

Lembrando Bolívar

Quando se fala em desenvolvimento regional e integração nas Américas, é notável a diferença entre o norte e o sul, a partir de decisões históricas estratégicas. Os Estados Unidos têm três ligações bi-oceânicas pelo interior continental entre o Atlântico e o Pacífico desde o século XIX. A América do Sul não possui nenhuma ligação. Seguir o modelo integrador permite a valorização e a exploração das potencialidades locais e, pela sinergia entre os diversos países, acelerar o desenvolvimento do continente.

Após a II Guerra Mundial, em busca do sonho de Bolívar, houve um esforço pela aproximação entre os países da América do Sul com vistas ao comércio intra-regional: a promoção e regulamentação do comércio recíproco através de acordos bilaterais. No Cone Sul, prospera o Mercosul; no Bloco Andino e na Amazônia, formas criativas

O 1º SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CO-FINANCIAMENTO BNDES/CAF, REALIZADO ENTRE 6 E 8 DE AGOSTO DE 2003, REUNIU NO AUDITÓRIO DA SEDE DO BNDES, NO RIO DE JANEIRO, UM FORTE ELENCO DE AUTORIDADES DE TODA A AMÉRICA LATINA.

O EVENTO REJUVENESCEU E AMPLIFICOU UMA DISCUSSÃO QUE, DESDE A FIGURA DE BOLÍVAR, FREQUENTA AS MESAS DIPLOMÁTICAS, PROPOSTAS PARTIDÁRIAS E PLANOS PLURIANUAIS DOS PAÍSES LATINO-AMERICANOS: É POSSÍVEL PENSAR NA INTEGRAÇÃO GEOPOLÍTICA DA AMÉRICA DO SUL?

Fotos: Arquivo BNDES



Na abertura do Seminário, a presença do Vice-presidente José Alencar, que fez um discurso entusiasmado sobre o potencial derivado do fortalecimento do bloco sul-americano.

de associação vêm prosperando. Os países do continente têm multiplicado iniciativas em torno de pautas de convergência. Hoje é convicção que, sem a integração física, é praticamente impossível o sucesso econômico e social.

Tornar a América do Sul, como conjunto, mais competitiva e dinâmica - considerando a importância de organizar-se o espaço sul-americano a partir da contigüidade geográfica, da identidade cultural e de valores compartilhados entre países vizinhos - continua sendo a proposta de mais algumas iniciativas em curso. Reunidos em Brasília entre 30 de agosto e 1º de setembro de 2000, os presidentes dos países da região concluíram ser imprescindíveis o desenvolvimento e a modernização da infra-estrutura sul-

americana. Foi elaborado um “Plano de Ação para a Integração da Infra-estrutura Sul-Americana” com propostas para um horizonte de 10 anos. Em nova reunião no início de dezembro daquele ano, em Montevideu, Ministros de Energia, Telecomunicações, Transporte, Planejamento e Desenvolvimento aprovaram uma versão enriquecida do Plano de integração físico-espacial conhecido como IIRSA. Foram consagrados doze eixos de integração e desenvolvimento prioritários e seis processos setoriais essenciais para otimizar a competitividade e a sustentabilidade da cadeia logística.

Revigorar e aumentar o comércio na América do Sul, fortalecendo associações já existentes, seria imprescindível para reposicionar o sub-continente no contexto



“O equilíbrio nas contas externas é um dos nossos objetivos. O BNDES oferece apoio a grandes, pequenas e médias empresas seguindo a orientação do Presidente da República de priorizar e incrementar as relações com os países sul-americanos.”

JOSÉ ALENCAR

das negociações e acordos propostos pela Área de Livre Comércio para as Américas - ALCA.

O Governo Federal vem priorizando a densificação das relações entre o Brasil e os países irmãos, com vistas ao incremento do comércio e da cooperação econômica. Há, entretanto, questões de infra-estrutura decisivas para que as articulações em torno deste tema ganhem profundidade. O Brasil, via BNDES - um banco historicamente ligado à infra-estrutura e à produção - está se tornando grande acionista da Corporação Andina de Fomento, CAF, uma instituição financeira multilateral com excelente *rating* no mercado mundial (veja box “Os Organizadores”). Nos últimos cinco anos, dos quinze bilhões de dólares que a Corporação Andina de Fomento movimentou, cerca de 70% vêm sendo

OS ORGANIZADORES

BNDES - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - é uma empresa pública federal vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, que tem como objetivo financiar a longo prazo os empreendimentos que contribuam para o desenvolvimento do País e para a inclusão social. Com 51 anos de existência, o BNDES está indissolúvelmente ligado à história da industrialização e do setor de infra-estrutura brasileiros. Segundo banco de desenvolvimento em volume de operações - o primeiro é o Banco Mundial - o BNDES deu início à série de contatos formais com instituições de fomento, representantes de órgãos oficiais e grandes empresas em toda a América do Sul, com vistas ao crescimento da cooperação econômica.

CAF - Nascida há trinta anos, originalmente como uma instituição andina para o desenvolvimento da região, a Corporação Andina de Fomento vem, nos últimos quinze anos, consolidando sua missão central, expressa em três conceitos: competitividade, sustentabilidade e integração regional, onde o econômico, o social, o financeiro, o político e o institucional devem ser vistos em conjunto. A CAF tem como acionistas, além de 18 bancos privados da região andina, todos os países sul-americanos do MERCOSUL e da Comunidade Andina.



“Cremos que esta sinergia regional deva seguir certos critérios fundamentais, baseados em políticas coerentes, em instituições sólidas; princípios de eficiência, de equidade, de solidariedade, de pragmatismo e de flexibilidade.”

ENRIQUE GARCIA

dirigidos à infra-estrutura de integração sul-americana.

Juntas pela integração geopolítica da América Latina, as duas instituições mobilizaram os países da região para identificar projetos estratégicos, suficientemente maduros para financiamento por elas e mesmo por outras fontes. Assim nasceu o 1º Seminário Internacional de Co-Financiamento BNDES/CAF – Prospecção de Projetos de Integração Física Sul-Americana. A primeira grande iniciativa conjunta BNDES/CAF pretendeu estimular a cooperação bi ou pluri-nacional em projetos com benefícios diretos ou indiretos para as partes envolvidas, promovendo a integração física, econômica e sócio-cultural da América Latina. Atendendo ao convite das duas instituições, representantes de doze

países da América do Sul reuniram-se na sede do BNDES, no Rio de Janeiro, e apresentaram os dois principais projetos de investimento em infra-estrutura segundo a prioridade dos Governos de cada país. Foram promovidas reuniões bilaterais, dentro da programação, com o objetivo de convergir projetos para uma carteira em que ambas as instituições de fomento possam ter interesse de investir.

Na abertura do evento, o Vice-Presidente José Alencar reiterou a preocupação do governo federal com alguns problemas crônicos que mantêm o Brasil, assim como toda a América do Sul, em situação de vulnerabilidade ou desvantagem em relação a numerosos competidores. A logística, um dos focos do evento, permanece como um enorme calcanhar de Aquiles que encarece o produto regional e impõe enorme diferença entre a América do Sul e os Estados Unidos da América. O presidente da CAF, Sr. Enrique Garcia, foi taxativo na defesa de uma “agenda renovada” de desenvolvimento, criadora de emprego, incluyente e participativa, que valorize a riqueza cultural e a riqueza ambiental da região. “Deve existir uma visão sistêmica regional, na qual a participação pública e a privada tornem realidade o comércio e a melhoria das condições de vida da maioria dos sul-americanos”, afirmou. “É por isso que devemos ver este evento como um começo de um processo acelerador da adoção de mecanismos financeiros inovadores, capazes de dar mais segurança e menos volatilidade aos fluxos de recursos externos.”

O Secretário das Relações Exteriores, Embaixador Samuel Pinheiro Guimarães Neto, assegurou que a prioridade que o Presidente Lula definiu para a América do Sul não é retórica: ela decorre da análise de uma situação internacional extremamente complexa. “Além das razões internas da sociedade

brasileira, como o enfrentamento das extraordinárias disparidades sociais e da vulnerabilidade externa, no cenário externo temos um processo de cristalização de normas que, muitas vezes, dificultam o crescimento econômico dos países, tornando mais difíceis as estratégias de política econômica e social e a formação de blocos. Se não houver a solução dos problemas da América do Sul, o Brasil sozinho não poderá enfrentar com êxito seus desafios. O Presidente Lula tem reafirmado, várias vezes, o objetivo de construção de um Parlamento no Mercosul e a criação da moeda única, e ambas decisões têm natureza política, de grande alcance.”

Segundo o Secretário de Assuntos Internacionais do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Demian Fiocca, pelo menos três aspectos da iniciativa BNDES/CAF poderiam ser destacados como sinalização

“Conversamos muito, na área comercial, sobre competitividade e integração de cadeias produtivas, mas isso fica muito na retórica quando você não tem aproximação entre os povos.”

MÁRCIO FORTES



para a retomada do crescimento. “O primeiro aspecto que esse seminário simboliza é o de que o planejamento e a visão de futuro de cada um dos países da América do Sul incorporem a noção de que o espaço relevante para planejamento e para investimento é o espaço regional, continental e não apenas o espaço do seu próprio país. Um outro aspecto que também nos parece muito positivo é identificar nos projetos as sinergias muitas vezes incorporadas ao próprio desenho do projeto. No

“O Excelentíssimo Senhor Presidente da República tem, nas visitas e reuniões mantidas com os dirigentes máximos do continente, por diversos momentos, anunciado a criação de linhas especiais que articulem melhor as relações do BNDES com os países irmãos. Nós estamos buscando operacionalizar essas linhas e esperamos construir, prontamente, linhas equivalentes com todos os países do continente.”

CARLOS LESSA



complexo do rio Madeira, por exemplo, um mesmo projeto incorpora duas hidrelétricas e uma hidrovía por meio das eclusas. E, por fim, há a questão de como ultrapassar os constrangimentos financeiros, presente em toda a América do Sul”.

A questão de mecanismos de financiamento também preocupa Marcio Fortes de Almeida, presente ao evento como Ministro Interino do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. “Muitas vezes não se pode utilizar adequadamente os fundos que estão disponíveis; as limitações de contabilização impostas pelo Fundo Monetário muitas vezes a tornam impossível. Fica-se vinculado a esse empréstimo, tendo de pagar as taxas de administração sem poder acrescentar nada ao que já se tem.”

Sobre fontes de recursos para financiamento, porém, também foram ouvidas boas novas: o vice-presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, Paulo Paiva, garantiu já estar em operação nova linha de financiamento para a preparação de projetos de integração em infraestrutura.

Mantendo os chefes das suas divisões de infra-estrutura para os países da América do Sul à disposição durante todo o Seminário, para discutir e analisar possibilidades para a participação do BID, Paiva declarou: “No novo ambiente de disciplina fiscal, temos que ter ousadia e criatividade para o uso de recursos públicos e o fortalecimento dos mercados. Há as parcerias público-privado, que ultimamente vêm sendo construídas para esses novos tempos, e quero lhes dizer que o BID vem se preparando para eles.”

As parcerias público-privado estão, igualmente, na pauta do BNDES, que já organiza um novo seminário para discuti-las, conforme garantiu o presidente do BNDES, Carlos Lessa. Ao comentar a importância

PARA ENTENDER O QUE É IIRSA

A Iniciativa para Modernização e Desenvolvimento da Infra-estrutura Regional da América do Sul é uma iniciativa multinacional que envolve os doze países soberanos da América do Sul. A IIRSA nasceu do Encontro entre Presidentes da América do Sul em 2000, em Brasília, para estimular a organização do espaço sul-americano a partir da contigüidade geográfica, da identidade cultural e de outros valores compartilhados por países vizinhos.

Os presidentes adotaram o Plano de Ação para a Integração da Infra-estrutura Sul-americana, com propostas para um horizonte de dez anos, elaborado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pela Corporação Andina de Fomento (CAF).

Ainda em dezembro daquele ano, em Montevidéu, um Comitê Técnico BID/CAF/FONPLATA, apresentou uma versão enriquecida do Plano, identificando doze eixos de integração e desenvolvimento e seis processos setoriais capazes de otimizar a competitividade, com sustentabilidade, da cadeia logística, do setor energético e de telecomunicações.

Multidisciplinar - trata de aspectos econômicos, jurídicos, políticos, sociais, culturais, ambientais, etc - a IIRSA contempla mecanismos de coordenação entre os governos, as Instituições Financeiras Multilaterais e o setor privado, com uma visão política e estratégica da América do Sul, orientadora de planos e programas de investimentos.

Os eixos de integração buscam adensar a atividade econômica, o desenvolvimento regional e a integração física e econômica dos países sul-americanos.



da integração sul-americana no encerramento do evento BNDES/CAF, Lessa recordou como sua trajetória pessoal vem cruzando com o tema desde o início dos anos 1960, quando participou da formulação da proposta brasileira para o Tratado de Montevidéu, que deu origem à Zona de Livre Comércio, ALALC, e da equipe da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe - órgão ligado à ONU). “Creio que as coisas amadureceram. A iniciativa da IIRSA promoveu um levantamento de possibilidades de projetos de infraestrutura, que geram as externalidades definidoras do nível de produtividade macro-econômica média de todo o processo produtivo. Gera encomendas encadeadas que viabilizam o desenvolvimento de atividades industriais de suporte, multiplicando empregos. A infra-estrutura é a locomotiva do desenvolvimento. Precisamos colocar a locomotiva sul-americana funcionando a todo vapor.”

Para Carlos Lessa, os países da região estão perante a necessidade histórica de se enxergarem como um conjunto histórico e geopolítico definido no cenário mundial. “Hoje é mais fácil ir a Miami que a um país vizinho; é preciso rever as ligações ferroviárias e rodoviárias, mas também a aviação e o sistema portuário sul-americano, que deve ser pensado como integrando um único macro-sistema, com navegação de cabotagem... Quero crer, pelos projetos que para nós foram encaminhados, que se produzirá um salto qualitativo na direção de um continente já integrado, de longa data, pelo espírito.”

OS PROJETOS

O Seminário reuniu autoridades de doze países, que se comprometeram a apresentar dois projetos considerados estratégicos por seus respectivos governos, desde uma perspectiva não estritamente nacional, mas regional. No espaço do evento reservado às discussões de projetos de interesse binacional, hidrovias, ferrovias e rodovias mostraram a importância que têm para cada um dos países e para o desenvolvimento da América Latina em bloco, facilitando o transporte de mercadorias e passageiros - não apenas no continente, mas também para as exportações, uma vez que boa parte das obras propostas está vinculada ao escoamento portuário.

A Argentina apresentou como prioritários o Corredor de Integração Regional Zárate - Paso de los Libres - Santo Tomé e a Hidrovia Paraguai-Paraná, chamada de “Camino de Integración”. Para impulsionar a atividade produtiva com competitividade, a Bolívia propõe a ligação de 696 km entre Guayaramerín-Yucumo, além de outras com valores entre 20 e 180 milhões de dólares (Iñapari-Pto. Maldonado - Pte. Inambari, Pte. Inambari - Quincemil - Urcos etc.). O Chile apresentou um projeto de construção e manutenção da infra-estrutura ferroviária entre Mendoza (Argentina) y Los Andes (Chile), no valor de US\$ 140 milhões.

“Un Camino Verde Hacia la Paz: Corredor Intermodal Tumaco - Puerto Asís - Belem do Pará” foi o nome dado pela Colômbia ao projeto cujos estudos de viabilidade estão estimados em 300 mil dólares. O país também estuda a demanda futura do corredor fluvial do Rio Meta como meio de transporte, verificando a viabilidade de entregar sob concessão a operação e manutenção da hidrovia. Hidrovia é prioridade igualmente para o Equador, que quer dotar o Rio Napo de infra-estrutura portuária e aeroportuária moderna.

A Guiana apresentou o “Brazil Road Project”, que visa à construção de uma rodovia moderna e segura entre Boa Vista e a costa do Atlântico, naquele país, em torno de 170 milhões de dólares.

O Suriname apresentou projeto para aquisição de duas aeronaves Embraer com 15 a 20 lugares cada, para repor antigos DHC-6 da frota daquele país. Já para o Uruguai o destaque do projeto “Vías para la Integración” foi o investimento em transporte ferroviário, calculado em 56 milhões de dólares. O outro projeto, com valores próximos de 20 milhões de dólares, prevendo um terminal graneleiro e um terminal portuário multimodal, trouxe a Hidrovia Paraná-Paraguai de volta à cena.

A Venezuela, que se prepara para uma nova licitação das concessões de exploração de carvão, recentemente recuperadas pelo Vice-Ministério das Minas, o “Projeto Integral São Domingo de exploração mineira e carbo-elétrica” expôs ao lado de um Plano Ferroviário Nacional.

O Brasil apresentou como projetos o Contorno Ferroviário de São Paulo - o Ferroanel - e, entre Rondônia e o território boliviano, o Complexo do Rio Madeira. Os valores para o trecho binacional ainda estão em estudos.

Além de transformar o BNDES em uma das referências mundiais quando o assunto é integração via infra-estrutura na América Latina - governos, empresas e academia procuram o Banco em busca de informações - o Seminário já rendeu consultas diretas visando a financiamentos, segundo a Assessora da Presidência do BNDES responsável pela coordenação do Seminário, Deborah Levinson. Mais informações sobre os projetos e o evento no portal do BNDES (<http://www.bndes.gov.br>) ou pelo e-mail deborah.levinson@bndes.gov.br.