Mercado de veículos elétricos - Hybrid Electric Vehicle (HEV) entre 2012 e 2018

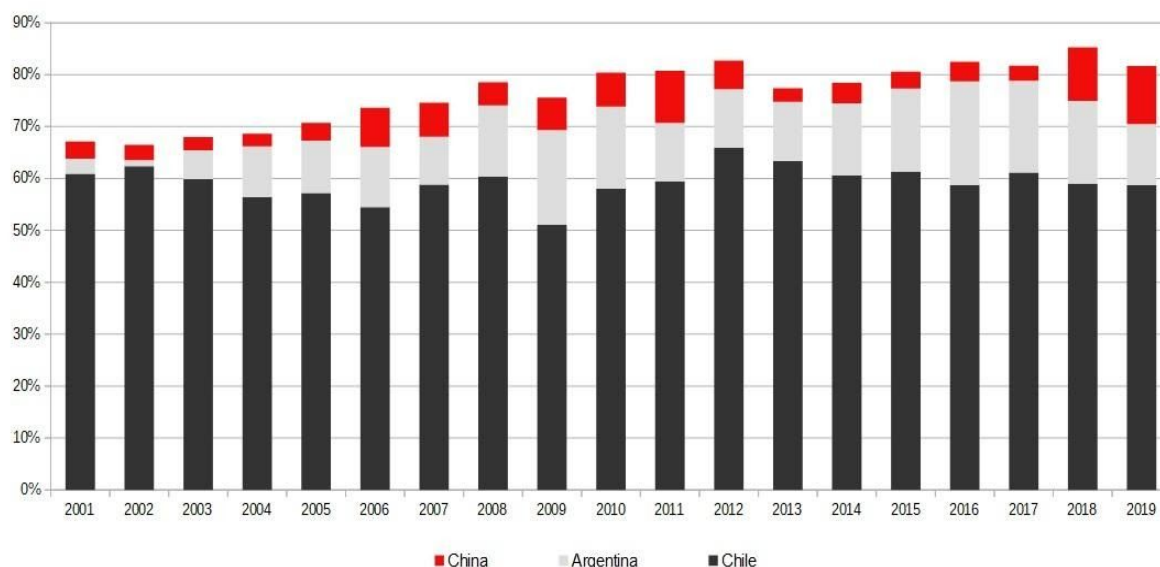


Fonte: Pilot (2019).

A venda de Carros Elétricos no mundo aumentou 90% entre 2002 e 2019. Os maiores exportadores são a Alemanha (22% do total); França (14%); Estados Unidos (13%) e China (13%) (TRADEMAP, 2020). Entretanto, Campbell e Tian (2019) acrescentam que a China nos últimos anos têm consumido veículos elétricos graças a generosos subsídios do governo<sup>17</sup>. A China responde por mais da metade das compras mundiais de carros elétricos. Mais veículos do tipo foram vendidos em Xangai no ano passado que na Alemanha, na França ou no Reino Unido (Gráfico 2).

<sup>17</sup> “O fator mais importante no boom elétrico da China, no entanto, tem sido um complexo sistema de subsídios do governo, que em 2018 oferecia US\$ 7.900 (R\$ 31.000) para a compra de um carro elétrico de longo alcance. Com os incentivos aplicados, um consumidor chinês pode comprar um elétrico por menos de US\$ 15.000 (R\$ 59 mil), valor acessível para milhões de famílias de classe média.” (CAMPBELL; TIAN, 2019).

Gráfico 3 - Principais Exportadores de Carbonato de Lítio entre 2001 e 2019 (%)



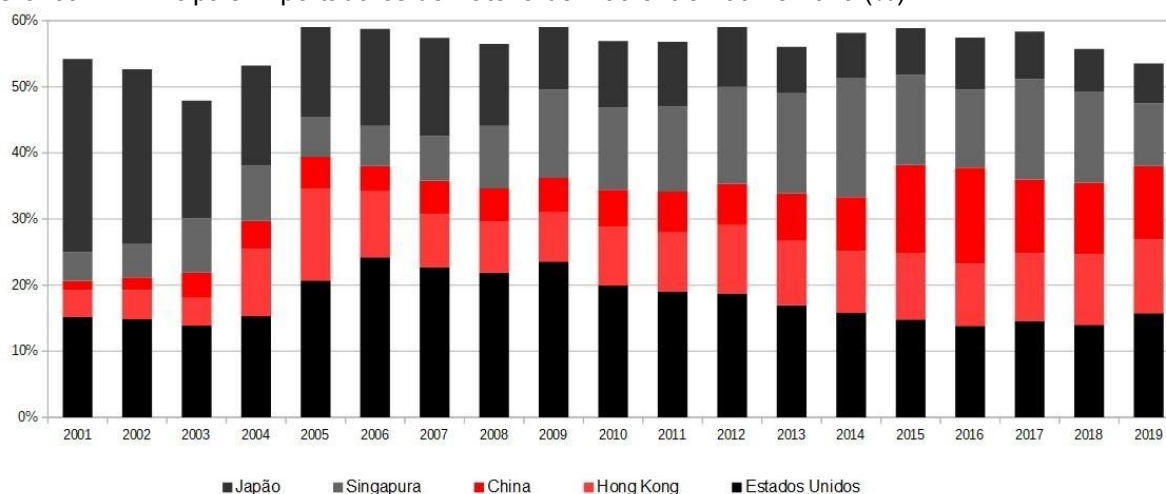
Fonte: elaboração própria a partir de dados do TradeMap (2020).

Desse modo, ressalta-se a importância estratégica das reservas do chamado “ABC do Lítio” entre Argentina, Bolívia e Chile. sublinham as diferentes políticas públicas entre os três países da América do Sul. Na Argentina e no Chile predominam iniciativas de capital privado (situação similar à extração de outros metais estratégicos). Esses capitais privados vêm realizando investimentos cada vez maiores e possuem praticamente a totalidade das reservas de lítio comprovadas. Além disso, grande parte dessas companhias possuem vínculos com empresas automobilísticas ou altamente demandantes de lítio.

Apesar da importância estratégica das reservas do chamado “ABC do Lítio” entre Argentina, Bolívia e Chile, o grande impasse é a falta de articulação entre os Estados vizinhos (PADULA, SALGADO, 2016, p. 15-16). Na Argentina e no Chile predominam iniciativas de capital privado (situação similar à extração de outros metais estratégicos). Esses capitais privados vêm realizando investimentos cada vez maiores e possuem praticamente a totalidade das reservas de lítio comprovadas. Além disso, grande parte dessas companhias já possuem vínculos com empresas automobilísticas ou altamente demandantes de lítio. O investimento privado permite uma melhor capacidade de extração e processamento e conseqüentemente, oferecer lítio às mineradoras estrangeiras a um custo bem mais baixo do que o boliviano. Entre 2001 e 2019 a Argentina e o Chile juntos foram responsáveis em média por 70% das exportações de carbonato de lítio para o mundo (Gráfico 3).

Em contrapartida, a estratégia boliviana se sustentou financiado apenas pelo Estado. O objetivo no médio e longo prazo é incorporar os recursos no projeto nacional soberano de Evo Morales. Em 2019, o governo alcançou lançar o primeiro modelo de EV fabricado 100% na Bolívia pela fábrica Quantum, em Cochabamba. Morales tentou realizar uma parceria com a empresa ACI Systems, da Alemanha para a produção de hidróxido de lítio. Entretanto, o comitê cívico de Potosí rejeitou a proposta temendo a perda da soberania sobre o recurso (VITA, 2020).

Gráfico 4 - Principais Exportadores de Bateria de Lítio entre 2001 e 2019 (%)



Fonte: elaboração própria a partir de dados do TradeMap (2020).

A dificuldade de articulação entre esses países da América do Sul cria obstáculos para a possibilidade de articulação para uma futura integração produtiva envolvendo desde baterias de lítio até carros elétricos. O novo recurso estratégico se insere como os demais na Divisão Internacional do Trabalho, visto que enquanto a Argentina e o Chile vendem a matéria prima, carbonato de lítio, os principais exportadores de baterias encontram-se no Centro do Sistema Internacional. O grande embate da indústria mundial de lítio está desenhado entre Estados Unidos, China e Japão (Gráfico 4). Argumenta-se que a contestação a essa hierarquia só será possível através do Estado como grande articulador, o que o governo boliviano buscou fazer até ser deposto, em novembro de 2019. Assim como as tensões e as perdas territoriais descritas anteriormente, o recente golpe de Estado fortalece a hipótese da pesquisa sobre a instabilidade e os conflitos de interesses que envolvem essa região, principalmente em relação aos avanços estrangeiros e imperialistas aos recursos e as potencialidades geopolíticas da região.

## CAPÍTULO 2 - INTEGRAÇÃO REGIONAL: BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E TEÓRICA

### 2.1 A DESARTICULAÇÃO DO CENTRO-OESTE DA AMÉRICA DO SUL (1956-1980)

As iniciativas de integração na *primeira onda de regionalismo* e do *antigo regionalismo* foram fortemente influenciadas pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), a partir da década de 1950. Apesar da Comissão ter nascido a partir da Organização de Estados Americanos (OEA), ganhou autonomia e vida na América Latina a partir dos textos *O desenvolvimento econômico da América Latina e seus principais problemas* (1949) e *Mercado Comum latino-americano* (1959) desenvolvidos pelo argentino Raúl Prebisch. O seu trabalho ficou responsável por um arcabouço teórico com objetivo de compreender a realidade e estabelecer estratégias para ultrapassar as vulnerabilidades da periferia latino-americana. A estratégia do Estruturalismo latino-americano era alcançar um desenvolvimento “virado para dentro”. O debate sobre a necessidade de integrar-se, industrializar-se foi bastante vivo naquele cenário (BRICEÑO RUIZ; DE LOMBAERDE, 2018, p. 265; TAVARES, 1976, p. 28). Certamente o processo de Integração latino-americana sofreu influências diretas da Comunidade Europeia consolidada em 1951 e do alvorecer cepalino na região. Esse contexto de pós Segunda Guerra Mundial forneceu estrutura para a *primeira onda* de regionalismo e do velho regionalismo, como descreve José Paradiso:

*Durante la primera pulsación, el objetivo central era el desarrollo económico identificado con la industrialización, inicialmente sustitutiva de importaciones y orientada hacia la exportación de bienes no tradicionales después. No se trataba sólo de objetivos “materiales”, sino de un conjunto amplio de valores y aspiraciones de las sociedades involucradas: capacidad de decisión, realización de la justicia social, preservación de las identidades culturales, prosecución de “un lugar en el mundo” (PARADISO, 2009, p. 94)*

Em 1960 a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC) foi formada. A institucionalização se deu a partir do Tratado de Montevideu e contou inicialmente com Brasil, Argentina, Chile, México, Paraguai, Peru e Uruguai como membros. Depois aderiram Colômbia, Equador, Bolívia e Venezuela. O bloco nasceu com o objetivo de aderir ao livre-comércio, deixando de lado parcialmente a preocupação com as assimetrias entre seus membros (PECEQUILO, 2015, p.12; CERVO, 2003, p.6; PARADISO, 2009, p. 95; SEVERO, 2015, p. 133). A “estratégia de desenvolvimento”



entre os países da ALALC não era horizontal. O Brasil, a Argentina e o México enxergavam pela perspectiva “Comercialista”, ou seja, pela liberalização comercial, enquanto o restante “integracionista” defendia a integração como mecanismo de desenvolvimento regional, baseado na promoção industrial e complementaridade econômica (PRAZERES, 2005, p.22). Apesar das recomendações da CEPAL<sup>18</sup>, os processos históricos dependem de inúmeros fatores combinados, como a vontade dos Estados. Nesse caso, principalmente da maior economia, o Brasil. Por outro lado, Barros e Ramos (2013, p. 8) sublinham que as próprias políticas nacional-desenvolvimentistas com barreiras tarifárias, políticas protecionistas e de substituição de importações se tornaram obstáculos para iniciativas de integração que implicavam na cessão parcial de soberania do bloco.

Essa dicotomia impulsionou outro processo de integração da região com a identidade “integracionista”. Apesar do impulso integracionista, ressalta a falta de articulação entre as porções entre o centro-oeste do subcontinente. O Pacto Andino foi institucionalizado a partir do Acordo de Cartagena<sup>19</sup> em 1969. O bloco nasceu com objetivos audaciosos, estabelecer uma união aduaneira e econômica que se estenderia por toda América Latina. Inicialmente, contou com cinco integrantes: Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Chile. Entre os avanços multilaterais, destaca-se a criação da Corporação Andina de Fomento. O Acordo descreve os seus principais princípios:

Os objetivos deste Acordo são promover o equilíbrio e harmonia desenvolvimento dos Países Membros em condições equitativas, por meio da integração e da economia e cooperação social; para acelerar o seu crescimento e a taxa de criação de empregos; e para facilitar sua participação no processo de integração regional, visando o gradual formação de um Mercado Comum Latino-americano. Este Acordo também visa reduzir a vulnerabilidade externa e melhorar o posicionamento do Países Membros no contexto econômico internacional; para fortalecer a solidariedade sub-regional, e reduzir as diferenças existentes nos níveis de

<sup>18</sup> Para Raúl Prebisch (1959, p.21) *“no se trata de derribar las barreras de aduana para la producción existente en la América Latina, sino de evitar que esas barreras hagan nacer precariamente y desarrollarse esas industrias dinámicas que van a tener que crecer rápidamente en la América Latina si es que esta región del mundo ha de cumplir sus designios. Por otro lado, se ha de tener en cuenta que una extensa variedad de productos primarios y alimenticios podrían circular libremente si es que se resuelven previamente algunos problemas comerciales y de pagos que han obstaculizado hasta ahora su libre circulación.”*

<sup>19</sup> *“The objectives of this Agreement are to promote the balanced and harmonious development of the Member Countries under equitable conditions, through integration and economic and social cooperation; to accelerate their growth and the rate of creation of employment; and to facilitate their participation in the regional integration process, looking ahead toward the gradual formation of a Latin American Common Market. This Agreement also seeks to reduce external vulnerability and to improve the positioning of the Member Countries within the international economic context; to strengthen sub regional solidarity, and to reduce existing differences in levels of development among the Member Countries. These objectives are aimed at bringing about an enduring improvement in the standard of living of the subregion’s population.”* Disponível em : <[http://badicc.cepal.org/Normativas/CAN/Ingles/Cartagena\\_Agreement.pdf](http://badicc.cepal.org/Normativas/CAN/Ingles/Cartagena_Agreement.pdf)>.

desenvolvimento dos Países Membros. Esses objetivos visam trazer uma melhoria duradoura no padrão de vida dos população da sub-região. (Tradução livre do Acordo de Cartagena, 1969, Artigo 1)

Poucos anos depois, o contexto impulsionou as mudanças entre os membros, com a entrada da Venezuela em 1973 e a saída chilena em 1977. Nesse período, a América Latina enfrentou uma relação conturbada com a democracia. Apesar das convergências entre os regimes ditatoriais, a liberalização econômica e a submissão ao imperialismo norte-americano não foram horizontais e constantes. No caso chileno, o golpe no reformista Salvador Allende e a instauração do regime de Augusto Pinochet, elegeu o caminho da liberalização comercial, se colocando de costas aos vizinhos<sup>20</sup>. Esse passo entrou em contradição com a sua participação em iniciativas regionais, principalmente nos moldes do Pacto Andino.

No plano internacional também houve mudanças. O Fim de Bretton Woods em 1971 marcou a desvinculação do padrão monetário internacional do ouro. Desse modo, possibilitou que o dólar norte-americano se desvalorizasse e convertesse o Sistema Internacional em um estado de liquidez quase incontrolável (TEIXEIRA, 1999). As concessões comerciais da ALALC não foram suficientes para se sobrepor ao dólar barato e viabilizar as importações dos bens dos parceiros da região. Esse cenário contribuiu para o enfraquecimento das relação comerciais e dessa forma, também colaborou também para o fim da Associação. Por outra perspectiva, a experiência integracionista deixou um importante legado para as novas iniciativas ao colaborar para “despertar a consciência a respeito das potencialidades coletivas, das complementaridades possíveis e das responsabilidades conjuntas dos Estados da região, a experiência serviu para evidenciar as fragilidades da cooperação sub-regional.” (PRAZERES, 2005, p.24).

Mesmo com vocação oposta à perspectiva comercialista da ALALC, o Pacto Andino também sofreu com a perda do seu dinamismo interno. A Tarifa Externa Comum não estava definida e a promoção industrial, estagnada. Por fim, foi estremecido por hostilidades entre o Peru e o Equador em 1981 e pelo golpe de Estado na Bolívia, em 1980. As crises após o Choque do Petróleo de 1973 e 1979 redefiniram o Acordo de Cartagena. Em 1987, o Protocolo de Quito permitiu a consolidação de acordos bilaterais

---

<sup>20</sup> Renata Peixoto de Oliveira, ressalta que a chegada de Pinochet significou muito mais do que o abandono do Pacto Andino, mas o desmonte do Estado Chileno e dos caminhos soberanos que trilhou Allende para o país. O esforço do general chileno deixou marcas eternas no Estado e que inviabiliza até os dias de hoje a construção de outra estratégia (PEIXOTO, 2019, p.35).

entre os membros e reduziu os instrumentos de política industrial regional. A flexibilização garantiu a coesão do grupo (GOLDBAUM; LUCCAS, 2012, p. 6).

Nos anos 1980 a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) substituiu a ALALC<sup>21</sup>. As lições da antiga iniciativa deixaram de lado a visão comercialista para buscar construir uma nova estrutura no processo integracionista introduzido pelos conceitos de “objetivo de longo prazo” e “de forma gradual e progressiva” (SEVERO, 2015, p. 150, PRAZERES, 2005, p.26; GRANATO, 2015, p. 65).). Um dos grandes avanços, foi o mecanismo de comércio compensado por meio do Convênio de Créditos Recíprocos (CCR). De acordo com a ALADI, na década de 1980, do total do fluxo comercial 80% foi por via CCR. As vantagens para os países importadores, que não precisam usar dólar nas transações e para os exportadores, cujo, risco de não recebimento por alguns Bancos Centrais é mínimo. Por outro lado, a desvantagem de usar o CCR é assombrada pela necessidade estrutural e permanente de divisas para adquirir os bens que não são produzidos dentro da região. No saldo global da compensação, geralmente há países credores e, nesse sentido, há uma decisão política ao efetivar um comércio via CCR. O “restante” dos pagamentos era parcelado em dólar (FERES, 2020).

## 2.2 PROCESSO DE INTEGRAÇÃO NO MUNDO UNIPOLAR DOS ANOS 1990

As iniciativas de integração a partir dos anos 1990 foram marcadas pelo aprofundamento de um cenário no qual houve uma convergência entre os governos Latino Americanos em mergulhar seus Estados em um “paradigma normal”, se conformando em apenas “prover a estabilidade econômica, logo reduzida à estabilidade monetária, e ao mercado a função de prover tudo o mais, sobretudo o próprio desenvolvimento” (CERVO, 2008, p. 77). As grandes crises financeiras da década e a necessidade de integrar-se no novo mundo unipolar impulsionaram a América Latina para um tipo de projeção internacional e desenvolvimento econômico subordinado

---

<sup>21</sup> Pecequillo (2015, p. 27) esclarece que “De 1902 a 1985, a relação entre o Brasil e a América Latina foi caracterizada por um relativo distanciamento mútuo e aproximações instrumentais. Esta situação resulta tanto dos princípios e paradigmas da política externa brasileira, que orientam sua agenda regional e global, como dos referenciais de seus vizinhos em suas relações internacionais. A presença dos Estados Unidos no continente, de um lado, e a percepção ambígua sobre o Brasil, como ameaça e/ou parceiro, afetam estes intercâmbios e as possibilidades de sua expansão e aprofundamento. A atração de poderes extrarregionais também enfraquece laços regionais. A somatória destes fatores gera duas tendências: a valorização do âmbito global em detrimento do regional, e, na região, movimentos pendulares de aproximação e distanciamento.”

(PECEQUILO, 2013, p. 102). Para Tavares e Belluzzo (2002, p. 158) “a chamada globalização foi, na verdade, um processo de expansão concentrada da economia mundial, que levou a uma situação assimétrica na qual são poucos os beneficiários, muitos os perdedores e um só que manda.”

Esse foi o cenário da *segunda onda do regionalismo* na região. Os fatores internos e externos remodelaram a CEPAL sob uma nova óptica, a do *regionalismo aberto* (CEPAL, 1994) e *novo regionalismo* (BID, 2002). Nesse contexto, a relação entre a Periferia e o Centro foi mediada essencialmente a partir das condições impostas pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT). Esses mecanismos operaram no sentido de impulsionar a liberalização do comércio, representando a reafirmação da hegemonia americana, baseada especialmente no poder militar e no dólar (SEVERO, 2015, p. 82; PADULA, 2011, p. 144; PECEQUILO, 2013, p.101). Dessa forma, a partir de novos fatores combinados, na década de 1990 o CCR foi desestimulado. Sublinham-se a crescente desnacionalização de empresas estatais e privadas na América Latina; o aumento das taxas de juros nacionais e o processo de internacionalização do sistema financeiro (BATISTA JR, 1994). Nos anos 1990, o presidente brasileiro Fernando Collor e o argentino Carlos Menem reorientaram os caminhos da integração regional proposta anteriormente pelo presidente Sarney e Alfonsín<sup>22</sup>. Vinte anos depois da criação do MERCOSUL, Sarney esclarece:

As coisas iam bem. Desenhamos um plano geral de mecanismos bilaterais com vistas ao grande projeto: comissões parlamentares que acompanhassem as decisões, representantes da sociedade civil, um banco de compensações e até uma moeda comum, o gaúcho... Nossa visão não era somente a de uma união aduaneira, mas a de um mercado comum, onde nos vacinarmos contra as assimetrias. Pretendíamos trabalhar por setores até chegar à totalidade da economia... Mas nos equivocamos no processo de integração quando, em julho de 1990, Brasil e Argentina assinaram a Ata de Buenos Aires, decidiram mudar os rumos e, em vez de focalizar o mercado comum, priorizaram o desenvolvimento de uma área de livre comércio e de uma união aduaneira em um prazo de cinco anos... A abordagem de integração setorial foi abandonada (SARNEY, 2010, pp.263-265).

O MERCOSUL foi consolidado entre o Tratado de Assunção de 1991 até

---

<sup>22</sup> Moniz Bandeira (2010, p. 463) relata que ambos presidentes “chegaram à conclusão de que, isoladamente, o Brasil e a Argentina pouco ou quase nada iriam mudar na ordem mundial, mas, unidos, poderiam influir gradativamente nas decisões de interesse da América Latina, desde que as ameaças afetavam a estabilidade do continente - crise centro-americana, dívida externa - a diversas outras questões, como corrida armamentista, as diversas formas de protecionismo comercial praticado pelas potências industriais, a instabilidade dos preços dos produtos exportados pelos países em desenvolvimento, a transferência e o desenvolvimento da tecnologia.”

sua institucionalização em 1994 por meio do Protocolo de Ouro Preto. Seus membros Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai pouco se preocuparam com suas assimetrias. O objetivo principal foi a liberalização comercial automática. No entanto, para o diplomata Luís Cláudio Villafañe G. Santos, o Mercosul criou uma nova “dimensão da identidade internacional do Brasil. O entendimento entre Brasil e Argentina, a que se vieram somar Paraguai e Uruguai, confirmou uma longa história de intercâmbios, interesses, conflitos e cooperação entre os países do Cone Sul” (2014, p. 113). Entretanto, esse receituário de “integração estratégica” foi muito mais presente no século XXI do que na década de 1990. O processo acelerado de globalização com o fim da União Soviética transformou o Sistema Internacional em unipolar. A concentração de poder no Sistema Internacional tornou o “desenvolvimento” da periferia latino-americana vinculada às diretrizes norte-americana. Tratava-se de um “esgotamento” no processo de substituição de importações (BARROS; CALIXTRE, 2011, p. 77). Por outro lado, para o caso brasileiro, Fiori ressalta:

De qualquer maneira, o importante é que se tenha claro que esta tutela não foi uma mera imposição externa: antes do Acordo de 1999 [FMI], aceitá-la foi uma opção interna de nossas elites econômicas e políticas comandadas, hoje, por uma aliança bem-sucedida entre o que se poderia chamar de cosmopolitismo de cócoras de uma parte da intelectualidade paulista e carioca atrelada às altas finanças internacionais, e o localismo dos donos do sertão e da malandragem urbana brasileira (FIORI, 2000, p. 22)

Desse modo, no processo de consolidação do Mercosul, o Brasil já buscava acordos de livre comércio com o restante do subcontinente. O objetivo do presidente brasileiro Itamar Franco era a formação da Área de Livre Comércio da América do Sul (ALCSA) em contraposição ao Tratado Norte-Americano de Livre-Comércio (TCLAN) com a adesão do México (BANDEIRA, 2010, p. 489, VILLAFANE, p. 118; BARROS; CALIXTRE, 2011, p. 184). Em contrapartida, para os Estados Unidos não interessava o nascimento de uma área de livre comércio tendo como núcleo o Mercosul, mas a criação de uma área de livre comércio com toda a América:

O modelo da Alca, configurado pelo NAFTA, era o de uma simples zona de livre comércio, onde mercadorias poderiam circular com a máxima liberdade, sem permitir, entretanto, a livre movimentação da força de trabalho, dentro do seu perímetro, e sem a adoção de uma tarifa externa comum para o resto do mundo, de uma política comercial comum e harmonização de política setoriais, como a política agrícola, a exemplo do que ocorria com a União Europeia (BANDEIRA, 2010, p. 491).

Seguindo caminhos bastante similares, os países andinos, em 1989,

reestruturaram o modelo de integração previsto inicialmente pelo Acordo de Cartagena. Assinado em 1996, o Protocolo de Trujillo alterou substancialmente o Pacto Andino, transformando-o em Comunidade Andina de Nações (CAN) entre a Bolívia, a Colômbia, o Equador, o Peru e a Venezuela (GOLDBAUM; LUCCAS, 2012, p. 6).

A conexão institucional entre os polos pelo centro-oeste do subcontinente sul-americano foi pouco discutida e motivada internamente. As interações práticas no âmbito da infraestrutura, do comércio e da articulação produtiva também foi pouco impulsionada nesse momento. Dentre os motivos, destacam-se a falta de complementariedade entre as economias, a ausência de articulação por parte da Bolívia para intermediar fisicamente as duas porções e a falta de um projeto de desenvolvimento soberano. O maior esforço nesse sentido foi por meio do Acordo de Complementação Econômica entre o Mercosul e a Bolívia em 1996.

Na década de 1990, a América Latina se viu imersa em um processo de reformas políticas e econômicas e abertura comercial que afetou, em diferentes graus, as estruturas econômicas e produtivas dos países da região. Como consequência, levou à intensificação da participação de investimentos privados na área de infraestrutura, acompanhada pela diminuição dos investimentos públicos, “devido ao grande déficit que acumulava o investimento no setor por conta da delicada situação fiscal dos países da América Latina dada a sequência de crises internas e externas” (SANTIAGO, 2011, p. 8; PINHEIRO; GIAMBIAGI, 2000, p.30; COUTO, 2013, p.46; TAVARES, BELUZZO, 2002, p. 153). Conforme Santiago:

Nas últimas décadas, o investimento em infraestrutura caiu drasticamente na maioria dos países da América Latina e do Caribe. O investimento público neste setor baixou de 3,1% do produto interno bruto (PIB), entre 1980-1985, para 0,8% entre, 1996-2001, em seis grandes países da região, enquanto o investimento privado aumentou de 0,6% para 1,4% (SANTIAGO, 2011, p.9).

A diminuição do investimento público pode ser explicada pela austeridade fiscal, resultado das crises macroeconômicas que afetaram a região entre os anos 1980 e 2000 (COUTO, 2013, p. 46). Como resultado do aumento das inversões privadas, as parcerias público-privadas (PPPs) estiveram majoritariamente orientadas para a evasão fiscal. Além da renegociação de concessões ter uma alta incidência na região, o setor público passou a assumir os riscos que não lhe correspondiam e as demandas técnicas e institucionais acarretadas pela participação privada foram maiores do que o previsto inicialmente. As políticas neoliberais certamente atraíram investimentos, no entanto,

grande parte foi absorvido pelas desnacionalizações, e não para suprir a demanda por infraestrutura sul-americana. Nesse sentido, argumenta-se o papel essencial do Estado para articular e induzir o setor da construção (SANTIAGO, 2011, p. 11; PAZ, 2011, p.30).

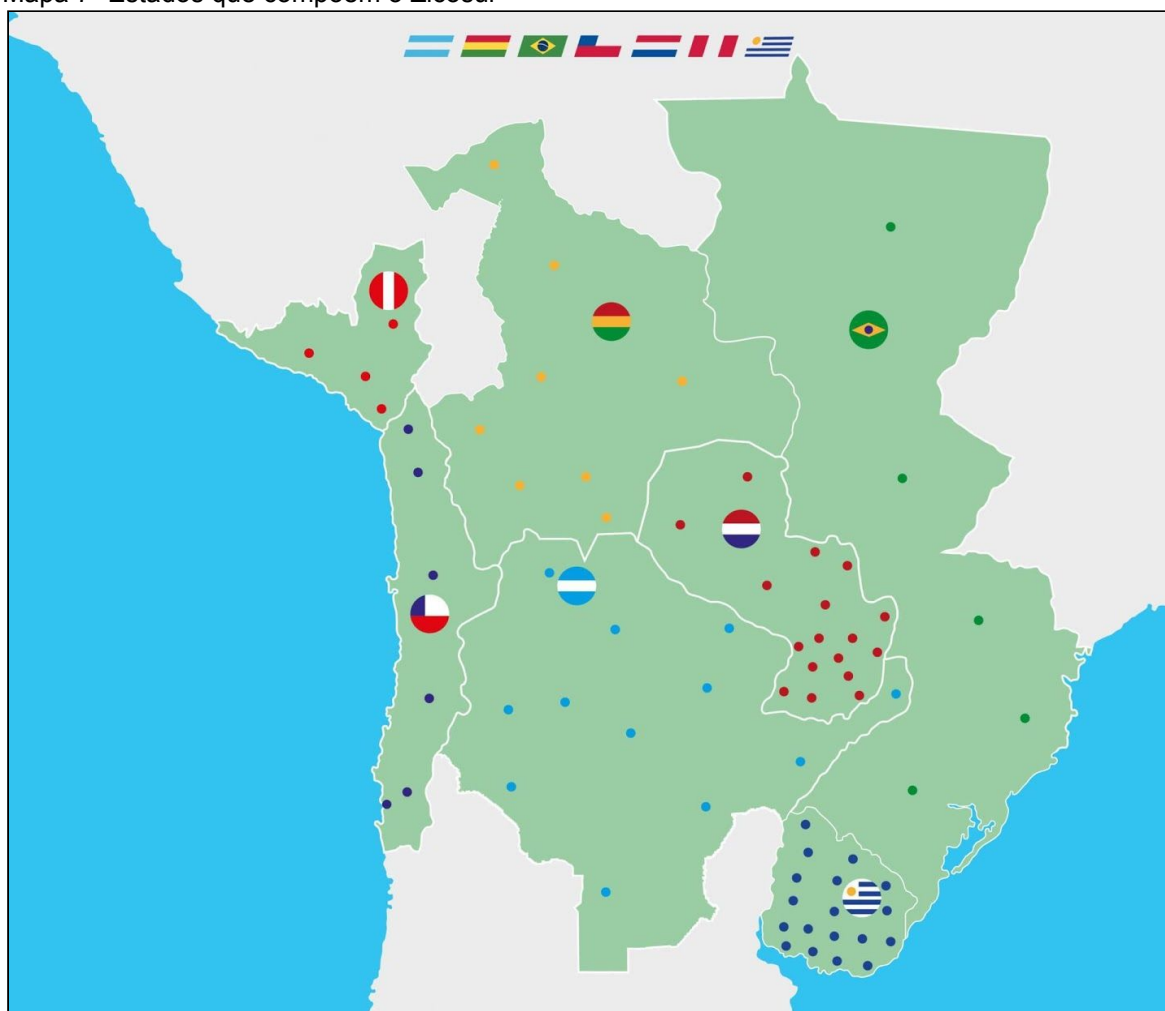
Certamente, a ausência de infraestrutura é capaz de condenar o comércio Regional. Essa preocupação em relação à infraestrutura da América do Sul foi um grande motor para a edificação da Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul (Zicosur). Esse movimento dialoga com o trabalho a partir da percepção da Zicosur da relevância que o centro-oeste possui para a integração da América do Sul. Sua criação se deu a partir do I Encontro Zicosur Ásia-Pacífico em 1997<sup>23</sup>, com a participação de Embaixadores e empresários de diversos países asiáticos. A zona nasceu com objetivo de canalizar as demandas regionais do centro-oeste sul-americano via espaços de cooperação e pactuação entre governos e empresas. O segundo passo foi consolidado no próximo ano, no II Encontro ZICOSUR Ásia-Pacífico. Decidiu-se criar um grupo de trabalho composto pelas autoridades as políticas de cada região da Zicosur com objetivo de estabelecer políticas e ações de desenvolvimento partilhado para a consolidação da Zona no cenário internacional de investimentos, produção e comercialização. Entretanto, a institucionalização ocorreu apenas em 2005 no VIII Encontro de Salta Argentina.

Desde então fazem parte da Zicosur a Argentina (Catamarca, Chaco, Corrientes, Formosa, Jujuy, La Rioja, Misiones, Salta, Santa Fé, Córdoba, Santiago del Estero e Tucumán); a Bolívia (Beni Chuquisaca, Cochabamba, Oruro, Pando, Potosí, Santa Cruz de la Sierra e Tarija); Brasil (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande Do Sul e Santa Catarina); o Chile (Antofagasta Arica & Parinacota, Atacama, Tarapacá e Coquimbo); o Paraguai (Alto Paraguay, Alto Parana, Amambay, Boquerón, Caaguazú, Concepción, Caninduyú, Caazapá, Central, Cordillera, Guairá, Itapúa, Misiones, Ñeembucú, Paraguairí, Pte. Hayes, San Pedro, Perú, Arequipa, Puno, Tacna e Moquegua) e o Uruguai (Artigas, Canelones, Cerro Largo, Colonia, Durazno, Flores, Florida, Lavalleja, Maldonado, Montevideo, Paysandú, Río Negro, Rivera, Rocha, Salto, San José, Soriano, Tacuarembó e Treinta y Tres).

---

<sup>23</sup>De acordo com a página da Zicosur, a iniciativa remonta desde 1973, em pleno contexto de consolidação da Economia Japonesa e expectativa de crescimento do sudeste asiático. Dessa forma, os Grupo de Empresários do Centro Oeste América do Sul (GEICOS) operaram no sentido de estabelecer um mercado regional integrando o noroeste da Argentina, o norte do Chile, o sudeste da Bolívia e o Paraguai com a Ásia. Sem embargo, as crises econômicas na região combinadas com a perda da democracia fizeram com o movimento estagnar-se.

Mapa 7- Estados que compõem o Zicosur



Fonte: Zicosur (2020).

De acordo com a página do Zicosur, a zona tem como objetivos: i) otimizar a capacidade de produção da Zona via Corredores Bioceânicos para conduzi-los aos mercados da Ásia-Pacífico; ii) divulgar a oferta exportável da sub-região; iii) incorporar valor agregado aos recursos naturais disponíveis; iv) promover a expansão e diversificação do comércio, v) facilitar as trocas comerciais entre esses mercados e o MERCOSUL, por meio dos corredores Bioceânicos; vi) buscar investimentos produtivos e novas tecnologias na produção essencialmente agrícola e energética do centro-oeste da América do Sul; vii) harmonizar a aplicação de padrões e estratégias fito e zoo sanitárias comuns.



Para tanto, prevê que será necessário promover a conexão das hidrovias Paraguai-Paraná e Paraná-Tietê com as rotas oceânicas; desenvolver esquemas de transporte multimodal do Corredor Bioceânico Norte-Pacífico-Atlântico, por meio de desenvolvimento de projetos e seus financiamentos; canalizar investimentos nos complexos de energia e gás da região Bolívia-Argentina-Brasil e por fim, otimizar a travessia de fronteira via desburocratização e simplificação das agências de controle de fronteiras.

## **2.3 VIRADA DOS ANOS 2000: A IMPORTÂNCIA DA BOLÍVIA PARA A AMÉRICA DO SUL**

As crises fiscais forçaram a criação de um Grupo de Trabalho sobre Coordenação de Políticas Macroeconômicas com objetivo de impulsionar o intercâmbio dentro do Mercosul (CANO, 1999, p. 15; COUTO, 2006, p. 46). A partir desses movimentos, no último mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso, ocorreu a primeira reunião que contou com a presença de todos os Chefes de Estado dos países sul-americanos (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela) com intuito de debater a democracia, crime organizado e tráfico de drogas, tecnologia e principalmente, a integração comercial e as demandas de integração de infraestrutura da região. Vale sublinhar que esse passo marcou a mudança definitiva da percepção da prioridade brasileira para América do Sul<sup>24</sup> (LAMPREIA, 2000; BANDEIRA, 2010, p. 565). Segundo Guimarães:

O conceito de América do Sul, como conceito geopolítico, e não o conceito de América Latina, um conceito étnico, muito genérico, e sem consistência com seus reais interesses econômicos, políticos e geopolíticos, foi que sempre pautou, objetivamente, a política exterior do Brasil, e até a metade do século XX suas atenções concentraram-se, sobretudo, na região do Rio da Prata, ou seja, Argentina, Uruguai, Paraguai e Bolívia, que conformavam sua vizinhança e com os quais havia fronteiras vivas comuns, i. e, fronteiras habitadas. O entendimento do Brasil era de que havia duas Américas, distintas não tanto por suas origens étnicas ou mesmo diferença de idiomas, mas, principalmente, pela geografia, com as implicações geopolíticas, e esse foi o parâmetro pelo qual se orientou a política exterior do Brasil, que no curso do século XIX se absteve de qualquer envolvimento na América do Norte, Central e Caribe, enquanto resguardava a América do Sul como sua esfera de influência (GUIMARÃES, 2008, p. 12)

---

<sup>24</sup> Moniz Bandeira (2010, p.565) argumenta que “a percepção de duas Américas modelou desde o tempo do Império a política exterior do Brasil, que resguardava a América do Sul como sua esfera de influência, e abstinha-se de qualquer envolvimento na América do Norte, Central e Caribe, por constituírem a esfera de influência dos EUA.”

No mesmo sentido, Barros e Ramos (2013, p. 8) contribuem:

pode-se dizer que a América do Sul é a circunstância geográfica do Brasil, enquanto a América Latina é sua circunstância cultural e civilizacional. As circunstâncias latino-americana e sul-americana da civilização e territorialidade brasileira não impeliram o Brasil independente, contudo, a buscar relações mais densas com os países vizinhos.

Desse modo, consolidou-se um mecanismo intragovernamental com o objetivo de impulsionar não somente o âmbito comercial, mas um processo de integração visando também a infraestrutura de energia, transportes e comunicações: A Integração de Infraestrutura da América do Sul (IIRSA). O objetivo foi dar impulso à infraestrutura regional, dentro da perspectiva do regionalismo aberto (PADULA, 2011). Esta visão até então dominante resultaria em uma integração de infraestrutura que prioriza a criação de “corredores de exportação”, ligando o interior ao litoral no intuito de favorecer a conexão aos mercados globais. A preocupação da IIRSA com as assimetrias econômicas, sociais e de infraestruturas entre os países-membros era praticamente inexistente. Dessa forma, a integração de infraestrutura poderia significar a expansão da competitividade do Centro e a manutenção do status quo da região (BRASIL, 2008, p.4). No mesmo sentido, André da Paz acrescenta que “as redes de integração física de transporte na América do Sul são marcadas tanto pela herança histórica de economias agrário-exportadoras como pela modernização e formas de articulação nas economias nacionais nos últimos cinquenta anos” (PAZ, 2011, p. 32).

A preocupação com as assimetrias econômicas, sociais e de infraestruturas entre os países-membros era praticamente inexistente. Dessa forma, poderia significar a expansão da competitividade e a manutenção do status quo da região (BRASIL, 2008, p.4). Nos anos 1990 o Estado perdeu parte do seu poder na articulação nos processos de planejamento, financiamento e execução diante do aumento das privatizações e concessões. Na IIRSA dos anos 2000, os Estados sul-americanos continuaram com papel coadjuvante. A iniciativa contou como motores e centros de decisão, o Banco Internacional de Desenvolvimento (BID), que tem os EUA principal acionista, o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata) e a Corporação Andina de Fomento (CAF). De acordo com Couto:

A IIRSA nasceu com uma concepção de atrair o setor privado para participar do equacionamento financeiro dos projetos. No Brasil, os investimentos na área começavam a diminuir com a redução da agenda

privatizadora empreendida na década de 1990. E, mesmo nessa década, grande parte dos investimentos no setor havia sido direcionado à transferência de ativos, e não a novos investimentos. Com a infraestrutura deficiente, à míngua dos investimentos externos e a crise fiscal do Estado diante das turbulências financeiras de epicentro asiático e mexicano que assolaram a região, a IIRSA representou uma tentativa de resgatar a corrente de investimentos em infraestrutura para a região. (COUTO, 2013, p.156)

No entanto, na visão mais otimista de Samuel Pinheiro Guimarães,

A Iniciativa para a Integração da Regional Sul-Americana (IIRSA), em 2000, foi um passo de grande importância neste esforço de planejamento, que necessitava para se concretizar da alavanca regional do financiamento. (GUIMARÃES, 2008, p. 67)

Nesse período, o mecanismo de compensação da ALADI ganhou uma nova roupagem. O CCR voltou de forma paulatina, impulsionado pela exportação de serviços por meio de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (programa BNDES-Exim). A reativação foi potencializada por fatores como i) a demanda da Venezuela, que crescia a altas taxas e, voltada à integração regional, priorizou a importação por bens e serviços dos países da América Latina; ii) a necessidade de reativação da Argentina, que se recuperava da grave crise econômica gerada pelo liberalismo do governo Menem e pela desvalorização da moeda brasileira em 1999; iii) a recuperação da atividade de grandes construtoras brasileiras, muitas delas criadas durante a década de 1970, que atuavam com capacidade ociosa e requerem apoios financeiros (FERES, 2020a).

O BNDES fomentou, dessa forma, o apoio às exportações de serviços de construção na região, por meio do financiamento de importantes empresas brasileiras, como a Odebrecht, a Andrade Gutierrez, a Camargo Corrêa, a OAS e a Queiroz Galvão. O desembolso total do banco chegou a US\$ 10,5 bilhões e alcançou 12 países latino-americanos (receptores de 75,6% dos desembolsos). Nesse novo molde, o uso do Convênio torna-se uma garantia de pagamento porque se estabelece um “modelo de transferência de risco”. Grosso modo, o país que não “pagar” suas dívidas não estará em débito com um sócio, mas com todos os doze signatários do convênio, gerando desconfortos no âmbito regional. Assim, o CCR deixou de ser utilizado exclusivamente para transações comerciais e financiador de serviços e se tornou um mecanismo de garantia e confiança regional. Dessa forma, nos anos 2000, a combinação do BNDES e

do CCR, foi responsável por promover obras de infraestrutura, impulsionar a cadeia produtiva brasileira e facilitar o pagamento das iniciativas realizadas nos países vizinhos. Para Barros e Ramos (2013, p. 12) “o resultado foi a ampliação da presença brasileira nos países vizinhos, tanto do governo como de empresas, e, conseqüentemente, da capacidade de projeção política do Brasil face aos demais países.”

Com a entrada no novo século e a vitória dos governos de Hugo Chávez (Venezuela) em 1999; de Luiz Inácio Lula da Silva (Brasil) e Néstor Kirchner (Argentina) em 2003; de Tabaré Vázquez (Uruguai) em 2005; de Evo Morales (Bolívia) em 2006, de Rafael Correa (Equador) em 2007 e de Fernando Lugo (Paraguai) em 2008 reforçaram as relações de integração na América do Sul. Esse conjunto de fatores estruturou a chamada terceira onda de regionalismo e do Regionalismo Pós-liberal. O Mercosul ganhou uma nova roupagem ao isolar a visão meramente comercialista que gerava constrangimentos e aprofundava as assimetrias entre os vizinhos. Tratava-se, portanto, de buscar construir um processo com compromissos mais amplos e diversificados, resgatando o espírito de antes da supremacia do pensamento neoliberal (CERVO, 2008; VIGEVANI; OLIVEIRA; CINTRA, 2003, GUIMARÃES, 2008, p. 23, SEVERO, 2017, p. 149; SEVERO, 2015, p. 228).

Com a mudança do posicionamento dos Estados sul-americanos frente à rearticulação na balança de poder do Sistema Internacional e a tentativa imperialista frustrada do projeto Área de Livre Comércio das Américas (ALCA), a discussão sobre a debilidade da infraestrutura e da logística da América Latina torna-se uma pauta essencial e começa a alçar novos voos no caminho de traçar uma estratégia conjunta. É nesse momento que as prioridades dos projetos mudam de tom em relação aos anos 2000 e os Estados passam a ter uma maior autonomia decisória. Entre as iniciativas, destacam-se a criação do Fundo para a Convergência Estrutural do MERCOSUL (FOCEM) em 2006, com o objetivo de financiar obras e combater as assimetrias entre os membros do bloco<sup>25</sup> e a criação do Parlamento do MERCOSUL (VEIGA e RIOS, 2007, p. 25-26; PUNTIGLIANO, 2013, p. 85; CERVO, 2008). Para Amado Cervo, representou uma inflexão do Paradigma Normal para o Paradigma do Estado Logístico.

---

<sup>25</sup> O Focem conta com apenas US\$ 100 milhões. No entanto, esse valor é classificado como fundo perdido, ou seja, não é um empréstimo. Cada país desembolsa conforme o peso do seu PIB, nesse sentido, o Brasil contribui com 70%, seguido pela Argentina com 27%, Uruguai com 2% e por fim, o Paraguai com apenas 1%. Em contrapartida, os recursos destinados no sentido inverso, para Paraguai, 48%; para o Uruguai, 32%; para Argentina e para o Brasil, 10%. Nesse sentido, esse mecanismo nasce com pretensões de diminuir assimetrias.

Na esfera política, o paradigma logístico, como experiência brasileira e latino-americana, comprova uma criatividade ainda maior. Recuperar a autonomia decisória da política exterior sacrificada pelos normais e adentrar pelo mundo da interdependência, implementando um modelo de inserção pós-desenvolvimentista. Seu escopo final, a superação de assimetrias entre as nações, ou seja, elevar o patamar nacional ao nível das nações avançadas. (CERVO, 2008, pp.85-86).

O peso da importância do comércio com a América do Sul foi ressaltado por setores do Itamaraty. Para o Embaixador Samuel Pinheiro Guimarães (2008, p. 59) “a integração entre o Brasil e Argentina e seu papel decisivo na América do Sul deve ser o objetivo mais certo, mais constante e mais vigoroso das estratégias políticas e econômicas tanto do Brasil quanto da Argentina”. Por sua vez, o Embaixador Celso Amorim (2004) ressalta “que pouca coisa nas relações internacionais do Brasil, se é que alguma, seja mais importante do que a nossa aproximação com a Argentina. A nossa aproximação com a Argentina foi, indiscutivelmente, a base do Mercosul”. Já para Barros e Calixtre (p. 177) “a relação do Brasil com os demais países da América do Sul, espaço geográfico primordial da política externa brasileira, é fortemente influenciada pelas linhas gerais de sua inserção internacional. Atualmente, o país experimenta uma inédita confluência entre a circunstância territorial e a prioridade das relações exteriores.”

É certo que o novo mundo multipolar assimétrico dos anos 2000, junto com os ganhos obtido pela demanda Chinesa, favoreceu o reencontro com a integração autônoma<sup>26</sup>. Sem embargo, a América do Sul segue com uma grande dependência ainda de Investimento Externo Direto (IED) e das exportações do setor primário, e em relação a inserção dentro das Cadeias Globais de Valor (CGV), destacam-se como fornecedores de bens de baixo valor agregado. O comércio crescente com a China redimensionou as estruturas da Divisão Internacional do Trabalho (DIT), aprofundando o modelo de exportação baseado em bens primários. Certamente, a dependência maior da América Latina perante as oscilações do mercado internacional, faz com que as exportações de commodities seja, nesse caso, cada vez mais inerente da demanda chinesa e de fatores naturais. Enquanto a China, cada vez mais tecnológica e industrializada, exportada para todo o mundo. Entretanto, não cabe culpar apenas o setor agroexportador pelas poucas iniciativas de integração produtiva regional e negar a importância que possui, não só como grande parte do superávit da região, mas como possibilidade de tornar-se um agente dinamizador das economias, desde que seja vontade dos Estados.

---

<sup>26</sup> Barros e Ramos (2013, p. 16) consideram que “o Mercosul, nesse sentido, é fundamental para uma política de contenção, em setores estratégicos para o Brasil, da influência crescente da China.”

Mesmo que esse cenário não seja marcado por significativas mudanças estruturais na política monetária e DIT, trouxe a possibilidade de contestar as possíveis estratégias de “desenvolvimento” tão limitadas na década de 1990, mudando a centralidade do Estado e sua capacidade de articular o controle das Empresas Multinacionais (EMN) instaladas no seu território. Nesse momento, os Estados Unidos deixavam de ser o norte da América do Sul. De acordo com Paulo Nogueira Batista Jr (2007, p. 229) “o governo Bush deu, assim, importante contribuição involuntária ao renascimento das preocupações com a autonomia nacional e a integração sul-americana”. O movimento brasileiro foi reflexo dos próximos anos e da Política Externa de Celso Amorim “ativa e altiva”, o objetivo era:

Ampliar a geografia das relações externas do Brasil, atualizando o conteúdo de nossa vocação universalista; e adotar uma postura firme e ativa nas negociações multilaterais, inclusive regionais, com vistas a assegurar um espaço regulatório internacional justo e equilibrado. Subjacente a essas prioridades está o imperativo de preservar a nossa capacidade soberana de definir o modelo de desenvolvimento que desejamos para o País (AMORIM, 2005).

Assim, o aspecto econômico da integração, até então essencialmente comercial, foi ampliado para outros temas, como integração financeira, produtiva e de infraestrutura, tendo o Estado como principal agente organizador. Nesse movimento, em 2004, nasceu o projeto de formação de uma Comunidade Sul-Americana de Nações (CASA), criada em 2008 em Brasília, com a efetivação da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL)<sup>27</sup> junto com o Conselho de Defesa Sul-Americana (CDS) e a Nova Arquitetura Financeira Regional (NAFR) (PECEQUILO, 2013, p. 103; BARROS; CALIXTRE, 2011, p.189; BARROS; RAMOS, 2013, p. 17). Cabe sublinhar que esse bloco não correspondeu a uma “expansão” do MERCOSUL, mas ressaltou a necessidade de ampliar suas ambições e objetivos com um caráter heterodoxo, integrando o MERCOSUL e a Comunidade Andina (CAN) (GRANATO, 2015, p. 186). De acordo com seu tratado constitutivo:

---

<sup>27</sup> Na Cúpula do Mercosul em Córdoba, 21 de julho de 2006, o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, sublinha que “O Mercosul vai agora da Terra do Fogo ao Caribe e confirma sua vocação natural para acolher novos parceiros da região e construir associações mais ambiciosas. Devemos, cada vez mais, tratar dos temas do Mercosul tendo presente seu papel na construção da integração sul-americana. A presença de líderes e representantes de países amigos nesta reunião reflete essa capacidade do Mercosul aglutinar ideias e vontades, de encontrar soluções coletivas sem se fechar para o mundo. Estamos provando que o Mercosul só faz aumentar nossas capacidades individuais de inserção internacional.”

A União de Nações Sul-americanas tem como objetivo construir, de maneira participativa e consensuada, um espaço de integração e união no âmbito cultural, social, econômico e político entre seus povos, priorizando o diálogo político, as políticas sociais, a educação, a energia, a infra-estrutura, o financiamento e o meio ambiente, entre outros, com vistas a eliminar a desigualdade socioeconômica, alcançar a inclusão social e a participação cidadã, fortalecer a democracia e reduzir as assimetrias no marco do fortalecimento da soberania e independência dos Estados (UNASUL, 2008, Artigo 2).

As mudanças com a criação da UNASUL refletiram diretamente na integração de infraestrutura regional. Nessa perspectiva, as problemáticas ressaltadas da IIRSA foram discutidas e amenizadas a partir da incorporação pela UNASUL da Iniciativa em, 2009, com a criação do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN). Esse esforço teria como fim “gerar novas formas de financiamento, e ir mais além de fatores meramente técnicos para a execução de projetos.” (GRANATO, 2015, p. 203). Estas iniciativas e outras contam com inúmeras propostas que são efetuadas por meio de diferentes fontes de financiamento. O Conselho contou com doze países-membros: Argentina, Brasil, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela; 562 projetos (28,46% concluídos até 2017), com um investimento aproximado de US\$ 198,9 bilhões. Para Pecequilo e Carmo:

Ao longo dos últimos vinte e cinco anos, as relações internacionais e a política interna das nações da América do Sul apresentaram uma trajetória completa e não linear. Nesta evolução, o século XXI surge como período decisivo na opção pela “sul-americanização” da agenda geopolítica e geoconômica do Brasil e seus vizinhos, que detém impactos para o desenvolvimento e adensamento da integração regional (PECEQUILO; CARMO, 2015, p. 34).

Entretanto, nota-se que as estruturas para transporte e energia dentro do Cone Sul ainda estão mais solidificadas se comparadas com os países andinos. Verifica-se que não houve um “esforço sul-americano” para realizar tais obras, ademais, a maioria dos acordos são assinados de forma bilateral, o que dificulta também o processo de financiamento. De maneira geral, não há interconexões entre os dois polos (andino e sulista). A região possui em sua totalidade bacias hidrográficas, gás natural, petróleo, fontes de energia hidráulica e térmica, bem como reservas de carvão. As reservas dos países sul-americanos podem ser complementares pela pouca concentração de vários recursos em um único país, pois, em linhas gerais, os recursos abundantes em um país são escassos em outros (PAZ e NUNES, 2011). Argumenta-se que estas potencialidades

combinadas com uma infraestrutura integrada adequada poderiam elevar significativamente os níveis de eficiência energética e logística da região. Nesse sentido, sublinha-se a Bolívia como um agente conector, tanto dos polos sul e norte, como da porção oeste e leste do continente sul-americano. Darc Costa afirma:

A América do Sul é uma das regiões mais ricas do mundo. Dispõe de alimentos, de potencial para produzir energia e de outros recursos para promover um processo de desenvolvimento industrial acelerado. O atual estado de penúria da maioria da população sul-americana é decorrência da falta de mobilização adequada destes recursos, em especial de energia, mais que qualquer pressão demográfica (COSTA, 2009, p. 47).

Por outra perspectiva, a falta de liderança na CAN começou a desestruturar o bloco a partir dos anos 1980. Nos anos 2000 seus membros passaram por um processo contínuo de liberalização comercial institucionalizado pelos Tratados de Livre Comércio (TLCs), especialmente Estados Unidos, União Europeia e países da Ásia. Em 2006, fruto desse movimento, a Venezuela saiu do bloco. Os tratados favoreceram proporcionalmente às vendas das economias centrais, enquanto a exportação da periferia continuou concentrada nos mesmos produtos tradicionais. Certamente esse movimento foi um divisor de águas no processo de regionalização da região (LUCIANO; BRESSAN, 2014; MALAMUD, 2009).

Dessa forma, outros projetos emergiram no âmbito andino. A Aliança Bolivariana para os Povos de Nossa América (ALBA), foi uma iniciativa de 2004 entre Venezuela e Cuba. Diferente das propostas existentes na América Latina, a ALBA surge com diretrizes contra-hegemônicas e anti-sistêmicas. A vitória no campo progressista na Bolívia de Evo Morales, impulsionou a adesão à ALBA em 2006, seguidos por Equador, Nicarágua, Honduras, São Vicente e Granadinas, assim como Antígua e Barbuda (CAETANO, 2009, p. 75). Segundo o Acordo, os princípios do bloco são:

*Afirmamos que el principio cardinal que debe guiar el ALBA es la solidaridad más amplia entre los pueblos de América Latina y el Caribe, que se sustenta con el pensamiento de Bolívar, Martí, Sucre, O'Higgins, San Martín, Hidalgo, Petión, Morazán, Sandino, y tantos otros próceres, sin nacionalismos egoístas que nieguen el objetivo de construir una Patria Grande en la América Latina, según lo soñaron los héroes de nuestras luchas emancipadoras (ALBA, 2004).*

É certo que com o abandono do projeto da ALCA e o fracasso da Rodada Doha em 2003, os Estados Unidos diminuíram a tentativa de intervenção diretamente a toda América do Sul nos anos 2000, para direcionar-se à alguns países andinos. Enquanto



Colômbia, Peru e Chile aprofundaram acordos militares e econômicos com os Estados Unidos, o próprio nascimento da Aliança do Pacífico (AP), em 2011 deu-se via incentivos norte-americanos. As escolhas desses países de distensionar as suas relações com toda América do Sul, apesar do acordo de livre comércio com o Mercosul (ACE-59) assinado em 2003, compromete-se até 2019 a liberalização completa. Entretanto, é certo que o comércio entre os Blocos pouco sentirá efeito pelo mesmo motivo que não apresentou mudança no comércio intrabloco: falta de complementaridade e incentivos para diversificação na produção (PRAZERES, 2014, p.44; GUIMARÃES, 2014; FIORI; PADULA, 2016).

Os países que compõe a Aliança do Pacífico possuem territórios isolados geograficamente e interligados com o mundo pelo Oceano Pacífico. O comércio intrabloco é muito pequeno devido à falta de complementaridade, exportando essencialmente minério e ausência de parques industriais (exceto o México com a presença das maquiladoras). O período do *boom* das *commodities* certamente promoveu o crescimento da economia desses países, no entanto, os Estados não foram capazes de reverterem em diversificação da pauta produtiva e nem melhoraram os seus índices de concentração de renda e de riqueza. Entretanto, o esforço integracionista não operou no sentido de diminuir a margem da debilidade de infraestrutura que dificulta esses países conversarem comercialmente (MEDEIROS, 2010, p. 84; GUIMARÃES, 2014). De acordo com Fiori e Padula:

A Aliança do Pacífico deve ser observada como uma peça dentro de um projeto mais amplo liderado pelos EUA desde 2009, a Parceria Trans-Pacífico (TPP), que busca um ambicioso acordo de integração profunda envolvendo estas economias (e excluindo Brasil e China). A TPP é a peça central da política de reafirmação do poder econômico e militar estadunidense na região do Pacífico, e busca conter o avanço da China e dos projetos do Brasil na América do Sul. Ao mesmo tempo, de forma pragmática, e sem qualquer pretensão hegemônica ou de confrontação militar na região, a China vem ganhando crescente participação no comércio e nos investimentos na América do Sul, processo que vem reforçando a inserção econômica desintegrada dos países da América do Sul baseada na exportação de commodities (FIORI; PADULA, 2016, p. 541).

A Bolívia nessa onda integracionista sul-americana dança entre pertencer ao cone sul e aos países andinos. A centralidade da sua geografia no continente acaba reforçando essa dualidade. No entanto, o comércio boliviano com os países do Sul, principalmente com o Brasil e a Argentina (80% do total das exportações da Bolívia), são sólidos e densos, enquanto para os pertencentes a AP é pouco significativa. Nesse sentido, desde 2006, com a ascensão de Evo Morales à presidência boliviana, houve uma

constante tentativa de efetivar a entrada no Mercosul. As condições geopolíticas da Bolívia resgatam constantemente a necessidade de integração, marcadas no Artigo 625 da sua própria constituição:

*El Estado promoverá, sobre los principios de una relación justa, equitativa y con reconocimiento de las asimetrías, las relaciones de integración social, política, cultural y económica con los demás estados, naciones y pueblos del mundo y, en particular, promoverá la integración latinoamericana (BOLÍVIA, 2009).*

Sem embargo, a Bolívia possui um dos menores PIB da América do Sul, atrás apenas da Guiana e do Suriname. Torna-se necessário considerar a debilidade da sua economia ao medir seus esforços como o vértice capaz de conectar as grandes porções do continente. Desse modo, resalta-se novamente o papel do Brasil como grande articulador e financiador do processo de Integração sul-americana nesse período que a agenda da Integração foi presente na região.

## 2.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE A FRAGMENTAÇÃO DA INTEGRAÇÃO CONTEMPORÂNEA

A América do Sul passou por grandes mudanças no cenário político. No Paraguai, o presidente Fernando Lugo sofreu um golpe de Estado constitucional, em 2012; na Venezuela, o presidente Hugo Chávez faleceu, em 2013. Na Argentina, terminou o mandato da presidenta Cristina Kirchner e o seu candidato a sucessor perdeu as eleições, em 2015; no Uruguai, a saída do presidente Tabaré Vázquez, com a derrota da Frente Ampla, em 2019; No caso brasileiro, de maneira bastante resumida, houve um paulatino afastamento das agendas do desenvolvimento e da integração. Somado a isso, aprofundou-se a crise econômica e política depois do golpe institucional de 2015, via processo de impeachment; e, por fim o golpe de Estado contra o presidente boliviano Evo Morales em 2019. No mesmo ano, o Chile, o Peru e o Equador mergulharam em profundas tensões políticas.

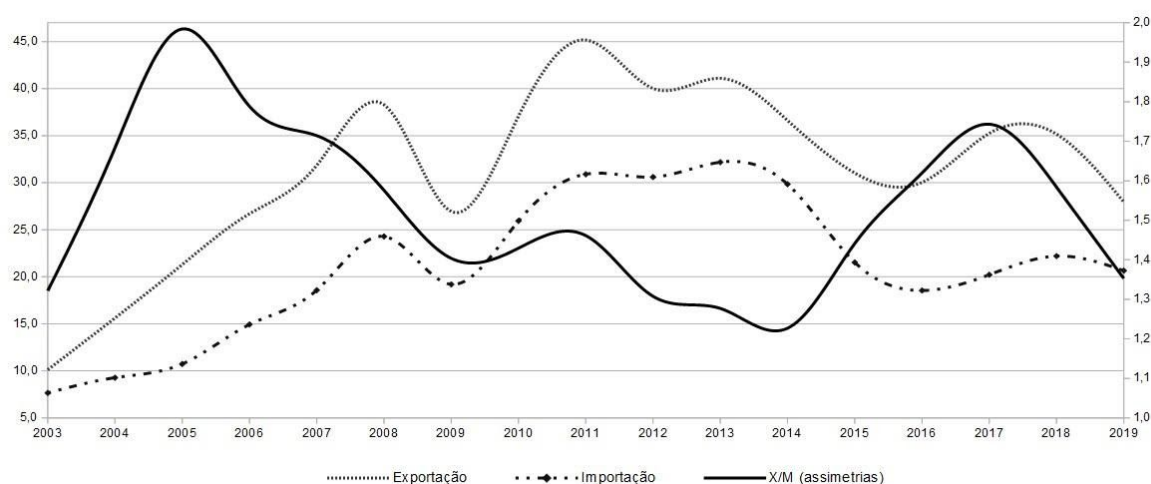
O comércio entre o Brasil e a América do Sul, que apresentava queda nas assimetrias (ou seja, a importação brasileira da América do Sul aumentou mais do que a exportação) e aumento da corrente comercial sofreu o impacto desses movimentos políticos<sup>28</sup>. Entre 2014 e 2017, a queda da corrente comercial foi consequência,

---

<sup>28</sup> Severo (2015, p. 228) acrescenta que “observando os resultados do PIB dos doze países da América do Sul, nota-se que, entre 1990 e 2013, o Brasil acumulou um resultado anual médio de 2,6% de expansão,

essencialmente, do desdobramento da crise econômica da América do Sul, com um cenário de fuga de capitais, queda das bolsas e desvalorização das moedas locais em relação ao dólar (Gráfico 5). Ou seja, essa situação foi impulsionada, principalmente, pela queda do preço das commodities combinada com políticas macroeconômicas restritivas. Houve uma política de afastamento das agendas sul-americanas, mas não o suficiente para justificar tal queda. Já o crescimento das assimetrias comerciais se deu devido à diminuição das importações brasileiras muito mais intenso do que a queda das exportações.

Gráfico 5 - Comércio e Assimetrias entre o Brasil e a América do Sul



Fonte: elaboração própria a partir de dados do Comex Stat (2020).

O atual estágio da integração regional começou em meados de 2018 e foi aprofundado durante 2019. A mudança de panorama surgiu com o êxito de Bolsonaro, a vitória do argentino Alberto Fernández e o golpe no presidente da Bolívia, Evo Morales. Os desdobramentos para o comércio são desastrosos. Nesse período, houve uma queda na assimetria impulsionada pela diminuição das exportações a um ritmo maior do que a redução das importações. Os níveis das compras brasileiras, que se pode dizer “mínima”, despencou para os patamares de 2007. Já a diminuição das vendas brasileiras poderia ter sido causada pela retração da economia nacional e pela diminuição da produção (CEPAL, 2020, p. 2). Apesar de o movimento ser similar ao que ocorreu na crise de 2008 (com redução da assimetria e diminuição da corrente comercial), o declínio de 2019 foi

bastante atrás dos 5,1% do Chile, 4,6% do Peru ou 4,1% da Argentina. O PIB brasileiro é o segundo que menos cresce entre os 12 países do continente sul-americano, apenas acima da economia guianesa. Quando selecionamos um período mais curto, desde o início do governo Lula, os resultados não são mais alentadores.”

acompanhado por uma forte política de afastamento do Brasil da América do Sul, contrariando as próprias diretrizes da Constituição de 1988.

O processo de integração regional geralmente vem acompanhado por uma liderança. Nesse caso, argumenta-se que a interação entre a Argentina e o Brasil seja chave para a articulação política e financeira do processo. As duas economias, apesar da recente crise, continuam sendo as maiores do Mercado Comum do Sul (Mercosul). Sendo assim, seus movimentos acabam norteando as diretrizes de inserção global do bloco e de toda América do Sul (CERVO, 2008, p.3). Pecequillo e Carmo (2015, p.5) ressaltam que o Brasil “teria a desempenhar na região papel similar ao que França e Alemanha tiveram na integração europeia como “motor” político-econômico-estratégico do processo”. De acordo com a Cepalstat, em 2018, Brasil e Argentina possuíam, respectivamente, 58,7% e 11,4% do PIB e 58,7% e 10,4% da população sul-americana. Ademais, juntos, foram responsáveis por 55% das exportações da região para o mundo. Já em relação ao comércio intrarregional sul-americano, o peso do seu comércio nas transações intrarregionais é ainda maior: 62% (TRADEMAP, 2020).

Entretanto, desde 2019, o Governo brasileiro de Bolsonaro tem se alinhado politicamente com os Estados Unidos, contrariando o histórico da diplomacia multilateral brasileira (VIGEVANI; JUNIOR, 2010, p.456). Sem embargo, cabe enfatizar que o unilateralismo brasileiro não pode ser comparado aquele desenvolvido a partir da vitória do neoliberalismo britânico de Thatcher (1979-1990) e estadunidense de Reagan (1981-1989) da década de 1990. A periferia sul-americana não se encontra por caminhos “quase” inegociáveis com a “Pax Americana”, mesmo que o atual governo sugira a volta (ou continuidade) do Mundo Bipolar vinculado à necessidade aparentemente irracional de se ancorar novamente de “cócoras” aos Estados Unidos (FIORI, 2000).

No âmbito da integração, o Brasil perdeu seu insubstituível protagonismo. O esquecimento da importância da América do Sul, principalmente com relação à Argentina, fez Brasília se esforçar para promover o acordo de livre comércio entre o Mercosul e a Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA). Para os países europeus, a abertura de novos mercados pode significar uma válvula de escape diante de suas crises econômicas. No caso da América do Sul, o movimento de ratificar Tratados de Livre Comércio (TLC) afasta cada vez mais a possibilidade de utilizar a integração regional como agente amenizador das assimetrias e impulsionador do desenvolvimento econômico. Caso prevaleçam as atuais condições, a tendência é o aceleração da desindustrialização das economias regionais, tornando-as cada vez mais dependentes do

centro e dos setores primários. Dessa forma, os países do Mercosul poderiam se tornar a “nova Aliança do Pacífico”, destinados a ser “absorvidos como simples periferias de outros grandes blocos, sem direito à participação efetiva na condução dos destinos econômicos e políticos desses blocos, os quais são definidos pelos países que se encontram em seu centro” (GUIMARÃES, 2008, p. 60; FERES, 2020b).

Barros (2020) descreve dois fenômenos que vem acontecendo na região: a desintegração econômica e a fragmentação política. Em 2018 o Governo da Bolívia assumiu a presidência temporária da UNASUL. O próximo à encabeçar o bloco seria o Brasil, no entanto, o Itamaraty anunciou a sua retirada em abril de 2019, seguido pela Argentina, Chile, Equador e por fim o Uruguai. Por sua vez, a ALBA perdeu uma parcela considerável do seu poder de articulação com a crescente crise na Venezuela e a saída da Bolívia em 2019. Outras iniciativas passaram a ganhar destaque na região como o Foro para o Progresso da América do Sul (PROSUL), assinado entre Brasil, Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai e Peru e o Grupo de Lima. A institucionalização da infraestrutura está em processo de dormência, principalmente depois da fragmentação da UNASUL o COSIPLAN deixou de fazer sentido. O Sistema Integrado de Projetos (SIP) da IIRSA já não é atualizado desde 2017.

Nesse sentido o PROSUL deverá retomar algumas arestas da integração, principalmente em relação à essa temática. De acordo com suas diretrizes, o mecanismo regional atuará a partir da formação de Grupos de Trabalho para temas específicos. Serão seis os GTs: infraestrutura; energia; saúde; defesa; segurança e combate ao crime; e desastres. De acordo com a Declaração Presidencial sobre a Renovação e o Fortalecimento da Integração da América do Sul, realizada em 22 de março de 2019, o PROSUL terá determinadas responsabilidades:

Que este espaço deverá ser implementado gradualmente, ter estrutura flexível, leve, que não seja custosa, com regras de funcionamento claras e com mecanismo ágil de tomada de decisões que permita que a América do Sul avance em entendimentos e programas concretos de integração em função dos interesses comuns dos Estados e de acordo com suas próprias realidades nacionais. Que este espaço abordará de maneira flexível e com caráter prioritário temas de integração em matéria de infraestrutura, energia, saúde, defesa, segurança e combate ao crime, prevenção de e resposta a desastres naturais. (BRASIL, Artigo 3 e 4, 2019)

Dessa forma, vale sublinhar que apesar da disparidade entre os governos da terceira onda de integração e os atuais, o tema da integração ainda persiste e continuará persistindo. Seja no âmbito da UNASUL ou do PROSUL. Nesse sentido, o Ipea

(2020, p. 55) ressalta a necessidade de dar continuidade aos projetos mais avançados, especialmente o corredor bioceânico entre o Centro-Oeste brasileiro e os portos no Oceano Pacífico; incorporar ao PROSUL a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), o Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS) e o Instituto Sul-Americano de Governo em Saúde (ISAGS); investir na integração comercial e produtiva com os países vizinhos e modernizar o Convênio de Pagamentos e Créditos Recíprocos (CCR).

Os recentes processos de aceleração das transformações conjunturais e estruturais no Sistema Internacional implicam em significativos desafios em termos de desenvolvimento e soberania para os Estados Periféricos (PUIG, 1986; JAGUARIBE, 1975). Negar a importância da América do Sul para Brasília, não apenas como uma parceira comercial, mas como uma aliança política estratégica para ganhos nas articulações de contestação das decisões internacionais, significa empurrar o Brasil contra a corrente do seu próprio destino. Apesar da atual dicotomia entre os presidentes, a história demonstra que, paradoxalmente, em momentos de crise econômica a integração regional pode ser fortalecida como alternativa frente à associação subalterna a interesses estrangeiros. Dito isso, sublinha-se novamente a importância que o centro-oeste pode exercer na América do Sul tanto para ser um indutor da integração interna regional, como da articulação com a Ásia via Pacífico.

### **3 INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA CONTEMPORÂNEA NO CENTRO-OESTE DA AMÉRICA DO SUL**

#### **3.1 ANÁLISE DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (EID) DA IIRSA NO GRAN CHACO**

De acordo com a página da IIRSA (2017), os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) são faixas que abrangem porções de terras multinacionais que dividem espaços naturais, assentamentos humanos, áreas produtivas e fluxos comerciais. Para cada EID são identificados os requisitos de infraestrutura física, subdividido novamente em “grupos”, com o objetivo de promover interconexão regional e possibilitar o planejamento de investimentos e proporcionar um aumento de desenvolvimento dos países sul-americanos. Entre os projetos desses Grupos existe a Agenda Prioritária de Projetos, formada por 31 projetos selecionados por consenso entre os países da IIRSA. Duarte (2008, p.58) acrescenta que “...el reto es construir no sólo corredores para facilitar los flujos de carga, sino espacios para propiciar el desarrollo. Ese es el salto cualitativo que implica la noción de Ejes de Integración y Desarrollo.”

Desse modo, os eixos se dividem como “ilhas” que são interligadas por projetos entre o Eixo Andino, Andino Meridional, Capricórnio, Hidrovia Paraguai-Paraná, Amazonas, Escudo Guiana, Del Sur, Interoceânica Central, MERCOSUL-Chile, Peru-Brasil-Bolívia. No presente trabalho, optou-se por utilizar como ferramenta de avaliação os EIDs, selecionando-os com o intuito de sistematizar um portfólio de acordo com a prioridade geopolítica e os impactos para a região do Gran Chaco: 1) Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB); 2) Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP); 3) Eixo Interoceânico Central (IOC) e o 4) Eixo Capricórnio (CAP).

Para Duarte (2008), o papel fundamental que a integração de infraestrutura da América do Sul pode ter um papel fundamental para o comércio através da Costa do Pacífico, tanto para a Comunidade Andina de Nações (CAN), principalmente para a Bolívia, que perdeu seu acesso ao mar, como para os estados brasileiros fronteiriços. As conexões ampliariam os intercâmbios com os países asiáticos, especialmente a China. Dessa forma, os países andinos possuem a posição geográfica como fator de competitividade internacional.

Dessa forma, o objetivo do terceiro capítulo será investigar por Eixo, os

projetos que modificam ou poderiam modificar (mediante conclusão) os rumos da integração Sul-americana a partir da óptica da geopolítica da “Área de Soldadura”. Apesar das dificuldades impostas, ora pela própria natureza, ora pela formação político-territorial do Estado boliviano, as obras de infraestrutura podem contribuir para amenizar a condição mediterrânea do país e conectar toda região sul-americana, com destaque para os corredores bioceânicos.

No primeiro momento será apresentado um panorama quantitativo, tanto dos projetos em si, como dos índices da região selecionada. Já no segundo plano, será realizada uma análise qualitativa desses projetos, vinculando-os com o primeiro capítulo teórico, e as possibilidades de ampliação comercial e produtiva a partir da melhora da logística regional. Para tanto, a base de dados utilizada será principalmente a carteira de projetos da IIRSA.

### 3.1.1 Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB)

O Eixo Brasil-Peru-Bolívia se estende por aproximadamente 1,16 milhão de km<sup>2</sup>, dos quais 35% pertencem ao Brasil, outros 35% à Bolívia e 30% ao Peru. Essa porção representa 3,1% da população, 1,7% do PIB sul-americano e representa 6,5% da superfície da América do Sul. Entende-se desde a costa do Pacífico, entre os planaltos andinos no Peru e na Bolívia, até a Amazônia de ambos países. Dessa forma, o eixo é responsável por conectar o Estado brasileiro, mais precisamente os estados do Acre, Rondônia, Mato Grosso e Amazonas ao Peru e à Bolívia. Como conecta o continente ao mar do Pacífico em uma região com muitos acidentes geográficos é indiscutível a necessidade da melhora da sua infraestrutura que, apesar dos avanços da carteira da IIRSA, ainda se encontra muito incipiente para acompanhar as necessidades demandadas na região. Vale ressaltar que apesar de contarem com apenas 11% das suas estradas pavimentadas, possuem 36 mil quilômetros de malha ferroviária e 8 aeroportos internacionais. (IIRSA, 2017)



Mapa 8 - Eixo Peru-Brasil-Bolívia



Fonte: IIRSA (2017).

Na carteira da IIRSA, o eixo PBB possui 24 projetos de integração de infraestrutura, sendo que apenas um está na Agenda Prioritária de integração. Destes projetos, 19 são de transporte, com aporte de US\$ 4,4 bilhões, destinados aos sub-setores: aéreo, fluvial, rodoviário e aduana. Os 5 restantes são de integração energética, com custeio superior a US\$ 2,3 bilhões. Em relação ao financiamento, 72% são ofertados pelos Estados. O projeto prioritário que conecta à Porto Velho e a Costa Peruana foi finalizado em 2018 e garante importantes oportunidades para o desenvolvimento de cadeias logísticas através da consolidação de um corredor Bioceânico. A proposta também inclui a construção de uma ponte sobre o rio Madeira, em Abunã, com aproximadamente 1,2 km de extensão, para completar essa integração viária (IIRSA, 2017).

Uma importante área do Eixo Peru-Brasil-Bolívia está preenchida pela Amazônia, considerada uma área extremamente estratégica pela posse de grandes reservas de recursos energéticos, riqueza da sua biodiversidade e potencialidade de conhecimento científico, principalmente na área medicinal. Contudo, prevalece um discurso de que a região é uma “imensa unidade de conservação a ser preservada”, despertando interesses externos sob um projeto internacional de tutela, travestido de interesses cosmopolitas. Desse modo, por meio da articulação da infraestrutura de transportes e de energia é possível garantir a segurança territorial e energética da região

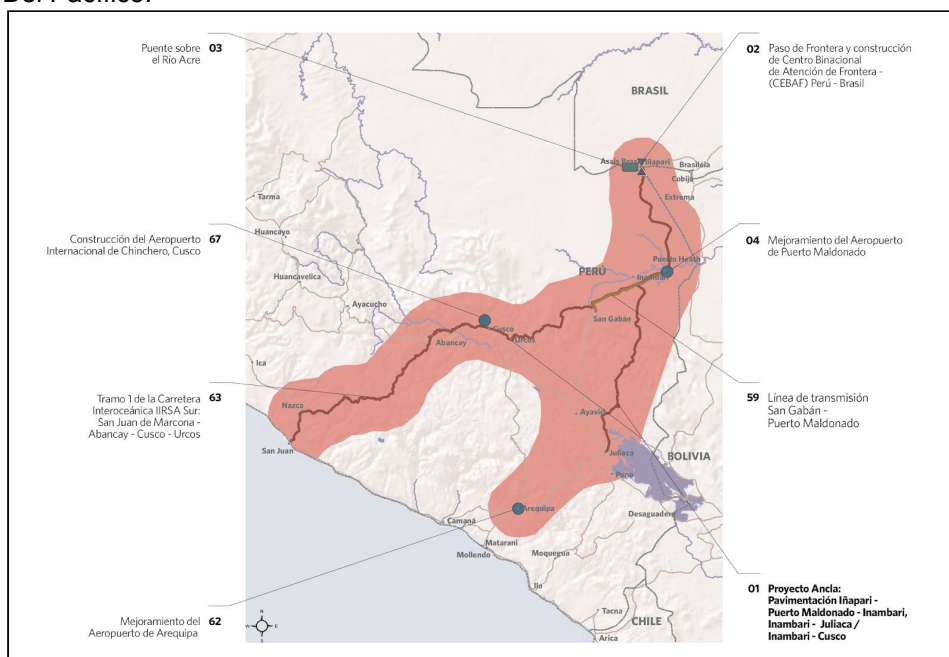
(PADULA, 2011; COSTA, 2009; COUTO, 2013; ZEVALLOS, 1993, p. 118). Nesse sentido, Therezinha de Castro (1994, p.96) ressalta que o desafio geopolítico da Amazônia é “o da integração, e só a partir da década de 1970 é que começaram a se implantar as estradas para libertar a região do ‘destino manifesto fluvial’, e promover a ocupação dos espaços intermediários vazios entre os grandes rios.”

Tabela 1 - Obras Selecionadas do Eixo Peru-Brasil-Bolívia						
Projeto	País	Setor	Grupo	Etapa	Financiamento	US\$ milhões
Estrada Guayamerín-Riberaíta / Tucumo – La paz	Bolívia	Rodoviário	2	Execução	BID (52%) / CAF (10%) / A Definir (98%)	594
Estrada Cobija- El Choro – Riberaíta	Bolívia	Rodoviário	2	Execução	CAF (100%)	696
Estrada Cobija – Extrema	Bolívia	Rodoviário	2	Pré execução	A Definir (100%)	29
Ponte Internacional Rio Mamoré em Guajará-Mirim	Bolívia/Brasil	Rodoviário	2	Pré execução	Tesouro Nacional (100%)	75
Ponto Internacional sobre o Igarapé Rapiã	Bolívia/Brasil	Rodoviário	2	Perfil	A Definir (100%)	A Definir
Hidrovia Ichilo Mamoré	Bolívia	Fluvial	3	Pré execução	Tesouro Nacional (100%)	A Definir
Navegabilidade do rio Bení	Bolívia	Fluvial	3	Perfil	Tesouro Nacional (100%)	A Definir
Hidrovia Madre de Dios e Porto Fluvial	Bolívia	Fluvial	3	Perfil	Tesouro Nacional (100%)	A Definir
Hidrelétrica Chachuela Esperanza	Bolívia	Energia	3	Pré execução	Tesouro Nacional (100%)	1200
Hidrelétrica Binacional	Bolívia/Brasil	Energia	3	Perfil	A Definir (100%)	5000

Fonte: elaboração própria a partir dos dados da IIRSA (2017).

As obras dessa faixa estão distribuídas por três grandes Grupos. O primeiro Grupo está localizado, quase inteiramente, no território peruano e é responsável principalmente por conectar o Brasil, via estado do Acre à uma rota interoceânica para o Pacífico: Tramo 1 da Estrada Interoceânica IIRSA Sul: San Juan de Marcona - Abancay - Cusco e Urcos. A ampliação dessas rotas, possibilitam a ampliação comercial intra-regional, com a Ásia e o Oeste Europeu. Somado à isso, esse grupo também proporciona não só ao Brasil, mas uma rota alternativa para a Bolívia através da conexão com a estrada de Juliaca no Peru.

Mapa 9 - Grupo 1: Corredor Porto Velho - Rio Branco - Assis - Porto Maldonado - Cusco / Juliaca - Puerto Del Pacífico.

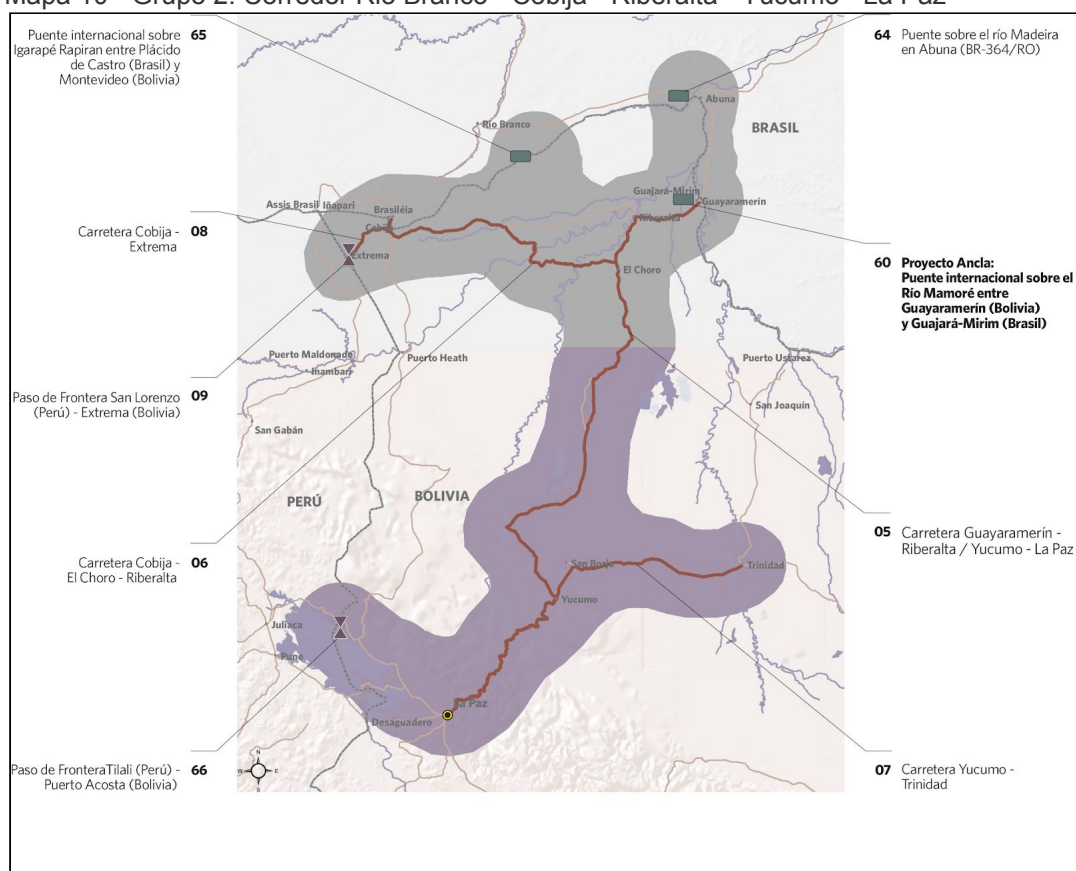


Fonte: Geosur (2020).

Já o segundo grupo e o terceiro são praticamente impossíveis de serem detalhados separadamente: suas obras, mesmo que distintas entre os modais rodoviário e fluvial, estão intimamente conectadas. Esse conjunto de projetos é mais um dos múltiplos exemplos que ajudam a desmistificar o tabu que existe em relação à constante afirmação de que as obras da Iniciativa são quase sempre de âmbito nacional e desconectadas entre si. Abaixo podemos ver que tanto a ampliação da Hidrovia Ichilo Mamoré como a Hidrovia Madre de Dios seguem percursos paralelos com as estradas propostas a partir da capital La Paz. Esse percurso, para a Bolívia, significa a sua saída fluvial para o norte, conectando ao estado de Rondônia e Acre. Mas acima de tudo, simboliza o alargamento do braço e conecta as duas grandes bacias hidrográficas (Bacia do Prata e Bacia Amazônica) e um ponto de conexão entre a porção leste e oeste do continente Sul-americano. No caso das exportações para o Brasil, toda a exportação de fertilizantes em 2018 entrou pela fronteira com o estado do Mato Grosso do Sul, por Corumbá, utilizando a Ferrovia até Puerto Quijarro. No entanto, com o avanço da obra na Hidrovia Ichilo-Mamoré, no Eixo PBB, o então presidente Evo Morales logrou enviar

fertilizantes até o Norte brasileiro, em Guajará-Mirim. Embora a exportação nessa via signifique menos de 1% do total, assinala uma nova saída para a geografia boliviana. Em relação a conexão entre a Bolívia, Brasil e o Peru destaca-se a obra da estrada Cobija - Extrema.

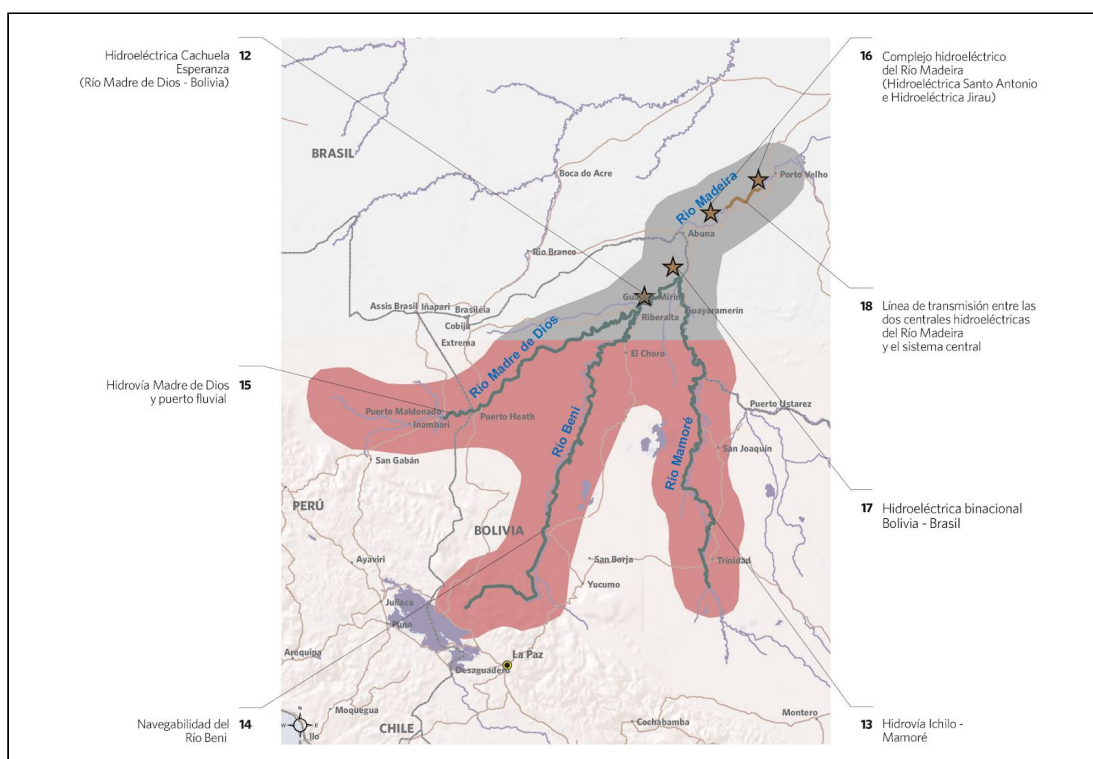
Mapa 10 - Grupo 2: Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz



Fonte: Geosur (2020).

Os projetos de energia do Grupo 3 entre a Bolívia e o Brasil no Eixo PBB são i) Hidrelétrica Bilateral Bolívia-Brasil (perfil) e ii) Hidrelétrica Cachuela Esperanza (pré-execução). Os projetos do âmbito energético fazem parte do Plano Nacional de Desenvolvimento da Bolívia (PND). O objetivo é fornecer energia elétrica ao norte do país e promover o desenvolvimento da Amazônia boliviana. No longo prazo, essas obras podem representar uma oportunidade para a implantação de políticas de desenvolvimento regional de ampla repercussão. De acordo com o Informe anual do Comitê Nacional de Despacho de Carga (CNDC, 2020), a matriz energética atual da Bolívia é composta por 63,3% oriundas de termelétricas e 34% das pequenas usinas hidrelétricas espalhadas pelo país.

Mapa 11 - Grupo 3: Corredor Fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni



Fonte: Geosur (2020).

Em relação ao serviço BNDES Exim pós-embarque<sup>29</sup> de promoção de exportação de serviços de infraestrutura, realizados por empresas brasileiras, foi executado apenas dois projetos sem convênio com o Estado, mas sim, com empresas privadas. Apenas um projeto tem repercussão na integração via geração de energia, trata-se da construção da terceira maior usina hidrelétrica do Peru, a Hidrelétrica de Chaglla, executada pela Construtora Odebrecht<sup>30</sup>, demandada pela Empresa de Geração Huallaga (EGH). A obra foi avaliada em 340 milhões de dólares e seu pagamento já foi efetivado. Recentemente, a Odebrecht Latinvest (OLI) concluiu a sua venda, por US\$ 1,4 bilhão à empresa China Three Gorges Corporation (CTG). A venda se deu a partir da

<sup>29</sup> O objetivo é fomentar as cadeias produtivas do Brasil, além de ampliar as demandas das construtoras que estavam ociosas desde a década de 1990.

<sup>30</sup> O contrato realizado pela Odebrecht está disponível em: <https://www.bndes.gov.br/arquivos/contratos-exportacao/2011.0008.pdf>

transferência para a CTG da participação acionária da OLI na EGH<sup>31</sup>.

### 3.1.2 Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP)

Este eixo abrange 23% da América do Sul, estendendo-se desde o estado brasileiro Mato Grosso (MT) até a desembocadura da costa atlântica uruguaia. Percorre, assim, cinco países - Brasil (51,7%), Argentina (24%), Bolívia (11,4%), Uruguai (3%) e Paraguai (10%), com uma extensão de aproximadamente 4,2 milhões de Km<sup>2</sup>. Essa porção destaca-se por representar 29,3% de toda a população e 34% do PIB sul-americano. Possui um modal rodoviário consolidado entre os principais centros industriais e os portos exportadores da região, além de ser um importante ponto de conexão ferroviária e fluvial, principalmente para o transporte de insumos agrícolas exportáveis. Nota-se que tanto para o Paraguai, como para a Bolívia, essa via atua como um agente amenizador da sua condição mediterrânea via acesso de portos marítimos ao sul do continente. (IIRSA, 2017)

Mapa 12 - Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná



Fonte: IIRSA (2017).

<sup>31</sup> Disponível em:

<https://www.odebrecht.com/pt-br/comunicacao/noticias/odebrecht-latinvest-conclui-a-venda-da-central-hidrelétrica-chaglla-no-peru>



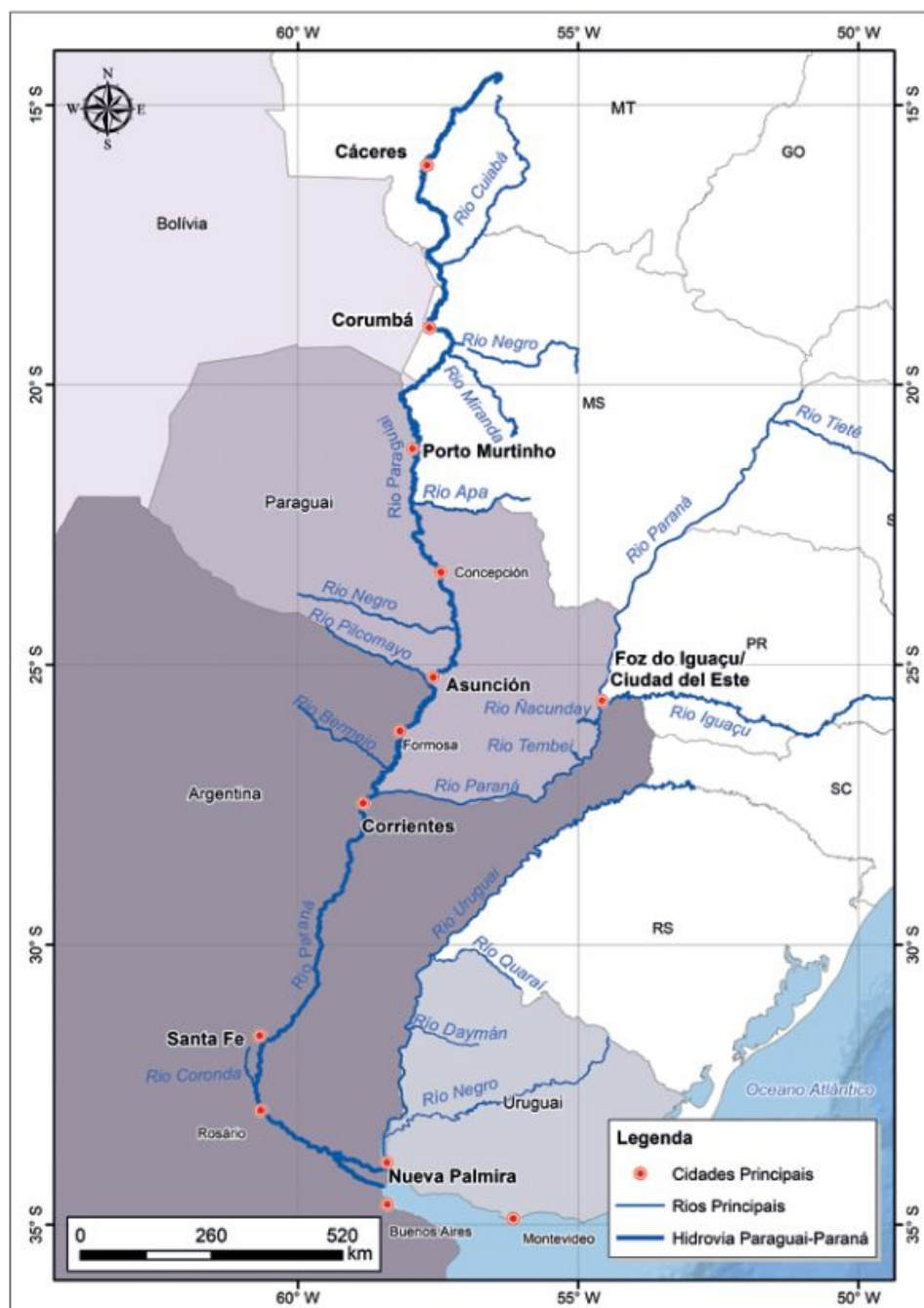
Na carteira da IIRSA, o eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná possui 84 projetos de integração de infraestrutura, sendo que mais de 90% estão concentrados em obras de transporte, principalmente para os modais rodoviário e fluvial, com recursos que ascende a US\$ 5,9 bilhões ofertados, em grande parte por iniciativa pública (94%). O montante se justifica pela riqueza de vias navegáveis com grande potencial, principalmente pelas possíveis ampliações do comércio e reconfigurações de logística. Os demais projetos são do setor energético (sete) e de comunicação (apenas dois), com financiamentos de US\$ 1,5 bilhão e US\$ 7 milhões, respectivamente (IIRSA, 2017).

Tabela 2 - Obras Selecionadas do Eixos Hidrovia Paraguai-Paraná						
Projeto	País	Sector	Grupo	Etapa	Financiamento	US\$ milhões
Conexão vial - Ferrovia Motacucito - Mutún - Puerto Busch	Bolívia	Ferrovário	1	Pré execução	Tesouro Nacional (1,6%)/A Definir (98,4%)	203
Navegabilidade do rio Paraguai (Apa - Corumbá)	Bolívia/Brasil/Paraguai	Fluvial	1	Pré execução	Tesouro Nacional (100%)	39
Sistema de Comunicação do rio Paraguai	Bolívia/Paraguai	Ferrovário	1	Perfil	Tesouro Nacional (100%)	4
Navegabilidade do rio Paraguai (Assunção - APA)	Paraguai	Fluvial	1	Execução	A Definir	110
Pavimentação do Trecho Concepción - Vallemí	Paraguai	Rodoviário	1	Execução	Tesouro Nacional (18%)/FOCEM (82%)	113
Sistema de Predição de níveis no rio Paraguai	Paraguai	Fluvial	1	Perfil	A Definir	A Definir
Reabilitação e Manutenção do Canal Tamengo	Bolívia	Fluvial	1	Pré execução	A Definir	10
Construção do Porto Busch	Bolívia	Fluvial	1	Concluído	Tesouro Nacional (100%)	Indefinido

Fonte: elaboração própria a partir dos dados da IIRSA (2017).

Dentro do Eixo em questão, o Grupo 1 (Rio Paraguai, Assunção-Corumbá) envolve obras na Bolívia. Os demais grupos não atuam diretamente no país, mas as suas obras viabilizam a rota de saída fluvial para o mar pelo sul. Dessa forma, atuam no sentido de propor a reabilitação dos trechos fluviais, construção e melhoria de portos, criação de opções multimodais para escoar bens para exportação (ou mesmo para importação), por meio de ferrovias e pavimentação ou duplicação de estradas.

Mapa 13 - Localização da Hidrovia Paraguai-Paraná

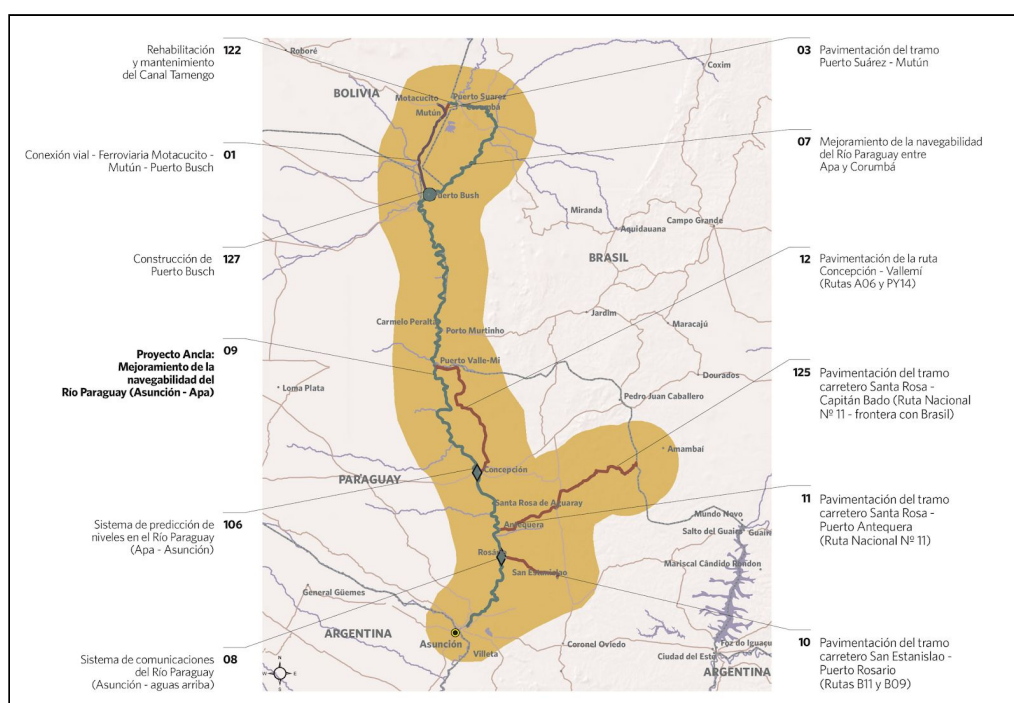


Fonte:– Fonte: Elaborado por UFPR/ITTI



O componente geográfico mais importante desse Eixo é sua rede fluvial. O modal aquaviário é vantajoso por transportar grandes volumes com custo reduzido, menor consumo de combustível por tonelada, baixos índices de acidentes, menor emissão de poluentes e baixo impacto ambiental. Segundo o Relatório “Estudo da Prática Regulatória, Vantagens Competitivas e Oferta e Demanda de Carga Entre os Países Signatários do Acordo da Hidrovia Paraguai-Paraná” de 2019, executado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, em relação à Bolívia, observa-se um baixo volume comercializado pela Hidrovia. Isso se deve às dificuldades geográficas impostas: a fronteira da Bolívia com o Brasil não é desenhada pelo Rio Paraguai, mas sim pelo Canal de Tamengo. Apesar da existência de uma linha férrea que facilitaria o escoamento dos seus bens, o tamanho reduzido do canal força o desmembramento do comboio para uma composição menor. Esse movimento provoca, além do aumento significativo do valor do transporte, a necessidade de ratificar um acordo de permissão com o Governo brasileiro. As obras que ganham destaque por possibilitar a utilização do modal fluvial pela Bolívia são: Melhoria da navegabilidade do Rio Paraguai, entre Apa e Corumbá; Melhoramento da navegabilidade do Rio Paraguai (Assunção-Apa); e, por fim, a Reabilitação e Ampliação do Canal de Tamengo, na fronteira com a brasileira Corumbá.

Mapa 14 - Grupo 1: Rio Paraguai, Assunção - Corumbá



Fonte: Geosur (2020).

Ao mesmo tempo, existe a possibilidade de diminuir, em parte, a asfixia boliviana por outro caminho, Puerto Busch, mais ao sul, no Rio Paraguai. No entanto, esta via não conta com um respaldo multimodal, pois a ferrovia está em estágio de pré-execução. Apesar do projeto da construção do porto, a Província de Germán Busch é ainda um local isolado do território. A nova roupagem da região se daria a partir da execução da conexão ferroviária Motacucito - Mutún - Puerto Busch, movimento multimodal que poderia facilitar a exportação de minério de ferro e de fertilizantes, por exemplo, e modificar a dependência boliviana da exportação de gás.

### 3.1.3 Eixo Interoceânico Central (IOC)

Outro eixo importante para a Área de Soldadura é o Interoceânico Central (IOC). A faixa territorial abrange uma faixa da costa do Pacífico do Chile (7%), o sul do Peru (6%), quase toda Bolívia (39%), o Paraguai (16%), bem como os estados brasileiros de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro (somados, computam 32%). Essa faixa representa, 14,8% do total Sul-americano com aproximadamente 2,88 milhões de Km<sup>2</sup>, acomoda 24,7% da população e possui 29,8% do PIB sul-americano. Em relação ao seu potencial logístico, responde ao interesse do avanço dos corredores bioceânicos aumento das rotas fluviais, conectando a Bolívia e o Paraguai a saídas para o mar (IIRSA, 2017).

Mapa 15 - Eixo Interoceânico Central



Fonte: IIRSA (2017).

O Eixo engloba 63 projetos de integração de infraestrutura, do total apenas 7 estão inseridos na Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API). A grande maioria dos projetos estão destinados ao transporte (59), principalmente para os modais rodoviário, aéreo e marítimo, com verba total de US\$ 19,57 bilhões. Nesse caso, o valor repassado para as obras é diretamente proporcional à importância da sua rota comercial para uma possível facilitação do fluxo de bens, serviços e pessoas já existentes e futuros. Já em relação aos demais investimentos, são repassados ao setor energético (2) e comunicação (2), com aporte de US\$ 321,75 milhões e US\$ 13,99 milhões, respectivamente. Em relação ao financiamento, são ofertados por iniciativa pública (30,24%), privado (29,43%), público/privado (40,32%) (IIRSA, 2017).

A Cordilheira, dentro do marco teórico do trabalho, atua como uma força natural capaz de proteger e isolar um determinado território. Sem embargo, para que esse espaço geográfico possa ganhar força geopolítica é necessário que haja caminhos que possibilitem o acesso à costa pacífica. Nesse sentido, uma das grandes preocupações da IIRSA e, principalmente do Eixo IOC e do Eixo CAP é possibilitar essas vias de escape. O primeiro Grupo do Eixo IOC (Mapa 16) tem como projetos chave a Pavimentação Carmélio Peralta - Loma Prata e a Construção da Ponte Internacional e a Aduana Carmelo Peralta (Paraguai) - Porto Murtinho (Brasil) no Mato Grosso do Sul, por onde

passará dois Corredores Bioceânicos até o Chile e a Rodovia Transchaco. O primeiro, corredor não entrará no solo boliviano, e sim, pelo Chaco Paraguai, região que também está inserida na “Área de Soldadura” (GOLBERY, 1955).

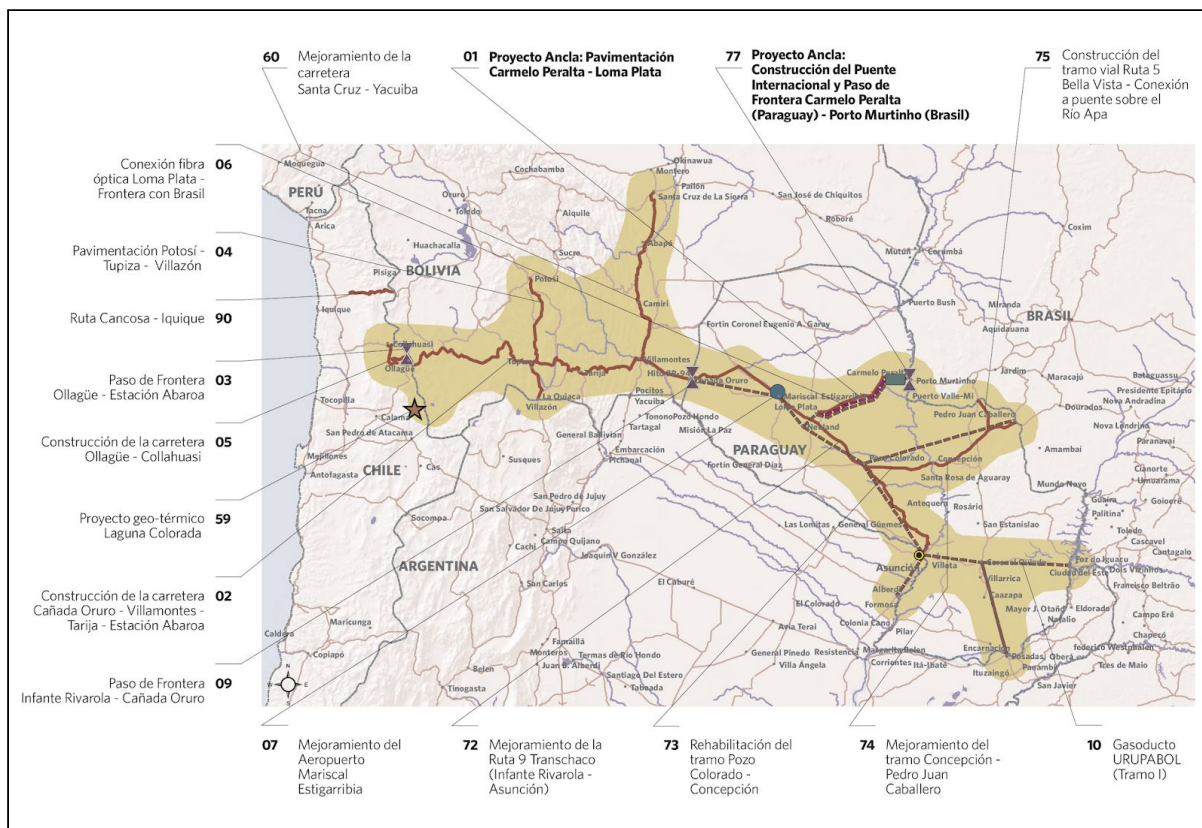
**Tabela 3 - Obras Selecionadas do Eixo Interoceânico Central**

Projeto	País	Setor	Grupo	Etapa	Financiamento	US\$ milhões
Reabilitação e Concessão da Ferrovia Arica - La Paz (Tramo Chileno)	Chile	Ferrovário	5	Concluído	Tesouro Nacional (100%)	60
Melhoramento do Porto de Iquique	Chile	Marítimo	5	Execução	Privado (100%)	180
Corredor Ferrovário Bioceânico de Integração (Tramo Boliviano)	Bolívia	Ferrovário	5	Pré execução	Público/Privado (100%)	7000
Ampliação e Melhoramento da Estrada Arica - Tambo Quemado	Chile	Rodoviário	5	Execução	Tesouro Nacional (100%)	117
Estrada Toledo - Pisiga	Bolívia	Rodoviário	5	Concluído	CAF (91%)/Tesouro Nacional (9%)	130
Melhoramento do Porto de Arica	Chile	Marítimo	5	Execução	Privado (100%)	62
Pavimentação e Melhoramento da Estrada Iquique - Colchane	Chile	Rodoviário	5	Concluído	Tesouro Nacional (100%)	42
Construção da Ponte Internacional e Aduana Carmelo Peralta*	Brasil/Paraguai	Rodoviário	1	Perfil	A Definir	A Definir
Trecho Cancosa - Iquique	Chile	Rodoviário	1	Pré execução	Tesouro Nacional (100%)	18
Pavimentação Carmelo Peralta - Loma Plata	Paraguai	Rodoviário	1	Pré execução	Privado (100%)	255
Construção da Estrada Oruro - Villamontes- Tarija - Estación Abaroa	Bolívia	Rodoviário	1	Execução	CAF (70%)/Tesouro Nacional (30%)	210
Projeto Geotérmico Laguna Colorada	Bolívia	Energia	1	Pré execução	Tesouro Nacional (100%)	321
Gasoduto URUPABOL (Tramo I)	Bolívia/Paraguai	Energia	1	Pré execução	A Definir	A Definir
Melhoramento da Estrada Santa Cruz - Yacuiba	Bolívia	Rodoviário	1	Execução	Banco Mundial (100%)	104
Reabilitação do Trecho Pozo Colorado - Concepción	Paraguai	Rodoviário	1	Execução	FOCEM (68%)/Tesouro Nacional (32%)	47
Melhoramento da Estrada Concepción - Pedro Juan Caballero	Paraguai	Rodoviário	1	Concluído	Banco Mundial (100%)	12
Melhoramento da Rota 9 Transchaco (Infante Rivarola - Assunção)	Paraguai	Rodoviário	1	Execução	CAF (24%)/Privado(76%)	598
Melhoramento do Tramo Ferrovário Corumbá - Campo Grande	Brasil	Ferrovário	2	Concluído	Público/Privado (100%)	22
Melhoramento do Tramo Ferrovário Corumbá - Santos	Brasil	Ferrovário	2	Perfil	Privado (100%)	3700

Fonte: elaboração própria a partir dos dados da IIRSA (2017).

Por sua vez, o segundo corredor encontrará saída pelo Pacífico percorrendo a Transchaco até o sul boliviano. Essa via estará conectada com os grandes pólos da Bolívia através das obras: melhoramento da Estrada Santa Cruz- Yacuiba e a Pavimentação Potosí - Tupiza - Villazón e A Construção da Estrada Oruro - Villa Montes - Tarija - Estación Abaroa. A possibilidade de rearticular a logística e diminuir os custos de transporte é uma das grandes vantagens para essa região. Outra rota alternativa brasileira para esse segundo corredor será pela fronteira em Ponta Porã que se dará a partir da Reabilitação do Tramo Pozo Colorado - Concepción; Melhoramento da Rota 9 Transchaco; Melhoramento do Tramo Concepción - Pedro Juan Caballero. Esse corredor poderá promover a saída de produtos da Bolívia e do Chaco Central paraguai para os portos do Pacífico e ampliar o intercâmbio interno no decorrer do corredor. As áreas são caracterizadas pelas reservas de gás e pela extração de minerais (IIRSA, 2017).

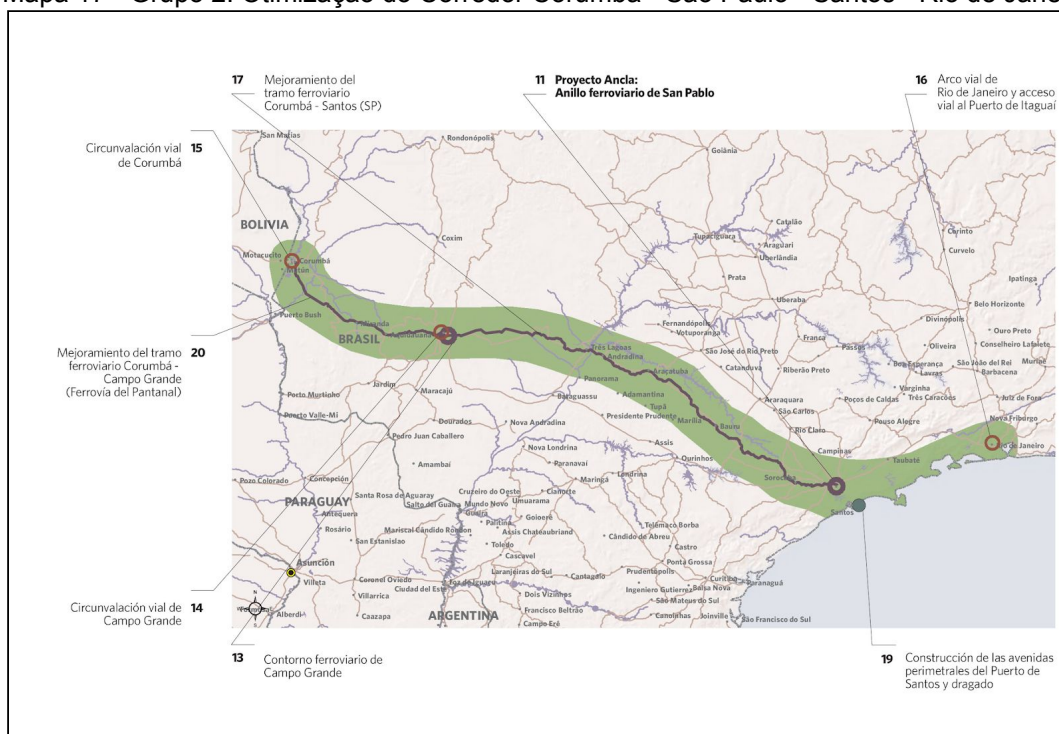
Mapa 16 - Grupo 1: Conexão Chile- Bolívia - Paraguai - Brasil



Fonte: Geosur (2020).

Em relação à segurança energética destaca-se o Projeto Geotérmico Laguna Colorada. E por fim, a distribuição de gás poderá ser ampliada através da finalização da obra Gasoduto URUPABOL (Tramo I), que desembocará no Chaco Paraguai. Para o Paraguai, apesar da grande oferta de energia elétrica das suas duas grandes usinas hidrelétricas binacionais com Brasil (Itaipu) e com Argentina (Yaceretá), a rede é muito pouco integrada internamente. Atualmente o Chaco assiste o crescimento da produção e da indústria agropecuária. Nesse sentido, essa obra significará uma diversificação na matriz energética que está em constante crescimento.

Mapa 17 - Grupo 2: Otimização do Corredor Corumbá - São Paulo - Santos - Rio de Janeiro

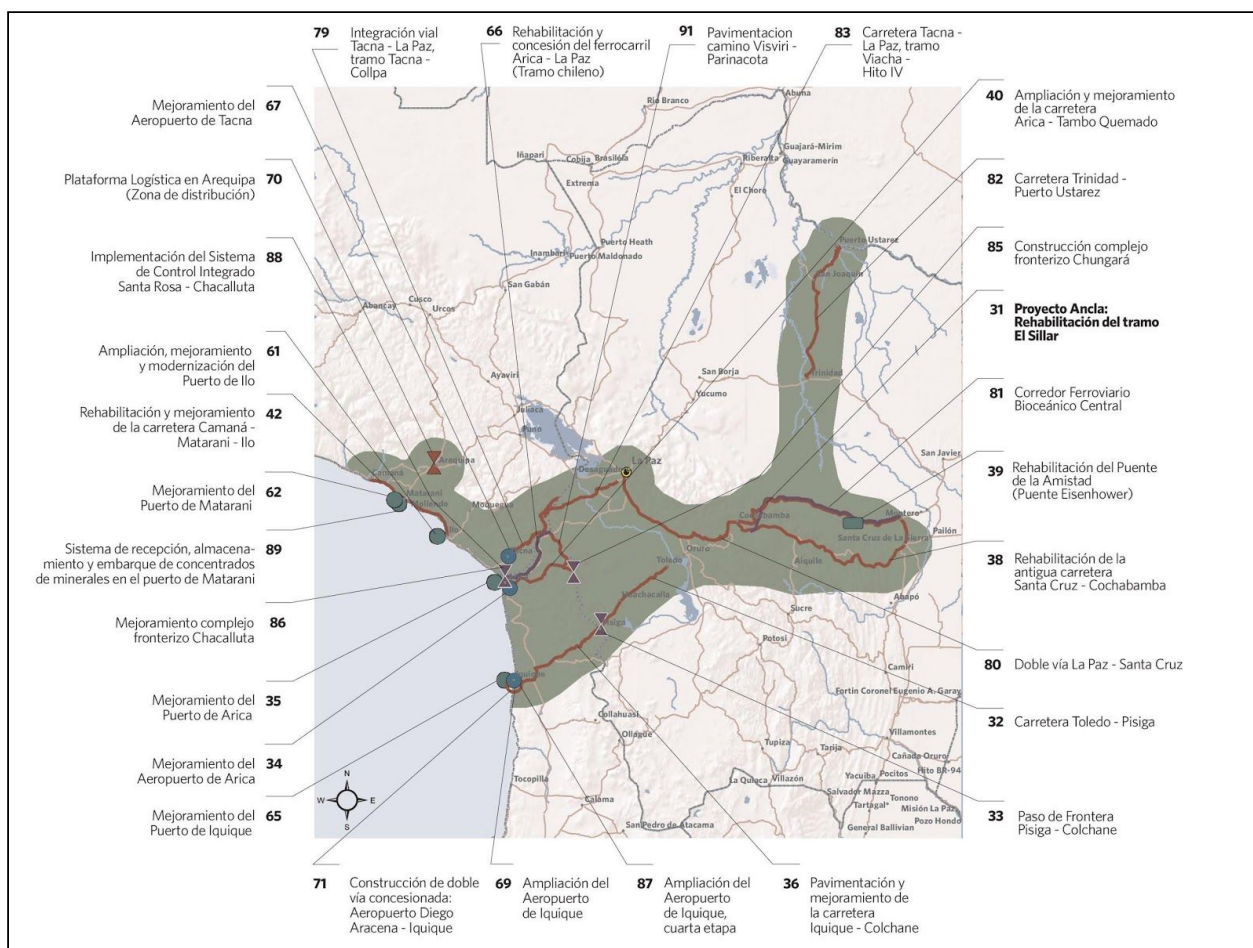


Fonte: Geosur (2020)

Por outro lado, o Grupo 2 possui obras já bastante avançadas (Mapa 17). O tramo ficou responsável por conectar o Maciço, o Paraguai e as demais regiões brasileiras que pertencem à rota até o Oceano Atlântico, essencialmente para o Porto de Santos. A conexão entre a Bolívia o Brasil se dá a partir da fronteira com Corumbá, onde já existe a presença do modal ferroviário por parte da Bolívia (Ferrovia Oriental S.A) até Santa Cruz de la Sierra que, combinado com o restante do corredor, poderia possibilitar de aumento do fluxo comercial intra-regional e com parte da Ásia. As suas principais obras são: i) Melhoramento do Tramo Ferroviário Corumbá-Santos, que se encontra ainda em estágio Perfil e o ii) Melhoramento do Tramo Ferroviário Corumbá-Campo Grande (Ferrovia do Pantanal), já concluído. Essas obras possibilitarão melhorar a matriz de transporte do Brasil além de integrar com as ferrovias bolivianas até o Atlântico.



Mapa 18 - Grupo 5: Conexão do Eixo ao Pacífico: Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz



Fonte: Geosur (2020).

Por fim, o Grupo 5 está localizado no Sudoeste da Bolívia e no norte chileno. No Chile, destacam-se as obras responsáveis por reformar os portos de Iquique e Arica. O objetivo será prover uma infraestrutura capaz de realizar os processos de intercâmbio comercial com uma logística competitiva. Em relação ao modal ferroviário, nesse Grupo também se encontra a importante Reabilitação da Ferrovia Arica - La Paz (Tramo Chileno) e o Corredor Ferroviário Bioceânico de Integração (Tramo Boliviano). A primeira obra foi fruto do Tratado de Paz e Amizade assinado pelo Chile e a Bolívia em 1904, após a Guerra do Pacífico, mas que até a conclusão da obra estava em péssimas condições. Por outro lado, o Tramo boliviano já se encontra em estágio de pré execução. Quando finalizado será capaz de cruzar todo o território boliviano até Puerto Quijarro, fronteira com Corumbá.

Apesar de não estar na carteira da IIRSA, uma obra importante na Bolívia que foi amplamente debatida no Governo de Evo é a construção da Estrada de TIPNIS

que passará pelo Território Indígena e Parque Nacional Isiboro Sécule (TIPNIS). Aparentemente a obra sozinha não possui uma grande importância na logística da Bolívia, entretanto, ao conectar-se com a obra Estrada Pavimentada Trinidad-Puerto Ustárez (Grupo 5 do IOC) poderá se converter em uma rota alternativa para o Corredor Bioceânico São Paulo – Santa Cruz – Oceano Pacífico. Além de beneficiar a Bolívia, se concluída, poderá facilitar o trânsito dos produtos do Mato Grosso, em especial, a soja. O ex vice-presidente de Evo, Linera argumenta no sentido de desmistificar a falácia que a construção dessa estrada é desenhada pela IIRSA para tornar a Bolívia submissa:

*Esta carretera fue planteada como una necesidad estratégica para unir el altiplano y la Amazonía siglos antes de la existencia de la “geopolítica del IIRSA”; y si uno tiene la valentía y honestidad intelectual de mirar detenidamente un mapa de Bolivia, podrá darse cuenta de que si en verdad existe alguna medida que desmantele la actual geopolítica de ocupación extranjera de la Amazonía, es precisamente la construcción de este camino (LINERA, 2012, P. 58)*

Sem embargo, mesmo após uma consulta realizada em 2012, na qual mais de 80% das comunidades indígenas do parque votaram a favor da estrada, o presidente Evo decidiu anular o contrato com a empresa brasileira OAS (MOLINA, 2017).

### 3.1.4 Eixo Capricórnio (CAP)

O consistente e crescente fluxo comercial com a Ásia pede uma remodelação da logística de transporte da América do Sul: a tendência de mover-se em direção ao Pacífico pela possível redução de custos e tempo de parte das vendas da região. Dentre os 12 eixos que compõem a carteira de projetos da IIRSA, sublinha-se o papel do Eixo Capricórnio (CAP) como responsável por grande parte das obras que tem como objetivo interligar os dois oceanos. Nessa perspectiva, a Zona de Integração do Centro Oeste da América do Sul (Zicosur) resgatou, recentemente, a discussão sobre a importância dos caminhos bioceânicos entre os seus integrantes (Brasil, Bolívia, Chile, Argentina e Uruguai). Em 2012, realizou um trabalho de identificação de 218 projetos de infraestrutura prioritários para os corredores que atualmente estão presentes em grande escala no Eixo CAP.

O Eixo CAP estende-se por 2,38 milhões de km<sup>2</sup> desde a costa norte do Chile (9%), atravessando o sul boliviano (6%), o norte argentino (36%), o Paraguai (15%) e, por fim, a região sul brasileira até atingir o Oceano Atlântico (34%). O trecho, percorre o sul do Maciço entre Potosí e Tarija, de acordo com o informe “Corredor Bioceânico



Ferrovário: Estudos Técnicos referentes al Eje de Capricórnio” (2011, p. 7-8), diferente dos outros eixos bioceânicos, possui um alcance espacial com maior possibilidade de Integração Econômica por apresentar setores produtivos diferentes, entre regiões industrializadas, agrícolas e minerais, características combinadas com vias parcialmente já consolidadas de ferrovias e rodovias. Somente na carteira desenhada pela IIRSA, o eixo conta com 74 projetos de transporte, com aporte de 14,8 bilhões de dólares, destinados aos subsetores: rodoviário (42), ferroviário (14) e fluvial (3). Os três restantes são de integração energética, com valores estimados em US\$ 1,5 bilhão (IIRSA, 2017).

Mapa 19 - Eixo Capricórnio



Fonte: IIRSA (2017).

Nessa faixa territorial, destacam-se as obras do Grupo 1: Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa – Asunción, responsável pela reabilitação da Ferrovia Manuel Belgrano, no norte argentino, e a construção da última conexão ferroviária faltante, no norte chileno, para consolidar o corredor. A linha entre Salta e o porto de Antofagasta terá 906 km. Ainda vale sublinhar que Salta, bem como Tucumán, já está comunicada com os portos argentinos de Rosário e Buenos Aires, com as cidades de La Paz e Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, e com o Brasil até o porto de Santos com a mesma bitola.

Mapa 20 - Corredor Ferroviário do Eixo Capricórnio



#### Trechos Operacionais - linhas existentes:

Iguaçu // Desvio Ribas  
(ALL / Brasil)

Guarapuava // Cascavel  
(Ferroeste / Brasil)

Resistencia/Barranqueira // J.V. Gonzalez  
(SOE - Belgrano Cargas / Argentina)

J.V. Gonzalez // Salta  
(SOE - Belgrano Cargas / Argentina)

Salta // Socompa  
(SOE - Belgrano Cargas / Argentina)

Socompa // Augusta Victoria  
(Feronor / Chile)

Augusta Victoria // Antofagasta  
(FCAB / Chile)

#### Trechos Operacionais - linhas novas:

Cascavel // front. Brasil/Paraguai  
(Ferroeste/Brasil)

Front. Brasil/Paraguai // Pirapó // Encarnación  
(Fepasa/Paraguai)

Pirapó // front. Paraguai/Argentina  
(Fepasa / Paraguai)

Front. Paraguai/Argentina // Resistencia  
(SOE - Belgrano Cargas/Argentina)

#### Trechos Operacionais - linhas existentes com

##### variantes:

Paranaguá // Iguazu  
(ALL / Brasil)

Desvio Ribas // Guarapuava  
(ALL / Brasil)

São Francisco do Sul // Eng<sup>o</sup> Bley  
(ALL / Brasil)

Fonte: BNDES (2020).

De acordo com o BNDES (2015), tramo ferroviário que integrará o sul do Brasil, o Paraguai, o norte argentino; o sul da Bolívia e o norte do Chile. De acordo com o BNDES (2015), o corredor Eixo Capricórnio abrange uma extensão total de linhas férreas mais de 3.500 km. Os trechos que ainda não estão finalizados fazem parte do tramo paraguaio e brasileiro: a conexão do corredor com o centro-oeste brasileiro e o percurso entre Foz do Iguaçu e Cascavel.

Tabela 4 - Obras Selecionadas do Eixo Capricórnio						
Projeto	País	Setor	Grupo	Etapa	Financiamento	US\$ milhões
Reabilitação Operacional Ferroviária Belgrano Cargas	Argentina	Ferrovário	1	Execução	Tesouro Nacional (15%) / Governo Chinês (85%)	677
Reabilitação do Ramal Ferroviário C18: Joaquín V. - Pichanal	Argentina	Ferrovário	1	Execução	Governo Chinês (100%)	252
Corredor Ferroviário Bioceânico, Tramo Chile (Antofagasta - Socompa)	Chile	Ferrovário	1	Concluído	Tesouro Nacional (100%)	501
Reabilitação do Ramal Ferroviário C3: Resistência – Avia Terai	Argentina	Ferrovário	1	Perfil	A Definir	225
Reabilitação do Ramal Ferroviário C14: Salta – Socompa	Argentina	Ferrovário	1	Pré execução	A Definir	618
Reabilitação do Ramal Ferroviário C3: Avia Terai – Pinedo	Argentina	Ferrovário	1	Pré execução	Governo Chinês (100%)	603
Reabilitação do Ramal Ferroviário C12: Avia Terai – Metán	Argentina	Ferrovário	1	Pré execução	Privado (100%)	618
Acesso ao Passo de Rama	Argentina	Rodoviário	1	Concluído	Tesouro Nacional (100%)	54
Concessão Autopista Antofagasta	Chile	Rodoviário	1	Concluído	Privado (100%)	370
Concessão Autopista Loa	Chile	Rodoviário	1	Pré execução	Privado (100%)	309
Reabilitação Ferroviária Jujuy – La Quiaca	Argentina	Ferrovário	2	Pré execução	A Definir	62
Pavimentação Tartagal – Misión La Paz – Pozo Hondo	Argentina	Rodoviário	2	Pré execução	Tesouro Nacional (94%) / Tesouro Provincial (6%)	160
Reabilitação do Ramal Belgrano C:15 Perico – Pocitos	Argentina	Ferrovário	2	Pré execução	Fonplata (59%) / Tesouro Nacional (42%)	60
Pavimentação do Tramo Centinela – Mariscal – Estigarribia	Paraguai	Rodoviário	2	Pré execução	Privado (100%)	340
Ponte Puerto Presidente Franco – Porto Meira	Paraguai/Brasil	Rodoviário	3	Pré execução	Tesouro Nacional (100%)	173
Dragado no Porto de Paranaguá	Brasil	Marítimo	3	Execução	Tesouro Nacional (100%)	100
Construção da Ferrovia Asunción – Ciudad Del Este	Paraguai	Ferrovário	3	Perfil	Tesouro Nacional (100%)	500
Linha de Transmissão 500 KV (Itaipú – Villa Hayes)	Paraguai	Energia	3	Concluído	Focem (72%) / Tesouro Nacional (28%)	100
Construção da Ferrovia Ciudad Del Este – Ñeembucú	Paraguai	Ferrovário	4	Pré execução	A Definir	2800
Reabilitação do Ramal Ferroviário C6: Pinedo – Tostado	Argentina	Ferrovário	5	Execução	Governo Chinês (100%)	411

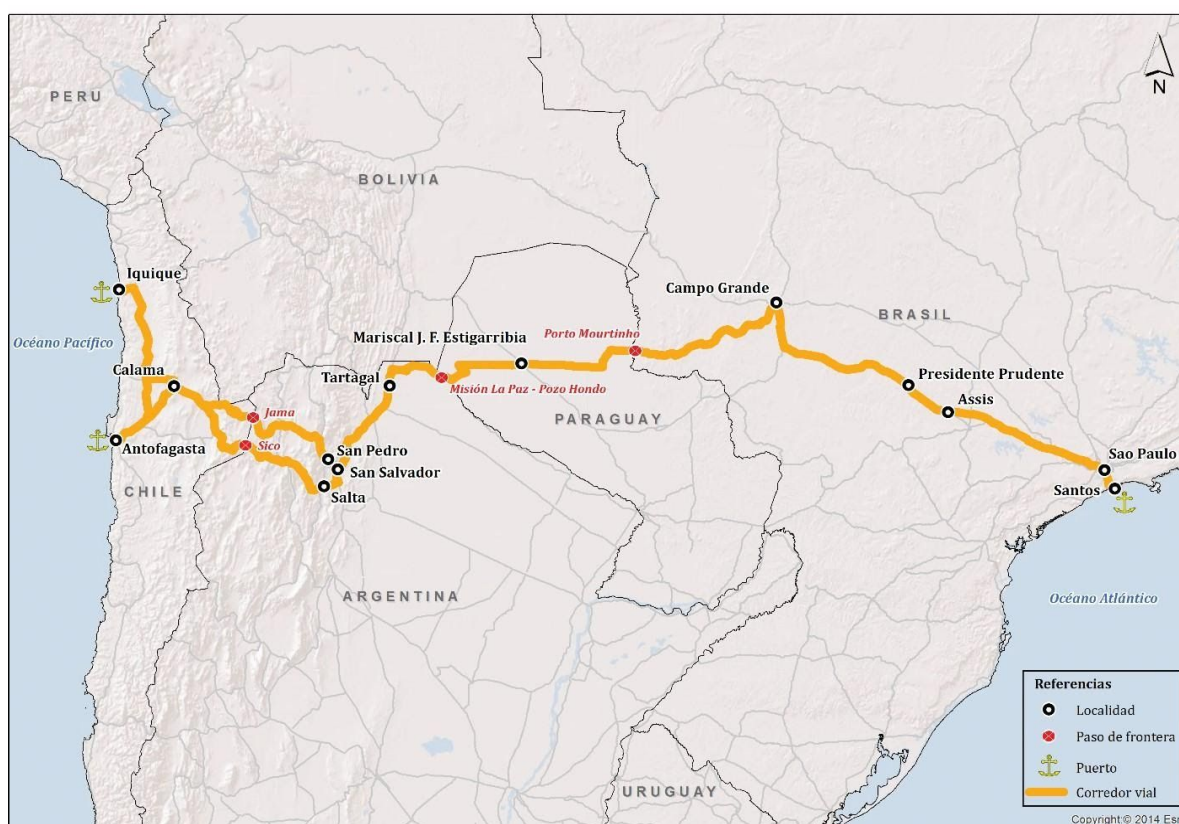
Fonte: elaboração própria a partir dos dados da IIRSA (2017).

Recentemente, houve um avanço considerável do investimento chinês nas obras que já estão em estágio de pré-execução no norte argentino. Esse movimento está relacionado com a busca por novas rotas por parte da China, com o intuito de fortalecer os laços econômicos com o mundo e a América Latina e ampliar seus mecanismos de financiamento de longo prazo. Entre essas obras financiadas pela China, estão: i) Reabilitação do Ramal Ferroviário C18: Joaquín V. – Pichanal; Reabilitação do Ramal Ferroviário C3: Avia Terai – Pinedo; Reabilitação do Ramal Ferroviário C6: Pinedo – Tostado; com um monto total de US\$ 1,3 bilhão (IIRSA, 2017).

Em relação ao Corredor bioceânico rodoviário, conectará Antofagasta, Iquique, Mejillones e Tocopilla aos portos atlânticos de Santos e Paranaguá, atravessando o chamado Gran Chaco Americano, passando pelos estados brasileiros do Paraná e do Mato Grosso do Sul. As obras no âmbito da IIRSA são: i) Autopista Antofagasta; ii) Acesso ao Paso de Jama (já concluídas); iii) Pavimentação do Tramo Centinela – Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo – Misión La Paz; iv) Pavimentação Tartagal – Misión La Paz – Pozo Hondo; v) Autopista Loa (em execução). Esses projetos estão distribuídos entre o Grupo 1: Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa – Asunción; Grupo 2: Salta - Villazón - Yacuiba - Mariscal Estigarribia e Grupo 3: Asunción – Paranaguá. O percurso entre Xangai até o centro-oeste da América do Sul cairia pela metade e o tempo de viagem sofreria uma redução de 23% por Antofagasta em relação ao trajeto Canal do Panamá - portos no Atlântico. Além disso, o custo médio

da passagem de um navio cargueiro no Panamá é de US\$ 450.000, enquanto o gasto com demurrage médio em Santos é de US\$ 30.000 por dia e em Antofagasta, é de US\$ 15.000 por dia (CASTRO, p. 35, 2020).

Mapa 21 - Corredor Bioceânico Rodoviário



Fonte: Salta Internacional (2020).

Dessa forma, a conclusão dos corredores bioceânicos, rodoviário e ferroviário articulados com a Hidrovia Paraguai-Paraná serão capazes de oferecer soluções multimodais que operam no sentido de articular tanto a integração econômica regional da América do Sul, como amenizar as dificuldades logísticas no comércio entre o Pacífico e a Ásia. Esses corredores que passam pelo centro-oeste da América do Sul mais uma vez reafirmam o papel estratégico que essa região possui de conectar as porções antagônicas entre o oceano Pacífico e o Atlântico.

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou contribuir para o debate da Integração regional da América do Sul a partir das ferramentas teóricas da Economia Política Internacional (EPI). Argumentou-se que a Integração Regional é fundamental para a Periferia superar a sua vulnerabilidade perante as oscilações do Sistema Internacional. A pesquisa partiu da hipótese de que a região do Gran Chaco é fundamental para a edificação da Integração logística no Subcontinente, capaz de atuar como um agente conector entre os oceanos Pacífico e Atlântico e entre as bacias Amazônica e Platina.

Nesse sentido, buscou-se apresentar contribuições conceituais da geopolítica sul-americana de Mario Travassos, Golbery do Couto e Silva, Augusto Pinochet, Jaime Mendoza, Alípio Valencia Vega, Valentin Abecia Baldivieso, com a releitura dos conceitos de “Gran Chaco”, “Heartland”, “Triângulo Estratégico”, “Maciço Boliviano” e “Área de Soldadura”. A geopolítica isolada dos acontecimentos históricos pouco pode contribuir para explicar algum fenômeno. Dessa forma, o trabalho se dispôs a descrever as perdas territoriais e meditarrenidade da Bolívia a partir da Guerra do Chaco com o Paraguai, da Guerra do Pacífico com o Chile e da Questão do Acre com o Brasil. Pode-se constatar que a sua posição estratégica e seus recursos naturais fomentaram cobiças estrangeiras e alimentaram a instabilidade e desconfianças entre os países vizinhos. A perda de articulação da Bolívia com o mar se traduziu em maiores dificuldades no desenvolvimento econômico e na constante dependência dos vizinhos para continuar exportando e importando.

Atualmente, as possibilidades estratégicas bolivianas obtidas por meio da exploração do minério de ferro de Mutún, do gás natural em Tarija e das reservas de lítio no Salar de Uyuni colocaram em destaque novamente essa região no circuito dos Estudos Estratégicos e na órbita dos interesses estrangeiros. As grandes potências compreendem a importância fundamental da aproximação das nações sul-americanas para alcançarem seu desenvolvimento autônomo e soberano. O recente Golpe de Estado contra o governo de Evo Morales fortaleceu a hipótese da pesquisa sobre a instabilidade e os conflitos de interesses que envolvem essa região, principalmente em relação aos avanços estrangeiros e imperialistas.

Os processos de Integração da América do Sul sofrem pela falta de articulação pelo centro-oeste do subcontinente. A Bolívia é o vértice que poderia conectar

essas iniciativas, sem embargo, a sua centralidade geográfica acabou reforçando a dualidade entre as partes antagônicas do subcontinente. Apesar do esforço de articular todos os países da América do Sul, com a criação da UNASUL em 2008, essa iniciativa passou por um processo de fragmentação a partir da vitória de Bolsonaro e o Brasil perdeu seu insubstituível protagonismo. Por outro lado, outras iniciativas passaram a ganhar destaque na região e deverá retomar algumas arestas da integração, principalmente o Foro para o Progresso da América do Sul (PROSUL). Nesse sentido, o tema da integração ainda persiste e continuará persistindo. Seja no âmbito da UNASUL ou do PROSUL.

Os recentes processos de aceleração das transformações conjunturais e estruturais no Sistema Internacional implicam em significativos desafios em termos de desenvolvimento e soberania para os Estados Periféricos. Negar a importância da América do Sul para Brasília, não apenas como uma parceira comercial, mas como uma aliança política estratégica para ganhos nas articulações de contestação das decisões internacionais, significa empurrar o Brasil contra a corrente do seu próprio destino. Apesar da atual dicotomia entre os presidentes, a história demonstra que, paradoxalmente, em momentos de crise econômica a integração regional pode ser fortalecida como alternativa frente à associação subalterna a interesses estrangeiros. Dito isso, sublinha-se a importância que o centro-oeste exerce na América do Sul tanto para a integração interna regional, como da articulação com a Ásia via Pacífico.

No sentido de compreender a infraestrutura no “Gran Chaco”, o trabalho buscou sistematizar um portfólio dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) da IIRSA, de acordo com a sua prioridade geopolítica para o Gran Chaco Americano. Dessa forma optou-se por avaliar: 1) Eixo Peru-Brasil- Bolívia (PBB); 2) Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP); 3) Eixo Interoceânico Central (IOC) e o 4) Eixo Capricórnio (CAP). Ao investigar os projetos, foram destacadas as obras que poderiam amenizar a mediterraneidade da Bolívia e conectá-la com as bacias Amazônica e Platina. Já no sentido Leste-Oeste, os grandes destaques foram os corredores bioceânicos. Nesse sentido, conclui-se que os corredores bioceânicos articulados com a Hidrovia Paraguai-Paraná serão capazes de oferecer soluções multimodais que operam no sentido de articular tanto a integração econômica regional da América do Sul, como amenizar as dificuldades logísticas no comércio entre o Pacífico e a Ásia.

Desse modo, os apontamentos da geopolítica sul-americana combinados com os processos históricos de disputa narrados nesse trabalho e a relevância as obras

dos Eixos avaliados da IIRSA colaboram com a hipótese do trabalho de que a região do Gran Chaco é geopoliticamente relevante para o processo de Integração de América do Sul.

## REFERÊNCIAS

- AMUSQUIVAR, Érika Laurinda; PASSOS, Rodrigo Duarte Fernandes dos. **A gênese da geopolítica e sua difusão na história mundial**. Rev. Bras. Est. Def. v. 5, nº 1, jan./jun. 2018.
- BALDIVIESCO, Valencia Abecia. **Las relaciones internacionales en historia de Bolivia**. La Paz: Editorial Los Amigos del Libro, 1986.
- BANDEIRA, Luiz Alberto de Vianna Moniz. **A Guerra do Chaco**. Rev. Bras. Polít. Int. Vol 41. Brasília, 1998.
- BANDEIRA, Luiz Alberto de Vianna Moniz. **Brasil, Argentina e Estados Unidos, Conflito e integração na América do Sul: Da tríplice Aliança ao Mercosul**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- BANDEIRA, Luiz Alberto de Vianna Moniz. **O Barão de Rothschild e a questão do Acre**. Rev. Bras. Polít. Int. 2000.
- BARROS, Pedro Silva; RAMOS, Felipe S. **O Novo Mapa da Integração Latino-Americana: balanço e perspectiva da estratégia da política externa brasileira para a região (2003-2013)**. Vol. 1, Num. 2, p. 7-20, 2013
- BARROS, Pedro Silva. **Desintegração econômica e fragmentação política na América do Sul**. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/08/desintegracao-economica-e-fragmentacao-politica-na-america-do-sul.shtml>> Acesso em 08 de set de 2020.
- BATISTA Jr., Paulo Nogueira. **A América do Sul em Movimento**. In: I Conferência Nacional de Política Externa e Política Internacional, Rio de Janeiro, de julho de 2006. Brasília: FUNAG, 2007.
- BIELSCHOWSKY, Ricardo; ROCHA, Felipe Freitas. **La búsqueda de China de recursos naturales en América Latina**. Revista de la CEPAL, Santiago, p. 9-29, N° 126 • diciembre de 2018.
- BID. **Progreso Econômico e Social na América Latina**. “Além das Fronteiras: O Novo Regionalismo na América Latina”. Banco Interamericano de Desenvolvimento, Washington, D.C, 2002.
- BORGES, Fábio. **As relações do Brasil com os países Amazônicos nos governos de Fernando Henrique Cardoso e Lula (1995-2010): possibilidades e problemas do regionalismo aberto**. Tese de Defesa ao Doutorado em Sociologia apresentado ao Departamento de Pós-graduação em Sociologia na Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara (FCLAr), da Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2011.
- BRASIL, A. **Sumário do estudo para a proposta de formação de um fundo sul-americano de garantias para projetos de infraestrutura (FUSAG)**. Mimeo, 2006.
- BRICEÑO RUIZ, José; DE LOMBAERDE, Philippe. **Regionalismo latino-americano: Produção de saber e criação e importação de teoria**. Civitas, Porto Alegre, v. 18, n. 2,



p. 262-284, maio-ago. 2018.

BRUCKMANN, Monina. Recursos Naturais e a Geopolítica da Integração sul-americana. In: VIANA, André Rego; BARROS, Pedro Silva; CALIXTRE, André Bojikian. **Governança Global e Integração da América do Sul**. Brasília : Ipea, 2011.

CALIXTRE, André Bojikian. BARROS, Pedro Silva. Além da circunstância: caminhos da integração sul-americana – do Mercosul à Unasul. In: VIANA, André Rego; BARROS, Pedro Silva; CALIXTRE, André Bojikian. **Governança Global e Integração da América do Sul**. Brasília : Ipea, 2011.

CAMPBELL, Mettew; TIAN, Yang. **BYD: maior fabricante de carros elétricos em nada se parece com a Tesla**. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/carros/noticias/bloomberg/2019/04/19/menor-fabricante-de-carros-eletricos-do-mundo-em-nada-se-parece-com-a-tesla.htm?cmpid=copiaecola>>. Acesso em: 09 de set. de 2020.

CANO, Wilson. **Soberania e Política Econômica na América Latina**. 1ed. São Paulo: editora Unesp, 1999.

CARR, Eduard Hallett. **Vinte anos de crise 1919-1939**. Uma introdução ao Estudo das Relações Internacionais. Editora Universidade de Brasília, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2001.

CASTRO. João Carlos Parkison de. Corredor Rodoviário Bioceânico: uma oportunidade a ser explorada. Disponível em: <[http://antigo.agricultura.gov.br/assuntos/camaras-setoriais/tematicas/documentos/camara-s-tematicas/infraestrutura-e-logistica/2020/71a-reuniao-ordinaria/app\\_71ro\\_ctlogistica\\_corredor.pdf](http://antigo.agricultura.gov.br/assuntos/camaras-setoriais/tematicas/documentos/camara-s-tematicas/infraestrutura-e-logistica/2020/71a-reuniao-ordinaria/app_71ro_ctlogistica_corredor.pdf)>. Acesso em: 23 de set. de 2020.

CEPAL. **El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe**. La integración económica en servicio de la transformación productiva con equidad. CEPAL: Santiago, 1994.

CERVO, Amado Luiz. **Política exterior e relações internacionais do Brasil**: enfoque paradigmático. Revista Brasileira de Política Internacional. vol.46, N.2, Brasília Jul/Dez, 2003.

CERVO, Amado Luiz. **Relações Internacionais**: Formação dos conceitos brasileiros. São Paulo: Saraiva, 2008.

CHANG, Ha-Joon. **Chutando a Escada**: A Estratégia do Desenvolvimento em Perspectiva Histórica. São Paulo: UNESP, 2004.

COSTA, Darc Antonio da Luz. COSTA, Darc. **Fundamentos para o estudo da Estratégia Nacional**. Paz e Terra, 2009.

COSTA, Darc Antonio da Luz. Do sonho do Mercosul à realização da Unasul. In: GADELHA, Regina. **Mercosul a Unasul: avanços do processo de integração**. 1ed. São Paulo: editora da PUC-SP, 2013.

COSTA, Darc Antonio da Luz. A Estratégia de Integração. In: COSTA, Darc (org). América

do Sul. Integração e infraestrutura. Capax Dei: Rio de Janeiro, 2011.

CERVO, Amado Luiz. **Integração da América do Sul depende do Brasil**. Meridiano 47 n. 46. Brasília: jun. 2008.

CHIAVENATO, José Julio. **A Guerra do Chaco** (leia-se petróleo). São Paulo: Brasiliense, 1980.

CNDC. **Informe de Estadística Anual 2019**. Disponível em: <<http://www.cndc.bo/estadisticas/anual.php>> Acesso em 10 de jun de 2020.

COUTO, Leandro Freitas Couto. **Desenvolvimento, Integração e Assimetrias: caminhos e descaminhos da aproximação regional na América do Sul**. 1 ed. Brasília: Fundação João Mangabeira, 2013.

COUTO e SILVA, Golbery do. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1955.

CUNHA, Euclides da. **Um paraíso perdido**: reunião de ensaios amazônicos/Euclides da Cunha; seleção e coordenação de Hildon Rocha. -- Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial,

CUNHA FILHO, Clayton Mendonça. **“Um país de contatos”**: a política exterior boliviana entre Haia e a integração regional. Observador On-line, v.10, n. 8, 2015.

DUARTE, Bernardo Pestana M. C.; SARAIVA, Thiago Carvalho; BONE, Rosemarie Bröker. **Impacto na Relação Brasil-Bolívia com a Nacionalização dos Hidrocarbonetos Bolivianos em 2006**. 4o PDPETRO, Campinas. 2007.

FERES, Carla Paulino da Costa. **Vaivéns do CCR-ALADI**: O papel do BNDES como ativador das compensações. Revista La Espada, 2020a. Disponível em: <<https://portal.unila.edu.br/revistas/arquivos/RevistaLAESPADA24final.pdf>>. Acesso em: 11 de set. de 2020.

\_\_\_\_\_. **Indústria entre dois vírus**: Impactos do governo Bolsonaro e da Covid-19 nas relações Brasil-Argentina. Revista La Espada, 2020b. Disponível em: <<https://portal.unila.edu.br/revistas/arquivos/LAESPADAN23min.pdf>>. Acesso em: 11 de set. de 2020.

FIORI, José Luis. **A propósito da “Construção interrompida”**. Economia e Sociedade, Campinas, (14):1-19, jun, 1999.

\_\_\_\_\_. **O poder global e a nova geopolítica das nações**. Boitempo: São Paulo.

\_\_\_\_\_. **História, Estratégia e Desenvolvimento: para uma geopolítica do capitalismo**. 1. ed. São Paulo: editora Boitempo, 2014.

FRANCOVICH, Guillermo. **El pensamiento Boliviano en el Siglo XX**. 2a Edição. Cochabamba: Editorial Los amigos del libro, 1985. FURTADO, Celso. **Formação Econômica da América Latina**. 2 ed. Rio de Janeiro: Lia Editor, 1970.

\_\_\_\_\_. **Brasil: a construção interrompida**. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

GALEANO, Eduardo. **Veias abertas da América Latina**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1980

GUIMARÃES, Samuel Pinheiro. **O desafio da integração**: O mundo multipolar e a integração sul-americana. Buenos Aires: Amesur, 2008.

\_\_\_\_\_. **A União Europeia e o fim do Mercosul**. Disponível em: <<https://ccgi.fgv.br/sites/ccgi.fgv.br/files/file/Publicacoes/Opinioes%20-%20Samuel%20x%20%20Vera%20%20Mercosul-UE.pdf>>. Acesso em: 23 de ago. 2020.

GRANATO, Leonardo. **Brasil, Argentina e os rumos da integração**: o Mercosul e a Unasul. Curitiba: Editora Appris, 2015.

HANOUCHE, Noam. Theories : **Lessons from MacKinder**. Disponível em: <<https://www.young-diplomats.com/theories-lessons-from-mackinder/>>. Acesso em 10 de set. de 2020.

HOBBSAWM, Eric. **A Era dos Extremos**: O breve século XX. 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA (IIRSA). **Cartera IIRSA**: Ejes de integración y desarrollo. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Cartera.asp?CodIdioma=ESP.>> Acessado em: 10 Ago. 2020.

IPEA. **Brasil pós Covid-19**: contribuições do Instituto de Economia Aplicada. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea, 2020.

LAMPREIA, Luis Felipe. **La Cumbre de América del Sur y Brasil**. Disponível em: <[https://www.docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=ACER\\_LFL\\_PI&pagfis=3230](https://www.docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=ACER_LFL_PI&pagfis=3230)>. Acesso em: 21 de ago. 2020.

LINERA, García, Álvaro. **Geopolítica del Amazonía**: Poder hacendal-patrimonial y acumulación capitalista. Ed. Vicepresidencia del Estado – Presidencia Asamblea Legislativa Plurinacional. La Paz, Bolivia, 2012.

LULA, Luis Inácio da Silva. **Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, por ocasião do Diálogo Aberto dos Presidentes na Cúpula do Mercosul**. Córdoba, 21 de julho de 2006

MACKINDER, John Mackinder. **The Geographical Pivot of History**. Geographical Journal, 1904.

\_\_\_\_\_. **Democratic Ideals and Reality**. New York: The Northon Library, 1962.

MALAGRIDA, Carlos Badia. **El Factor Geográfico en la Política Sudamericana**. Madrid: El Factor Tipográfico de Jaime Ratés, 1919.

MEDEIROS, Carlos Aguiar de; CINTRA, Maria Rita Vital Paganini. **Impacto da ascensão chinesa sobre os países latino-americanos**. Revista de Economia Política, vol. 35, nº 1 (138), pp. 28-42, janeiro-março/2015.

MEDEIROS, Carlos Aguiar de. **Modelos alternativos para la integración**

**sudamericana. In: Integración regional en América Latina: desafíos y oportunidades.** Monografía de la Red del Instituto Virtual de la UNCTAD. Nova Iorque e Genebra, 2010.

MELLO, Leonel Itaussu de Almeida. **Quem tem da Geopolítica?** São Paulo: Edusp, 1999.

MENDOZA, Jaime. **El macizo boliviano.** La Paz: Imp. Arnó Hnos, 1935.

MOLINA, Patricia. **Sobre la Geopolítica Vicepresidencial, el TIPNIS y el IIRSA.** Disponível em: <http://fobomade.org.bo/2017/08/02/sobre-la-geopolitica-vicepresidencial-el-tipnis-y-el-iirsa> a/>. 2017 Acesso em: 5 de set. de 2020.

MORALES, Juan Evo Ayma. **Mensaje a la nación del presidente de la República, Evo Morales Ayama, desde Carapari.** Tarija, 2006.

OLIVEIRA, Lucas. Kerr. **Energia como recurso de poder na política internacional: geopolítica, estratégia e o papel do Centro de Decisão Energética.** PPGCP. Porto Alegre: UFRGS, 2012.

PADULA, Rafael. **Infraestrutura, geopolítica e desenvolvimento na integração sul-americana** – uma visão crítica à IIRSA. Rio de Janeiro: LEAL, 2011.

\_\_\_\_\_. **Da IIRSA ao Cosiplan da UNASUL: A Integração de infraestrutura da América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança.** Rio de Janeiro: IPEA, 2016

PADULA, Rafael; FIORI, José Luis. **Brasil: geopolítica e “abertura para o pacífico”.** Revista de Economia Política, vol. 36, nº 3 (144), pp. 536-556, julho-setembro/2016

PARADISO, José. **“Política e Integración”.** Segundo Encuentro de Pensamiento Político. “Pensar la política, un desafío en la tarea de educar”. La Plata, 2009.

PAZ, André da. **Em busca da integração interna.** In: COSTA, Darc (org). América do Sul. Integração e infraestrutura. Capax Dei: Rio de Janeiro, 2011.

PAZ, A. e NUNES R. América do Sul: Integração de infraestrutura, Buscando complementaridades: Diagnósticos das interconexões energéticas sul-americanas. Rio de Janeiro: DLC Consultoria, 2011.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. **A América do Sul como espaço geopolítico e geoeconômico: o Brasil, os Estados Unidos e a China.** Vol. 8, n. 2, jul.-dez. 2013.

PEIXOTO, Renata de Oliveira. **Sem Revoluções: os dilemas das democracias neoliberais andinas.** 1 ed. Curitiba: editora Appris, 2019.

PFRIMER, Matheus. **Heartland Sul-americano? Dos discursos geopolíticos à territorialização de um novo triângulo estratégico boliviano.** GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 29, pp. 131 - 144, 2011.

PFRIMER, Matheus; ROSEIRA, Antonio Marcos. **Transformações territoriais na Bolívia: um novo triângulo estratégico?** In: ENCONTRO LATINO-AMERICANO DE

GEÓGRAFOS, 12, 2009, Montevideo. Anais. Montevideo: Universidad de Montevideo, 2009.

PINHEIRO, A. C. e GIAMBIAGI, F. Os Antecedentes Macroeconômicos e a Estrutura Institucional da Privatização no Brasil. In: PINHEIRO, A. C. e FUKASAKU, K. (orgs.) **A Privatização no Brasil**. Rio de Janeiro: BNDES, fev. 2000.

PRAZERES, T. L., Diniz, A. M. y Rocha, M. **O Brasil e a América do Sul: Desafios no Século XXI. Coleção América do Sul**. Prêmio América do Sul. Brasília, 2006.

PREBISCH, Raúl. O Desenvolvimento Econômico da América Latina e alguns de seus problemas principais. CEPAL: Santiago do Chile, 1949.

PUNTIGLIANO, Andrés Rivarola. **Brasil, América Latina y la integración regional**. Vol. 1, Num. 2, p. 73-87, 2013.

ROCHA, Maurício Santoro. **A Outra Volta do Bumerangue: Estado, Movimentos Sociais e Recursos Naturais na Bolívia (1952 – 2006)**.

RODRÍGUEZ, Octavio. **O estruturalismo latino-americano**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2006.

SANTIAGO, P. B. **Infraestrutura: experiência na América Latina**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2011.

SARNEY, José. O Brasil e a América do Sul. In: IV Curso para Diplomatas sul-americanos. Rio de Janeiro, 5 a 29 de maio de 2008. Brasília: FUNAG, 2010.

SEBBEN, Fernando Dall'Onder. **Bolívia: logística nacional e construção do Estado**. Dissertação. (Mestrado em Ciência Política). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

SEVERO, Luciano Wexell Severo. A importância geopolítica da Bolívia e a Integração da América do Sul. In: **América Andina: integração regional, segurança e outros olhares**. 1 ed. Paraíba: editora ABEU, 2012.

\_\_\_\_\_. **Integração Econômica e Desenvolvimento da América do Sul: o Brasil e a desconstrução das assimetrias regionais**. Tese. UFRJ. Rio de Janeiro, 2015.

\_\_\_\_\_. **A Construção do Sul-americanismo**. Revista Espirales, v. 1, n. 1., Dez. 2017.

TAVARES, Maria da Conceição e BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello. **Desenvolvimento no Brasil – relembrando um velho tema**. In: BIELSCHOWSKY, R. e MUSSI, c. (Org.). Políticas para a retomada do crescimento: reflexões de economistas brasileiros. Brasília, DF: IPEA: CEPAL, 2002.

TEIXEIRA, Anísio. Estados Unidos: a “curta marcha” para a hegemonia. In: FIORI, J. L. Estados e Moedas no Desenvolvimento das Nações. Petrópolis: Editora Vozes, 1999.

VEGA, Alípio Valencia. **Geopolítica del Litoral Boliviano**. La Paz: Librería Editorial “Juventud”, 1982.

\_\_\_\_\_. **Geopolítica en Bolivia**. La Paz: Librería Editorial "G.U.M", 2011.

VILLAFANE, Luís Cláudio G. Santos. **A América do Sul no Discurso Diplomático Brasileiro**. Brasília: FUNAG, 2014.

ZANATTA, Loris. **Historia de América Latina: de La Colonia al siglo XXI**. 1a Edição. Buenos Aires: Grupo Editorial Siglo Veintiuno, 2012.