

# IIRSA

É esta a integração  
que nós queremos?



Elisangela Soldatelli Paim  
Núcleo Amigos da Terra/Brasil  
Dezembro 2003



# IIRSA

É esta a integração  
que nós queremos?

Elisangela Soldatelli Paim

*Núcleo Amigos da Terra / Brasil*

*Dezembro 2003*

*“No hay verdades únicas, ni luchas  
finales, pero aún es posible  
orientarnos mediante las verdades  
posibles contra las no verdades  
evidentes y luchar contra ellas”.*

*(Manuel Vásquez Montalbán)*

## INTRODUÇÃO

Desde a Cúpula de Presidentes da América do Sul, realizada em Brasília (Brasil), entre os dias 30 de Agosto e 1º de Setembro de 2000, está em curso um silencioso processo de integração física denominado IIRSA – Iniciativa de Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana. Esta iniciativa é um processo multisetorial que pretende desenvolver e integrar as áreas de transporte, energia e telecomunicações da América do Sul, em dez anos.

O objetivo dessa reunião “foi estimular a organização do espaço sul-americano a partir da contigüidade geográfica, da identidade cultural, e dos valores compartilhados dos países vizinhos sul-americanos” (confira: IIRSA www2003a).

Entre os encaminhamentos desse encontro definiu-se que o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) elaboraria um plano de ação para a integração proposta. O estudo *Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur* foi apresentado pelo BID, em dezembro de 2000, portanto, apenas três meses após a “criação” da IIRSA. Nesse documento, entre outros assuntos, são apresentados os problemas que inibem o comércio intra-regional e as alternativas para melhorar o fluxo de mercadorias; a situação da infraestrutura e seus principais entraves, ou seja, as barreiras naturais da América do Sul, como o próprio texto descreve: “...Concluindo cabe destacar os principais problemas que para a integração física delinea a geografia através de formidáveis barreiras naturais tais como a Cordilheira dos Andes, a Selva Amazônica e a Bacia do Orinoco” (BID, 2000, p. 33).

No estudo também são identificados os eixos com maior fluxo de intercâmbio, nesse ponto, enfatiza-se que estudos mais precisos poderão detalhar quais desses eixos possuem potencial para serem desenvolvidos, assim como identificar novos eixos de intercâmbio e, posteriormente, elaborar uma carteira de projetos. Essa sugestão foi desenvolvida e apresentada mais tarde pelo próprio BID, com a colaboração da Corporação Andina de Fomento (CAF) e do Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA) e, assim, definiu-se os Eixos de Integração e Desenvolvimento da América do Sul.

Na verdade, esse processo de integração da América do Sul apresentado pelas três instituições financeiras foi uma reelaboração de um estudo encomendado pela CAF e entregue, em 1996, por Eliézer Batista da Silva, ex-presidente da Companhia Vale do Rio Doce (empresa brasileira, maior mineradora diversificada do continente americano que também atua nas áreas de logística e de geração de energia). Neste estudo, Eliézer Batista apresenta a idéia

de eixos de desenvolvimento; analisa as relações entre infra-estrutura, comércio internacional e desenvolvimento; descreve a localização das principais riquezas naturais da América do Sul e a forma que podem ser utilizadas, através da melhoria da infra-estrutura, para inserção no mundo globalizado. Entre os possíveis projetos apresentados no estudo, um já é realidade, o Gasoduto Bolívia-Brasil.

Conforme o Seminário Subregional organizado pelo Comitê de Coordenação Técnica da IIRSA, em setembro de 2003, em Lima, esta integração está voltada para alcançar três objetivos (PUC-PE www2003a):

- Apoiar a integração de mercados para melhorar o comércio intra-regional, aproveitando primeiramente as oportunidades de integração física mais evidentes;
- Apoiar a consolidação de cadeias produtivas para alcançar a competitividade nos grandes mercados mundiais;
- Reduzir o custo sul-américa através da criação de uma plataforma logística vertebrada e inserida na economia global.

Fica muito claro que essa integração está voltada para escoar mais facilmente os recursos naturais dos países sul-americanos, principalmente, para os mercados norte-americanos e europeus. Inclusive, a opção de não consultar a sociedade civil, dos 12 países envolvidos nessa iniciativa, sobre que tipo de integração desejam para seus países, é estratégica. Outro aspecto importante a ser destacado é que passados três anos da reunião que criou a IIRSA poucas pessoas na América do Sul têm conhecimento de sua existência e de que ela está em andamento, porque não há interesse para que esta discussão se torne pública, sendo mais fácil executá-la em reuniões fechadas e com poucos integrantes poderosos, como tem acontecido até hoje.

## **EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

Eixos de integração são as faixas geográficas abrangendo vários países que concentram ou que possuem potencial para desenvolver bons fluxos comerciais, visando formar cadeias produtivas e assim estimular o desenvolvimento regional. No entanto, este desenvolvimento regional sempre está em último plano e, muitas vezes, não passa de uma utopia, pois os fatores econômicos são considerados mais importantes porque envolvem interesses de grandes conglomerados empresariais.

Primeiramente, foram definidos 12 Eixos de Integração e Desenvolvimento, conforme consta na página da internet da IIRSA, a qual possui poucas e desatualizadas informações sobre a evolução do processo de integração (IIRSA [www2003b](http://www2003b)). Na página não há sequer a lista dos projetos em execução. Atualmente, esses eixos são 9 e o décimo está em estudo: o Eixo Fluvial Orinoco-Amazonas-Prata, por sinal muito ambicioso, pois tem como objetivo interligar as Bacias dos Rios Orinoco, Amazonas e da Prata, tornando os principais rios da América do Sul navegáveis (CAF [www2003a](http://www2003a)). Caso essa hidrovia saia do papel poucos serão os beneficiados, ou seja, as grandes empresas – a maioria multinacionais – que poderão exportar sua produção de grãos com o valor reduzido, pois não haverá mais dependência das rodovias para escoar essa produção.

Abaixo os 9 Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> Com exceção do mapa da Hidrovia Paraná-Paraguai, os mapas dos 9 eixos foram retirados da página oficial da IIRSA e as informações sobre cada um dos eixos foram retiradas da página:  
<http://www.pucp.edu.pe/invest/iee/iee/actividades/activ2003/seminsub/seminsub2.htm>

## Eixo Andino (Venezuela-Colômbia-Ecuador-Peru-Bolívia)



- Este eixo possui abundantes reservas de gás e petróleo (Bolívia e Venezuela);
- O fluxo intra-regional dos bens e serviços ocorre, principalmente, por via marítima, mas também por rodovias;
- Está previsto para este eixo: a resolução dos obstáculos para otimizar o funcionamento do corredor atual, como o acesso às cidades, portos e capacidade das rodovias; a melhoria das condições de operação nas fronteiras; o desenvolvimento de corredores transandinos leste-oeste;

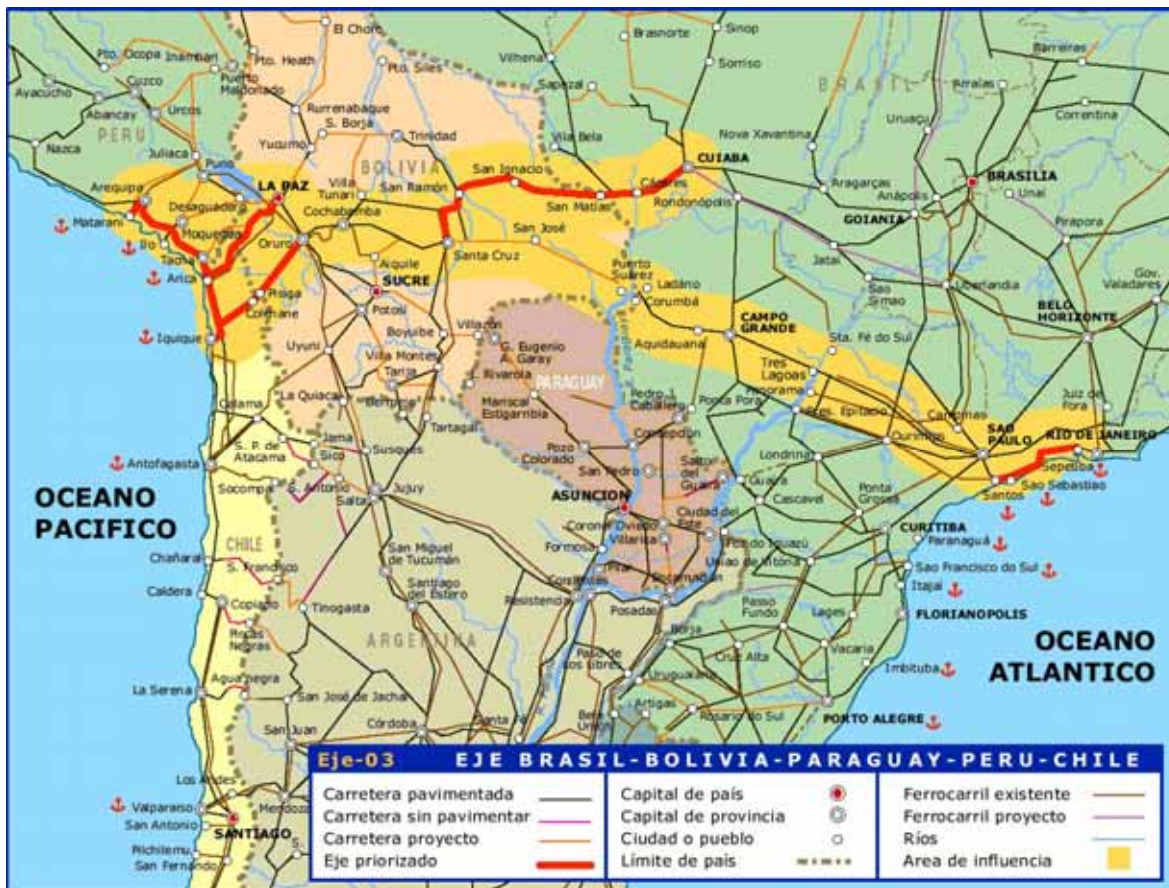
## Eixo Central do Amazonas (Colômbia-Ecuador-Peru-Brasil)



- Possibilidade de pavimentar rodovias para permitir o acesso da soja proveniente do Brasil;
- Potencial de constituir-se em um corredor bioceânico;
- Desenvolvimento de corredores intermodais entre os portos do Pacífico e o Rio Amazonas através da finalização de trechos de estradas na Colômbia, Peru e Equador e melhoramento da navegabilidade dos rios amazônicos;
- Previsto melhoria das conexões aéreas e das redes de telecomunicações;

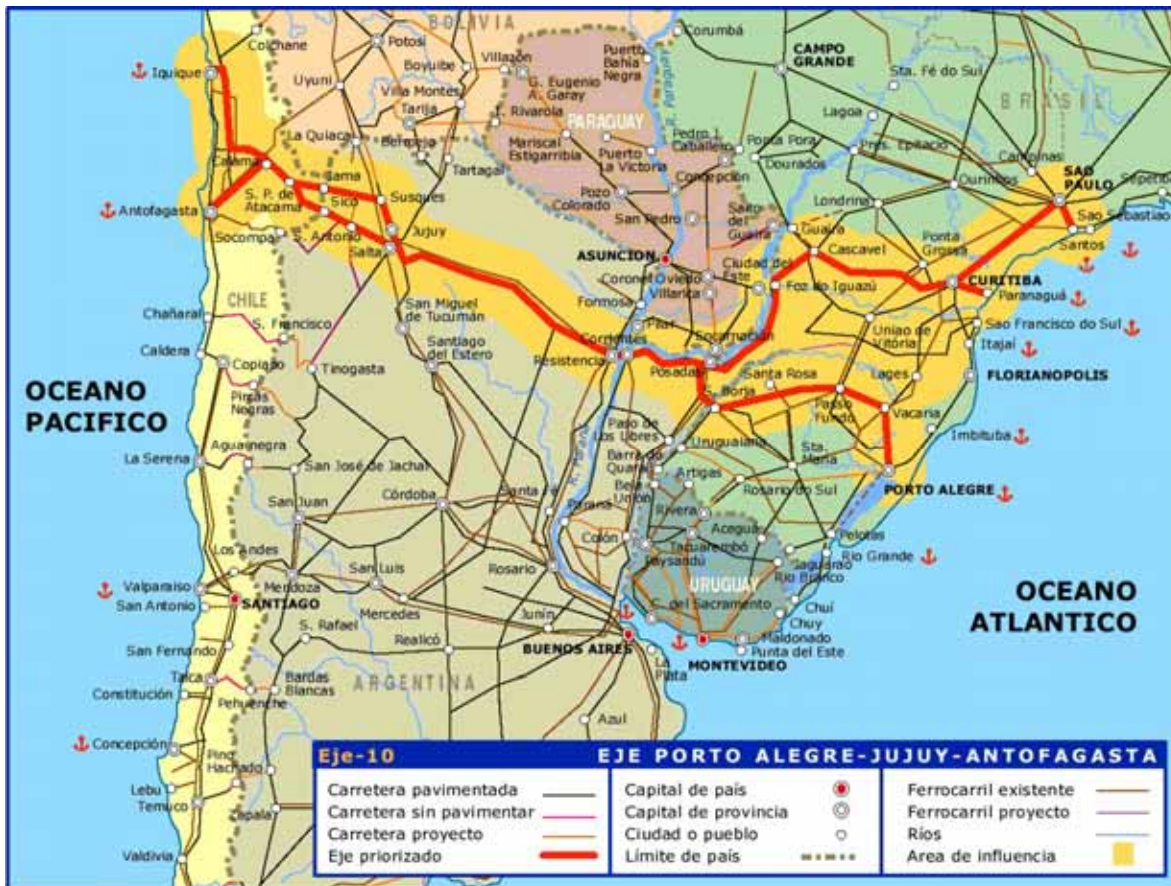


## Eixo Interoceânico Central (Peru-Chile-Bolívia-Paraguai-Brasil)



- Articula os pólos industriais de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, com Mato Grosso do Sul, Mato Grosso (Brasil), a região petrolífera e de soja (Bolívia) e o Oceano Atlântico;
- Investimentos para resolver os obstáculos e finalizar as rotas que vão permitir a conexão interoceânica: Bolívia-Brasil, interior da Bolívia e Paraguai, Bolívia e portos chilenos;
- Principais conexões rodoviárias a concluir: Santa Cruz-Puerto Suárez (Bolívia); Santa Cruz-Cochabamba (Bolívia); Toledo e Pisiga (Bolívia), esta última para facilitar o acesso ao porto de Iquique (Chile);
- Explorar as sinergias de desenvolvimento de infra-estrutura para o transporte de gás natural;

## Eixo Interoceânico de Capricórnio (Antofagasta/Chile-Jujuy/Argentina-Assunção/Paraguai-Porto Alegre/Brasil)



- “Infra-estrutura bem consolidada, embora suas barreiras naturais, que incluem os rios Pilcomayo, Paraguai, Paraná e Uruguai, além da cordilheira andina, deverão ser dominadas para acelerar a integração” (CAF www2003b).
- O elemento articulador será o transporte intermodal;
- Interconexão com a Hidrovia Paraná-Paraguai;
- Prevista a melhoria na malha rodoviária e ferroviária;

## Eixo do Escudo Guayanés (Venezuela-Brasil-Suriname-Guiana)



- Desenvolvimento desse eixo envolve a utilização dos recursos naturais (minério de ferro, bauxita, ouro, recursos florestais), aproveitamento do potencial de hidroeletricidade;
- A infra-estrutura de integração necessita ser desenvolvida e o fluxo de comércio é pequeno;
- Espaços com nível de desenvolvimento diferentes e sem articulação entre si;

## Eixo Mercosul-Chile (Brasil-Uruguai-Argentina-Chile)



- Este eixo possui o maior intercâmbio comercial da América do Sul;
- Infra-estrutura consolidada, mas necessita melhorias quanto à capacidade das rodovias e à conservação dessas;
- Necessidade de novas opções de transporte entre o Rio da Prata e a Cordilheira dos Andes;
- Facilitação do transporte fluvial nos rios Paraguai e Uruguai;
- Investimento nas conexões elétricas entre os países da região;
- Modernização dos passos de fronteira para aumentar a competitividade das indústrias da região;

## Eixo Interoceânico Meridional ( Talcahuano-Concepción/Chile-Neuquén-Bahía Blanca/Argentina)



Está previsto para esse eixo:

- A conexão interoceânica através do sul da Argentina e Chile, conectando os portos de Bahía Blanca e Talcahuano;
- A conexão ferroviária entre Zapala (Argentina) e Llonquimay (Chile), o principal projeto do eixo;

## Eixo Amazônico do Sul (Peru-Brasil-Bolívia)



- Potencial de desenvolvimento da competitividade dos produtos da região, possibilidade de constituir-se em uma zona de trânsito das exportações brasileiras para o Oceano Pacífico;
- Desenvolvimento da infra-estrutura deve responder às necessidades da demanda, ao potencial produtivo e às considerações sócio-ambientais;
- Construção de três rotas alternativas para articular Iñapari (Peru -Brasil) e os portos marítimos de San Juan, Ilo e Matarani;

## Eixo da Bacia do Prata (estudos para a implantação da Hidrovia Paraná-Paraguai)

### Hidrovia Paraná-Paraguai



- A Bacia do Prata é formada pelas bacias dos Rios Paraná, Paraguai, Uruguai e da Prata; possui aproximadamente 3.200.00 Km<sup>2</sup> nos territórios da Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. Esta área corresponde a um terço do continente europeu. Ver página nº 30 sobre o projeto da Hidrovia Paraná-Paraguai.

## Interconexão das Bacias do Orinoco - Amazonas - Prata (em estudo)



Dos nove Eixos de Desenvolvimento da IIRSA, quatro atingem diretamente a região amazônica nos países onde ela está localizada. Com a implementação do décimo eixo (Orinoco-Amazonas-Prata) praticamente toda a floresta será atingida de alguma forma. Sendo esta região pouco povoada porque tanto empenho em desenvolvê-la e integrá-la à economia?

Segundo o Informe Anual da CAF-2002 (CAF www2003c), dentro do contexto IIRSA, em dezembro deste mesmo ano foram identificados cerca de 300 projetos de integração física na América do Sul – sendo que mais de 140 podem ser imediatamente executados – que requerem um investimento de US\$ 23.500 milhões nos próximos cinco anos. Neste mesmo período (dezembro de 2002), estavam sendo executados 60 projetos relacionados a IIRSA, dos quais 40 são projetos de transporte, 10 de energia e 10 de telecomunicações.

Os financiadores afirmam que haverá discussão com as comunidades envolvidas, que a tecnologia permite que os impactos sócio-ambientais sejam minimizados, porém, levando-se em conta os projetos executados por estas mesmas instituições em anos passados percebe-se que isso não ocorre. Os empreendimentos são escolhidos conforme critérios geo-econômicos



(local estratégico para instalação, fluxo de comércio, interesse da iniciativa privada) e, em último caso, aparece a preocupação com os impactos nas sociedades e no meio ambiente.

Em 2003, um dos eventos relevantes para o desenvolvimento da IIRSA foi o 1º Seminário Internacional de Co-financiamento BNDES/CAF: Prospecção de Projetos de Integração Física Sul-americana, que aconteceu entre os dias 6 e 7 de agosto, no Rio de Janeiro (Brasil). Esse seminário deu início à implantação do Protocolo de Cooperação assinado entre BNDES e CAF, em dezembro de 2002 (BNDES www2003). O evento contou com a participação das delegações dos 12 países integrantes da iniciativa, que apresentaram os projetos prioritários para seus governos. Ao final do encontro BNDES e CAF apresentam os 22 projetos a serem executados:

- » Corredor de Integração Regional Zárate-Paso de los Libres-Santo Tomé (Argentina)
- » Hidrovia Paraná-Paraguai (Argentina)
- » Rodovia San Matías-Concepción (Bolívia)
- » Rodovia Guayaramerin-Yucumo (Bolívia)
- » Anel Ferroviário de São Paulo (Brasil)
- » Complexo do Rio Madeira (Brasil)
- » Ferrocarril Transandino Central (Chile)
- » Eixo Multimodal do Amazonas -Tumucumaco, Puerto Asís e Belém do Pará (Colômbia)
- » Estudo de Demanda do Rio Meta (Colômbia)
- » Eixo Multimodal do Amazonas: Infra-estrutura Portuária Fluvial e Aeroportuária para a Hidrovia Río Napo (Equador)
- » Infra-estrutura ferroviária de Manta-Quevedo; Quito-Francisco de Orellana (Equador)
- » Rodovia Boa Vista (Brasil) - Georgetown (Guyana): asfaltamento do trecho Lethem-Linden (Guiana)
- » Construção do porto de águas profundas em Georgetown (Guiana)
- » Pavimentação do trecho Caazapá - Coronel Bogado da Rota Nacional nº8 (Paraguai)
- » Aproveitamento de Gas Natural (Paraguai)
- » Rodovia Tarapoto-Yurimaguas (Melhoria do asfalto – Peru)
- » Rodovia Iñapari-Puente Inambari (Melhoria do asfalto – Peru)
- » Linha naviera regular de Paramaribo a Belém do Pará (Suriname)
- » Nueva Palmira: Terminal portuário multimodal e terminal de grãos (Uruguai)

- » Projeto de Infra-estrutura Ferroviária (Uruguai)
- » Planta Carbo-elétrica de Santo Domingo (500MW – Venezuela)
- » Projeto Ferroviário do Estado Sucre até o Estado Bolívar (Venezuela)

Segundo o secretário de Assuntos Internacionais do Ministério de Planejamento do Brasil, Damian Fiocca, dois desses projetos vão ser escolhidos em dezembro de 2003 e têm objetivos claros de aumentar as exportações de empresas privadas, como está explícito em sua declaração:

“A escolha desses projetos será o primeiro passo para que as empresas privadas exportadoras de bens (máquinas e equipamentos pesados) e serviços (construção e logística) de todo o Continente se vejam diante de um dos maiores negócios jamais vistos na história da América do Sul” (Jornal do Comércio, 20/11/2003).

## **MECANISMOS OPERATIVOS PARA OS PROJETOS**

### - Comitê de Direção Executiva (CDE)

Formado por representantes indicados pelos governos dos países da América do Sul, sua secretaria é exercida pelo Comitê de Coordenação Técnica (CCT).

Tem como principais funções: o desenvolvimento de uma visão e vocabulário unificado; a recomendação de diretrizes destinadas às estruturas competentes dos governos integrantes da IIRSA; a formulação de propostas que melhorem as iniciativas previstas para serem implantadas.

### - Comitê de Coordenação Técnica (CCT)

Composto por representantes do BID, da CAF e do FONPLATA.

Tem como principais funções: a identificação de projetos baseados em uma visão unificada; recomendar aos Estados intervenção nos projetos para mitigar as “falhas de mercado”; promover a participação da iniciativa privada no financiamento e operação dos projetos; identificar, quantificar e selecionar recursos financeiros – públicos ou privados – para o desenvolvimento dos projetos.

### - Grupos Técnicos Executivos (GTEs)

Compostos por representantes indicados pelos governos dos países da América do Sul, porém os cargos de gerente e assistentes técnicos desses grupos são exercidos por funcionários contratados pelo BID, CAF e FONPLATA.

Cada eixo de integração da IIRSA possui um Grupo Técnico Executivo, assim como cada um dos processos setoriais de integração<sup>2</sup> aprovados pelo Comitê de Direção Executiva.

Têm como principal função a análise dos seguintes temas dentro de cada eixo de integração: harmonizar e compatibilizar os marcos normativos; identificar e avaliar os projetos de forma integrada; analisar os estudos de impacto socio-ambientais; definir mecanismos institucionais dentro dos governos para atender as ações propostas.

## **FINANCIADORES DA IIRSA**

### Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID

O BID é uma instituição financeira regional criada em 1959 com o objetivo de impulsionar o progresso econômico e social na América Latina e Caribe. Para financiar projetos nessa região da América utiliza capital próprio, recursos obtidos no mercado financeiro e de fundos sob sua administração.

O BID possui 46 países membros<sup>3</sup>: 26 da América Latina e do Caribe, Estados Unidos, Canadá e 18 países extra-regionais. A autoridade máxima do Banco é a Assembléia de

---

<sup>2</sup> Têm como objetivo identificar os obstáculos de tipo normativo e institucional que impeçam o desenvolvimento da infra-estrutura na América do Sul. São sete os Processos Setoriais: Mercados Energéticos Regionais; Sistemas Operativos de Transporte Aéreo; Sistemas Operativos de Transporte Marítimo; Sistemas Operativos de Transporte Multimodal; Promoção das Tecnologias de Informação e Telecomunicações; Facilitação dos Passos de Fronteira e Modalidades de Financiamento. Dados segundo a Revista Sinergia Latinoamericana, CAF, outubro de 2003, disponível em: <http://www.caf.com/attach/0/default/sinergia10.pdf>

<sup>3</sup> Alemanha, Argentina, Áustria, Bahamas, Barbados, Bélgica, Belize, Bolívia, Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Costa Rica, Croácia, Dinamarca, El Salvador, Equador, Eslovênia, Espanha, Estados Unidos, Finlândia, França, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Israel, Itália, Jamaica, Japão, México, Nicarágua, Noruega, Países Baixos, Panamá, Paraguai, Peru, Portugal, Reino Unido, República Dominicana, Suécia, Suíça, Suriname, Trinidad e Tobago, Uruguai e Venezuela.

Governadores que se reúne uma vez ao ano e, normalmente, está representada pelo Ministro da Fazenda de cada país membro. O poder de voto dos países é determinado conforme o poder acionário:

“América Latina e Caribe 50%, Estados Unidos 30%, Japão 5%, Canadá 4%, outros países não mutuários 11%. (BID, 2000c). Brasil e Argentina estão empatados em segundo lugar enquanto acionistas do BID, e estes juntamente com o México possuem quase o mesmo número de ações dos Estados Unidos. Ou seja, governos como o brasileiro, mexicano e argentino são sujeitos ativos desse processo e, juntamente com os EUA, os principais responsáveis pela orientação política do banco no nosso continente” (Carvalho, 2003, p. 6).

Entre 1961 e 2002, o BID aprovou empréstimos em infra-estrutura para a América do Sul que totalizaram US\$ 18.823 milhões, sendo que 51% desse valor foi destinado a projetos de energia, 46% para transporte rodoviário e os 3% restantes foram aplicados em telecomunicações, transporte urbano, marítimo, fluvial e aéreo.

O Brasil foi o país que mais recebeu recursos 33%, seguido da Colômbia 17%, Argentina 13%, Bolívia, Peru e Chile 7% cada país, Venezuela 6%, Paraguai 4%, Equador 3%, Uruguai 2% e Guiana 1% (PUC-PE www2003b).

#### Corporação Andina de Fomento – CAF

A CAF é uma instituição financeira multilateral que começou a operar em junho de 1970. Em seus primeiros onze anos de existência aprovou operações com um total de US\$ 619 milhões, média anual de US\$ 52 milhões. Porém, desde então teve um crescimento surpreendente nas operações, entre os anos 1995-1999 o total de aprovações atingiu US\$ 12.325 milhões.

Atualmente, a CAF é o maior agente de financiamento de projetos de infra-estrutura e integração da América do Sul, possui 16 países membros<sup>4</sup> e uma carteira de US\$ 6,18 bilhões, sendo que 76,5% do total destinado a projetos de infra-estrutura. Também é a principal fonte de financiamento dos países da Comunidade Andina. Na última década, a instituição destinou

---

<sup>4</sup> Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, Venezuela, Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Espanha, Jamaica, México, Panamá, Paraguai, Trinidad & Tobago e Uruguai.

a esses países mais de 40% dos recursos de organismos multilaterais e, em 2002, esse percentual chegou a 67%, aprovações que totalizaram US\$ 3.290 milhões.

Entre os programas estratégicos da CAF encontram-se os *programas destinados ao fortalecimento do processo de integração regional e desenvolvimento da infra-estrutura e logística sustentáveis: IIRSA; PREANDINO (Programa Regional Andino para a Prevenção e Mitigação de Riscos) e o PLAN PUEBLA-PANAMÁ*<sup>5</sup>. Aqui podemos prever uma possível interligação entre a IIRSA e o Plan Puebla-Panamá já que a CAF, e também o BID, financiam projetos nas duas integrações regionais, inclusive existe a possibilidade de se construir o canal Atrato-Truandó (denominação do Estado colombiano) ou Atrato-Cacarica-San Miguel (denominação proposta pelos Estados Unidos) que permitirá a conexão da IIRSA com o Plan Puebla-Panamá.

Abaixo, a visão da CAF sobre integração que, resumindo, tem como objetivo o aumento das exportações – de recursos naturais – dos países da região para competir no mundo globalizado:

“A CAF, em seu caráter de organismo financeiro propulsor da integração latino-americana, tem outorgado a mais alta prioridade à consolidação deste processo mediante o desenvolvimento e implementação de um plano de infra-estrutura física e integração fronteiriça, essencial não só para impulsionar a integração regional, senão para melhorar a capacidade exportadora das empresas públicas e privadas de seus países acionistas e ajudar a criar vantagens competitivas que exige a globalização dos processos produtivos” (CAF www2003d).

Até final de 2003, a CAF financiou e/ou está financiando 17 projetos dentro do contexto IIRSA, com investimento de mais de US\$ 800 milhões da CAF, e totalizando US\$ 2.119 milhões.

---

<sup>5</sup> Integração física da América Central, sul e sudeste do México através de corredores logísticos de transporte, comunicações e energia.

**PROJETOS FINANCIADOS PELA CAF NO CONTEXTO IIRSA<sup>6</sup>**

<b>PROJETO</b>	<b>RECURSOS CAF (US\$ BILHÕES)</b>	<b>VALOR TOTAL</b>	<b>PAÍS</b>	<b>EIXO DE INTEGRAÇÃO</b>
Rodovia Tarija-Bermejo (conexão Bolívia-Argentina)	74,8	200	Bolívia	Interoceânico de Capricórnio
Corredor Rodoviário de Santa Cruz-Puerto Suárez (conexão Bolívia-Brasil)	100	350	Bolívia	Interoceânico Central
Plano de Investimento de Transredes (A/B) (Conexão Brasil-Peru-Bolívia)	50 / 38	220	Bolívia	Peru-Brasil-Bolívia
Programa Rodoviário de Integração do Estado de Rondônia (conexão Brasil-Peru-Bolívia)	35	50	Brasil	Peru-Brasil-Bolívia
Corredor Rodoviário de Integração Quito-Bogotá- Caracas	75	110	Colômbia	Andino
Rodovia Baeza-Tena (conexão Amazônica do Equador)	25	35	Equador	Amazonas
Rodovia Puyo-Macas (conexão Amazônica do Equador)	25	25	Equador	Amazonas
Corredor Rodoviário do Sul (conexão Amazônica do Sul)	70	100	Equador	Amazonas

<sup>6</sup> Dados conforme a Revista Sinergia Latinoamericana-CAF, outubro de 2003, disponível em:  
<http://www.caf.com/attach/0/default/sinergia10.pdf>

Programa Mega-concessão rodoviária (conexão de Uruguai com Brasil e Argentina)	25	135	Uruguai	Mercosul-Chile
Rodovia Julio Andrade-Santa Bárbara-La Bonita (conexão Amazônica do Equador)	7,3	10,6	Equador	Amazonas
Rodovia Sucúa-Bella Unión-Limón-Plan de Milagro-Gualaquiza (conexão Amazônica do Equador)	32,3	48,5	Equador	Amazonas
Rodovia Vilcabamba-Bela Vista	14,5	22	Equador	Andino
Rodovia Tandapi-Aloag (conexão Amazônica do Equador)	26,3	43,8	Equador	Amazonas
Ferrovía Caracas-Tuy Medio	100	669	Venezuela	Andino
Rodovia Camargo-El Puente e programa de puentes	40	57,1	Bolívia	Interoceânico Central
Rodovia Rioja-Tarapoto (conexão Amazônica do Sul)	75	108	Peru	Amazonas
Rodovia Chjclayo-Chongayape (conexão Amazônica do Peru)	10,5	15	Peru	Amazonas
<b>TOTAL</b>	<b>823,7</b> <b>37%</b>	<b>2,199</b> <b>100%</b>		

## Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata – FONPLATA

O FONPLATA foi criado em 1971 durante a IV Reunião de Chanceleres, em Assunção (Paraguai), para atuar como órgão financeiro do Tratado da Bacia do Prata, tendo como objetivo financiar a realização de estudos, projetos, obras que promovam o desenvolvimento e a integração física da Bacia, destinando para isso recursos próprios e os obtidos de outras fontes de financiamento.

O capital inicial do Fundo foi de US\$ 100 milhões sendo que houve aportes de capital posteriores. Quanto à participação dos países: Brasil e Argentina com 33,34% cada e Bolívia, Paraguai e Uruguai cada país com 11,11%.

Os financiamentos dos projetos aprovados pelo FONPLATA, somados aos aportes locais e de outras fontes – como o Banco Mundial, BID e CAF – totalizam aproximadamente 1 bilhão de dólares. Sendo que até dezembro de 2001, por parte do Fundo, foram aprovados 56 projetos, totalizando US\$ 440,7 milhões, direcionados principalmente para os setores de transporte (US\$ 270 milhões), agropecuário (US\$ 31,4 milhões), industrial (US\$ 20 milhões), exportação (US\$ 15,24 milhões), saúde (US\$ 9 milhões), entre outros.

Segundo as informações que constam na página do FONPLATA, na internet, foi aprovado em abril de 2002 o projeto – OCT/NR/IIRSA – que financiará a participação do Fundo na Iniciativa de Integração Regional Sul-americana, no valor de US\$ 620.000 (FONPLATA www2003).

## Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES

O BNDES é uma banco público brasileiro, vinculado ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, fundado em 1952. Tem como prioridade financiar empreendimentos nas áreas: industrial, de infra-estrutura, agrícola e pequenas e médias empresas. Também atuará na implementação dos projetos definidos no Plano Plurianual do Governo Lula (2003-2007) em parceria com a iniciativa privada.

Atualmente, o BNDES está se direcionando para financiar grandes empreendimentos em infra-estrutura na América do Sul. As recentes visitas do presidente Luís Inácio Lula da Silva aos países da região confirmam essa tendência:



“O presidente Lula comprometeu-se com a criação de linhas do BNDES para a Venezuela (de US\$ 1 bilhão), Argentina (de US\$ 1 bilhão), Peru (US\$ 1 bilhão), Bolívia (de US\$ 600 milhões), Paraguai (de US\$ 350 milhões), Equador (de US\$ 120 milhões) e Uruguai (de US\$ 50 milhões)” (Diário do Comércio, 19/11/2003).

No contexto dessa iniciativa, no final de 2003, o BNDES aprovou o financiamento de dois projetos dentro da IIRSA, no valor de US\$ 387 milhões, para construção e modernização de usinas hidrelétricas na Venezuela e no Equador.

Na Venezuela, US\$ 125 milhões serão destinados à construção da Usina La Vultosa, que produzirá 514 MW de energia; US\$ 12,5 milhões para a hidrelétrica Gal. Jose Antonio Paez, de 80 MW e US\$ 7,5 milhões para a hidrelétrica San Agatón de 300 MW.

No Equador, para a construção da hidrelétrica de San Francisco, de 242 MW, vão ser investidos US\$ 242 milhões. É interessante destacar que para os empreendimentos na Venezuela a fornecedora dos equipamentos será a Alston do Brasil e, no caso equatoriano, a construtora brasileira Odebrecht é uma das sócias da empresa Hidro Bestaza, receptora dos recursos do BNDES.

#### Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD

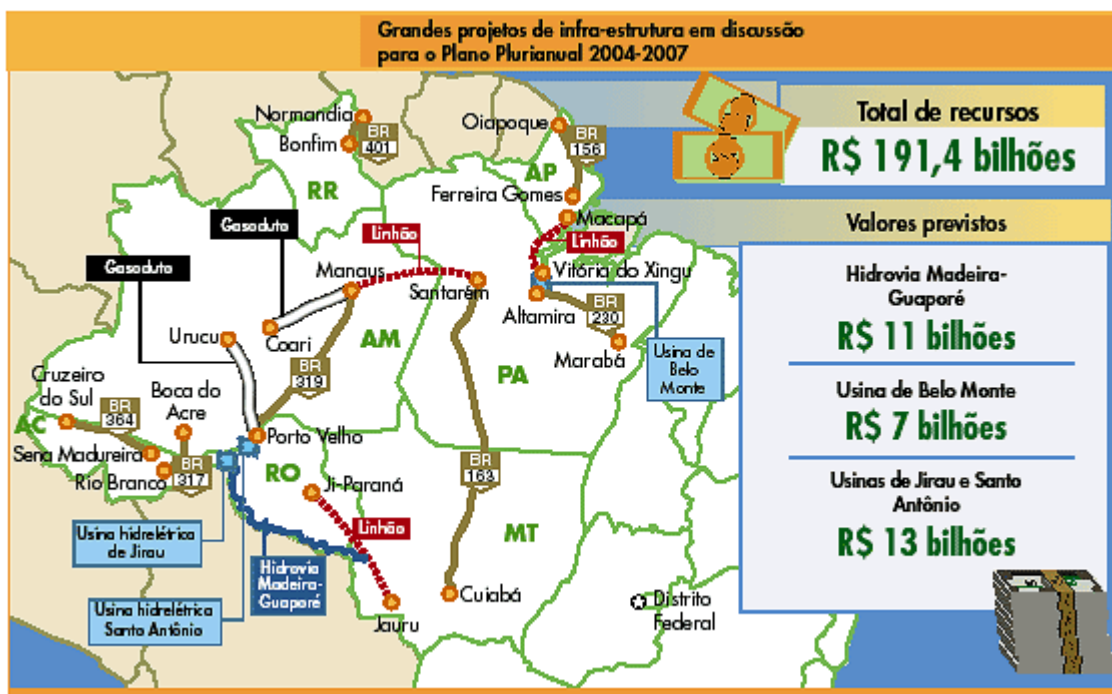
O BIRD foi criado em 1945 e, atualmente, possui 180 países membros. Somente os países que são membros do Fundo Monetário Internacional – FMI – podem fazer parte do BIRD. A organização tem como principal objetivo “a promoção do progresso econômico e social dos países membros, mediante o financiamento de projetos com vistas à melhoria da produtividade e das condições de vida desses países” (MRE www2003). O Banco utiliza, principalmente, recursos obtidos no mercado internacional de capitais, mas também recursos próprios.

Até o momento, a participação do Banco Mundial nos projetos relacionados a IIRSA tem ocorrido através da Corporação Financeira Internacional – IFC – que é o braço financeiro do Banco para o setor privado. A IFC foi criada em 1956 e tem como função promover o desenvolvimento econômico dos países membros através do crescimento econômico e fortalecimento do setor privado. A IFC não aceita garantias governamentais nos projetos que financia e atua mediante a compra de participações em investimentos privados.

## AMAZÔNIA BRASILEIRA NO CONTEXTO IIRSA

Se dentro da IIRSA a Amazônia está sendo vista como a grande possibilidade de unir os países que sempre tiveram a floresta como um obstáculo, dentro do governo brasileiro não é diferente. No Plano Plurianual (PPA) elaborado pelo Governo Lula para os próximos 4 anos (2003-2007) estão previstos 82 projetos de infra-estrutura para essa região. O fato de um projeto estar no PPA não confirma que a obra seja realizada porque tudo depende de recursos que o governo vai buscar na iniciativa privada, mas significa a aprovação da desejada “integração”.

Entre esses projetos alguns são muito questionados como os Gasodutos Urucu-Porto Velho e Coari-Manaus; o Complexo do Rio Madeira; a Usina Hidrelétrica de Belo Monte; as inúmeras rodovias que estão previstas como a BR 163 (Cuiabá-Santarém), a BR 317 (Rio Branco-Boca do Acre), BR 319 (Manaus-Porto Velho), as linhas de transmissão de energia Tucuruí (PA)/Macapá (AP)/Manaus (AM) e Jauru (MT)/Vilhena (RO), entre outras obras.



### Gasodutos Urucu-Porto Velho e Coari-Manaus

Esses dois empreendimentos, com recursos previstos de US\$ 750 milhões, pretendem unir as reservas de gás de Urucu a Manaus (capital do Estado do Amazonas) e Porto Velho

(capital do Estado de Rondônia). Essas reservas foram descobertas em 1986, pela Petrobrás (empresa estatal brasileira que atua no setor petrolífero) e possuem, aproximadamente, 47 bilhões de metros cúbicos de gás natural.

O Gasoduto Urucu-Porto Velho possuirá 520 Km de extensão e, na planta, está previsto que atravesse uma das regiões mais preservadas da Floresta Amazônica, sendo que a maior parte dos dutos estarão dentro do Estado do Amazonas, principalmente na bacia do Rio Purus. O Gasoduto Coari-Manaus teria uma extensão de 420 Km e cruzaria o Rio Amazonas.

As principais empresas interessadas na construção desses gasodutos são a Petrobrás, através de sua subsidiária a Gaspetro S/A, e a El Paso (multinacional americana, líder mundial na área de gás e uma das maiores no setor energético). Essas duas empresas, em 2001, formaram o Consórcio TNG Participações.

Em 1998, a Petrobrás construiu a primeira parte do gasoduto, com 280 Km de extensão, unindo as reservas de Urucu, próximo ao Rio Urucu, até a cidade de Coari. Essa obra trouxe graves impactos sócio-ambientais para a região: diminuição da pesca, afetando as populações ribeirinhas que dependem dos peixes para sobreviver; atingiu as zonas extrativas de castanha do Pará, também fundamental para a sobrevivência das comunidades; a população de Coari aumentou consideravelmente, pois a cidade era sede dos trabalhadores que chegaram de diversos lugares e, conseqüentemente, houve um acréscimo da prostituição, da violência e dos casos de malária (Gawora, 2003).

Somente o Gasoduto Urucu-Porto Velho afetará 13 povos indígenas, entre eles os Apuriná, Juma, Takutina e o povo ainda não contactado Aislados do Jacareúba. Atingirá também municípios como Coari, Tapauá, Humaitá, Canutana e Lábreas, sendo que mais de 90% da população desses municípios são indígenas.

“Os novos gasodutos levarão gás natural a usinas elétricas como a Estação de Energia de Porto Velho em Rondônia, assim como aos estados do Amazonas e Acre. A companhia internacional de energia El Paso, de Houston, nos EUA, é dona majoritária das duas maiores usinas elétricas favorecidas por esses gasodutos e, portanto, a grande beneficiária. A El Paso já controla mais de 76% da energia gerada no estado do Amazonas e está se tornando líder na produção de energia de Rondônia” (Amazônia www2003).

Assim está muito claro quais são os interesses que estão em jogo para que esses gasodutos saiam do papel. Os lucros irão para uma empresa norte-americana e para as demais indústrias que vão utilizar a energia. Os grandes problemas sócio-ambientais gerados por esses empreendimentos ficarão com as populações locais, como se verificou na construção dos dutos entre Urucu e Coari. Porém, com a construção dos dois gasodutos previstos os danos terão proporções muito maiores.

Atualmente, as duas obras estão embargadas por decisão da Justiça Federal, pois os licenciamentos ambientais possuem diversas irregularidades, mas os governos federal e estadual são favoráveis à construção dos dois gasodutos.

### BR 163 (Rodovia Cuiabá-Santarém)

Essa rodovia foi construída no início da década de 70 para fomentar a colonização e a produção agrícola da Amazônia. Atualmente, possui pavimentação no Estado do Mato Grosso e o projeto pretende asfaltar 784 Km no Estado do Pará. A obra está estimada em R\$ 550 milhões, com um terço dos recursos proveniente de um consórcio privado e dois terços do empréstimo serão do BNDES ao mesmo consórcio.

As principais empresas interessadas na obra são ligadas ao agronegócio da soja – como a Cargill, a Bunge, a ADM e o grupo Maggi – as empresas da Zona Franca de Manaus e a Petrobrás, todas integram o consórcio que pretende explorar a rodovia por 25 anos.

Os defensores do projeto afirmam que o custo do escoamento da soja para o mercado externo será reduzido, porém os impactos sócio-ambientais serão enormes. Entre os prováveis danos está previsto o avanço da soja no entorno do Parque Indígena do Xingu (PA); a contaminação das nascentes dos rios; a ocupação irregular de terras públicas; conflitos pela posse de terras; o desmatamento de grandes áreas na Amazônia. Estima-se que o potencial de deflorestamento será entre 30 e 35 mil Km<sup>2</sup> de floresta no Estado do Pará.

## **PROJETOS IIRSA**

### COMPLEXO DO RIO MADEIRA

O Complexo do Rio Madeira está entre os 22 projetos apresentados, em agosto de 2003, pelos co-financiadores BNDES e CAF. Também consta como um dos projetos

prioritários no PPA do governo brasileiro, possuindo o maior volume de recursos: US\$ 4,5 bilhões.

Nesse projeto está previsto o acesso da Bolívia ao Oceano Atlântico; a construção de duas usinas hidrelétricas (Jirau e Santo Antônio), com potencial de gerar 7,5 MWs de energia e que inundarão 500 Km<sup>2</sup> da Floresta Amazônica, em Rondônia, Brasil; a construção de um sistema de hidrovias totalizando 4.225 Km no Brasil, Bolívia e Peru, atingindo as bacias dos rios Madeira, Mamoré, Beni, Guaporé, Madre de Dios e Orthon, transformando a região em um dos maiores celeiros do mundo.

O projeto também prevê um aumento do transporte de soja de 13 milhões de toneladas para 28 milhões de toneladas por ano somente na parte da Amazônia Brasileira. Isso vai ocasionar a destinação de aproximadamente 80 mil Km<sup>2</sup> de novas terras para plantação de grãos, principalmente soja, por meio da destruição da floresta e expulsão de pequenos agricultores, além da perda da biodiversidade.

A construção do Complexo do Rio Madeira interessa aos produtores de soja da Chapada dos Parecis (Mato Grosso) que teriam uma redução no custo do frete, pois poderiam escoar toda a produção através da hidrovia; interessa também os grandes fabricantes de máquinas e equipamentos como a alemã Voith Siemens e a suíça Asea Brown Boveri; além da estatal brasileira Furnas Centrais Elétricas (que formulou a proposta de instalação do projeto) e da Construtora Norberto Odebrecht S/A, estas duas últimas devem participar do processo de licitação da obra.

Apesar de todos os impactos previstos dessas obras, para o presidente de Furnas, José Pedro Rodrigues de Oliveira, a obra só trará benefícios para a região amazônica:

“Não existe no mundo nenhum projeto com tantas facetas ligadas ao desenvolvimento. É um projeto de geração de energia elétrica, expansão da fronteira agrícola, navegação, irrigação, turismo, piscicultura” (Agência Câmara, 29/10/2003).

Atualmente estão sendo realizados os estudos de viabilidade técnica e ambiental para a construção das usinas de Jirau e Santo Antônio, tendo como previsão para estarem prontos em março de 2004.

## HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI

Esse projeto também consta entre os 22 projetos apresentados no Seminário BNDES/CAF e prevê obras de dragagem, derrocamento e sinalização para a implantação de um canal de navegação, entre Corumbá (Brasil) e Santa Fé (Argentina) passando pelo Canal Tamengo (Bolívia). As obras têm como objetivo permitir a navegação de comboios de até 20 barcaças, durante os 365 dias do ano e 24 horas por dia, reduzindo o custo do transporte para a exportação de grãos do Centro-Oeste do Brasil e de minérios.

Em 1995, o BID, o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e o FONPLATA destinaram US\$ 11 milhões ao Comitê Intergovernamental da Hidrovia. Esses estudos foram elaborados por dois consórcios de engenharia: Hidroservice-Louis Berger –EIH (responsável pelos estudos de viabilidade econômica e engenharia) e Taylor-Golder-Consular-Cannal (responsável pelos estudos de avaliação ambiental). Os estudos foram entregues em 20 meses para um trajeto de mais de 3.000 Km na bacia dos Rios Paraná e Paraguai, que representa 84% da Bacia do Prata.

Em 1997, a atuação da Coalizão Rios Vivos foi fundamental para que o BID e, posteriormente, os governos envolvidos desistissem do projeto, pois este não previa os impactos reais das obras. Porém, em maio de 2003, novos estudos foram solicitados pela CAF, com assistência do PNUD, no valor de US\$ 842.652,10. Esses estudos abrangem 2180 Km, pois não está previsto, como no primeiro estudo, o trajeto do alto Rio Paraguai (Corumbá-Cáceres) e serão elaborados pelo Consórcio de Integração Hidroviário, integrado por Grimaux e Associados S.A.T.-C.S.I. ingenieros S.R.L.-JMR Engenharia S/C Ltda – Internave Engenharia Sociedad Civil Ltda – e V la Donau Transporte.

Para que as obras da hidrovia iniciem em 2005, como estão planejadas, é necessário que o Ministério dos Transportes do Brasil apresente, em janeiro de 2004, o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto do Meio Ambiente (EIA-RIMA). No entanto, segundo fontes do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (IBAMA), as especificações desses estudos – solicitadas por esse órgão em 2001 – não foram elaboradas pelo Ministério e devem demorar de seis meses a um ano para serem feitas.

Se as obras da Hidrovia Paraná-Paraguai forem executadas, os prováveis impactos serão: aumento da extração de madeira; expansão da fronteira agrícola sobre o Pantanal Matogrossense – a maior área úmida tropical do mundo, protegida pela Convenção Ramsar – e

o Cerrado brasileiro e o Chaco boliviano e paraguaio; impactos sócios-ambientais irreversíveis às comunidades indígenas e ribeirinhas, que são em torno de 20; entre outros.

Alternativas à Hidrovia Paraná-Paraguai existem como as ferrovias Ferronorte e Novoeste, que podem transportar os produtos do centro-oeste brasileiro para o Oceano Atlântico a preços tão competitivos quanto os da hidrovia. Concentrar, com controle, o fluxo das barcaças nos meses de cheias também é outra alternativa.

### GAS DE CAMISEA

O projeto *Sistema de transporte de gas natural y de los líquidos de Gás de Camisea a Lima* consiste na exploração, transporte e distribuição de gás das reservas do Bloco 88, localizados na província La Convención (Cuzco, Peru), no vale do baixo Urubamba, região de selva amazônica.

A descoberta dessas reservas aconteceu entre os anos de 1983 e 1987 e desde então diversos consórcios de empresas se mostraram interessados em explorá-las. O fracionamento e exportação do gás de Camisea será desenvolvido pelo consórcio liderado pela Pluspetrol (Argentina); o transporte do gás natural e dos líquidos até Lima será executado pela Transportadora de Gas del Perú S. A. (TGP), que tem como sócios a Pluspetrol, Hunt Oil (EUA), SK Corporation (Coréia), Sonatrach (Argélia), Tecgas (Grupo Techint (Argentina) e GyM (Peru); e a distribuição do gás em Lima está a cargo da empresa Gas Natural de Lima y Callao, de propriedade da Tractebel (Grupo Francês Suez).

Quanto aos financiadores desse projeto muito questionável, em agosto de 2003, o U. S. Export Bank decidiu não financiar os US\$ 214 milhões previstos para o projeto. Porém, o BID, após adiar duas vezes a decisão sobre o financiamento de Camisea, em setembro de 2003, aprovou US\$ 135 milhões. Já a CAF vai destinar US\$ 75 milhões. A decisão do BID em destinar recursos para esse projeto está diretamente ligada aos interesses das companhias petrolíferas dos Estados Unidos: Hunt Oil e Halliburton.

A exploração do Gás de Camisea se inicia com a extração dos poços e o transporte até Las Malvinas, distante 50 Km das jazidas, onde será separado o gás natural dos hidrocarbonetos líquidos para serem transportados por dois dutos até a costa peruana. Nesse percurso os dutos atravessam os Estados de Ayacucho, Huancavelica, Ica e Lima, cruzando elevações que variam de 300 metros a 2800 metros, tendo o ponto mais alto a 4800 metros (início) e mais baixo a 50 metros já na costa do Pacífico. O primeiro duto possuirá extensão de

540 Km terminando na cidade de Pisco (Ica) onde produzirá butano, diesel e outros combustíveis destinados à exportação. O duto que transportará gás até Lurín (Lima) possui 714 Km e terá um sistema de alta pressão para distribuir o combustível aos consumidores residenciais e industriais.

A execução do projeto afetará em torno de 14.000 indígenas em 30 comunidades e vai desflorestar áreas intactas da Floresta Amazônica que possuem grande biodiversidade. Somente na planta de Las Malvinas 72 hectares de floresta serão destruídos. O Bloco 88 das reservas está muito próximo do Parque Nacional del Manu, do Santuário Machiguenga Megantoni, da Zona Reservada de Apurímac e da Reserva Nahua Kugapakori. Dessa última reserva será extraído 75% do gás destinado a Camisea.

Outra região que será drasticamente afetada pelo projeto é a Reserva Nacional de Paracas, pois sua zona de amortização abrigará a planta de fracionamento dos líquidos de gás natural. Essa obra será constituída por um poliduto submarino de aproximadamente 3,2 Km que transportará diesel, nafta e combustível para aviões até um terminal na Baía de Paracas de onde esses produtos seguirão para exportação. A Reserva de Paracas é a mais importante área natural protegida marino-costeira do Peru e é reconhecida como uma área úmida de importância internacional, especialmente como habitat de aves aquáticas, pela Convenção Ramsar.

Grandes problemas são previstos devido a construção de estradas e dutos, ao número de trabalhadores que realizarão as obras, ocasionando conflitos com as populações locais e também trazendo doenças que esses povos não conhecem e tampouco possuem imunidade ou conhecimentos para tratá-las.

Existem especulações de que o Gasoduto de Camisea poderá, futuramente, ser estendido até Santa Cruz de la Sierra, onde se uniria ao Gasoduto Bolívia-Brasil ou até mesmo ao Gasoduto Urucu-Porto Velho, na Amazônia brasileira. Especulações com possibilidades de se tornarem reais já que o governo brasileiro pretende aumentar a participação do gás natural na matriz energética brasileira, hoje dependente da hidreletricidade.

## **CONCLUSÃO**

Embora não se tenha dados concretos sobre os impactos sócio-ambientais cumulativos de todos os projetos previstos na IIRSA é muito evidente que a estratégia da integração proposta é realizar os projetos em partes, para mais tarde interligá-los. Assim, é mais fácil



burlar as leis ambientais, pois os estudos são feitos em etapas não prevendo, portanto, os impactos em toda a região de influência dos projetos complementares.

Outro ponto interessante a destacar é que esse modelo de desenvolvimento da infraestrutura que vem sendo impulsionado pelos bancos multilaterais é apresentado como a solução para os diversos problemas sócio-econômicos que os países da América do Sul enfrentam há muitos anos. Porém, a implementação desse modelo não está amenizando esses problemas e, o mais preocupante, é que a deterioração dos recursos naturais está se intensificando e quem sofre as conseqüências imediatas são as populações que vivem à margem do sistema.

Na prática, a IIRSA está em operação desde 2000, mas diversos estudos foram realizados no início da década de 90 já visualizando um plano de integração física para a América do Sul. Atualmente, um questionamento está intrigando uma linha de pesquisadores: a IIRSA é a base física para a implementação da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA)? Essa é uma das prováveis finalidades já que muitas das áreas visadas possuem baixa densidade demográfica, como a região amazônica, não comportando tamanhos investimentos para o desenvolvimento das populações. Está claro que o objetivo da IIRSA é aumentar as exportações de bens de baixo valor agregado e de elevados custos sócio-ambientais para as comunidades locais.

Uma verdadeira integração física do continente e dos povos da América do Sul deveria objetivar o seu desenvolvimento, e não a expansão dos negócios das grandes corporações mundiais. Esta visão de uma outra integração possível tem como premissas a democracia e o direito à informação e à autodeterminação dos povos e está calcada na busca pela utilização eficiente dos recursos naturais, de forma apropriada às particularidades regionais, destinada ao crescimento dos mercados e ao desenvolvimento das populações locais, com respeito às suas culturas e ao ambiente onde vivem.

## BIBLIOGRAFIA

### Livros e Revistas

- BARROS, Flávia (org.) et alli (2001). *As estratégias dos bancos multilaterais para o Brasil*. Rede Brasil: Brasília.
- COUTO, Ronaldo Costa. *A História Viva do BID e o Brasil*. Rio de Janeiro.
- GAWORA, Dieter (2003). *Urucu – Impactos sociais, ecológicos e econômicos do projeto de petróleo e gás “Urucu” no Estado do Amazonas*. Manaus
- BERMANN, Célio (2002). *Energia no Brasil: para quê? Para quem? Crise e Alternativas para um país sustentável*. Livraria da Física: FASE: São Paulo.
- Biodiversidad Sustento y Culturas. REDES Amigos de la Tierra. Agosto 2002.

### Jornais

- Agência Câmara: Brasília, [www.agencia.camara.gov.br](http://www.agencia.camara.gov.br) (29/10/2003)
- Diário do Comércio: Belo Horizonte, <http://www.diariodocomercio.com.br> (19/11/2003)
- Jornal do Comércio: Porto Alegre, 20/11/2003.
- Jornal Folha de São Paulo: São Paulo, 26/10/2003.

### Relatórios

- Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (1996). Relatório Anual, 1996.
- Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (1997). Relatório Anual, 1997.
- Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (1998). Relatório Anual, 1998.
- Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (1999). Relatório Anual, 1999.
- Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (2000). Relatório Anual, 2000.
- Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (2001). Relatório Anual, 2001.
- Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (2002). Relatório Anual, 2002.
- Banco Interamericano de Desarrollo – BID (2000). Un Nuevo Impulso a la

Integración de la Infraestructura Regional em América del Sur Departamento de Integración y Programas Regionales, Departamento Regional de Operaciones 1, Departamento de Operaciones 3.

CARVALHO, Guilherme (2003). *A estratégia da integração da infra-estrutura da América do Sul e o Governo Brasileiro*. Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais.

Posición y recomendaciones que diversas organizaciones de la sociedad civil del Perú presentan ante el BID, la CAF y el Ex-Im Bank como potenciales entidades financieras del Proyecto Camisea. Amigos de la Tierra Perú. Peru 2003.

Recomendaciones de la sociedad civil al proyecto Camisea. Lo que debemos saber sobre el mayor proyecto energético del Perú. Amigos de la Tierra Perú. Peru 2003.

SILVA, Eliézer Batista da (1996). Infrastructure for sustainable Development and Integration of South América. A report to: Business Council for sustainable Development – Latin America (BCSD-LA), Corporación Andina de Fomento (CAF), Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), Bank of America, Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração (CAEMI).

STANCICH, Elba (2003). *Impactos e perspectivas para a implementação da Hidrovia Paraná-Paraguai*. Seminário IIRSA e os Povos da América Latina. Brasília, Brasil.

#### Páginas da Internet

Acción Ecológica – <http://www.accionecologica.org>

Alianza frente al BID - <http://www.alianzafrentebid.org>

Amazônia (www2003) –

[http://www.amazonia.org.br/guia/detalhes.cfm?id=13164&tipo=68cat\\_id=38&subcat\\_id158](http://www.amazonia.org.br/guia/detalhes.cfm?id=13164&tipo=68cat_id=38&subcat_id158)

(03.11.2003)

Amigos da Terra Amazônia Brasileira – <http://www.amazonia.org.br>

Amigos da Terra / Brasil – <http://www.natbrasil.org>

Amigos da Terra Internacional – <http://www.foei.org>

Biodiversidad – <http://www.biodiversidadla.org>

BNDES (www2003) – <http://www.bndes.gov.br/areas.asp> (06.08.2003)

CAF (www2003a) – <http://www.caf.com/attach/0/default/sinergia10.pdf> (04.11.2003)

CAF (www2003b) – <http://www.caf.com/attach/0/default/sinergia10.pdf> (04.11.2003)

CAF (www2003c) – <http://www.caf.com/view/index.asp?ms=0&pageMs=9321>

(04.08.2003)

CAF (www2003d) – <http://www.caf.com> (04.08.2003)

Coalizão Rios Vivos - <http://www.riosvivos.org.br>

Ex-Im-Bank – <http://www.exim.gov>

Fobomade – <http://www.fobomade.org>

FoEI – <http://www.foe.org/new/releases/0903camiseaidb.html> (10.09.2003)  
<http://www.foe.org/new/releases/0903jaggerdc.html> (09.09.2003)

FONPLATA (www2003) – <http://www.fonplata.org> (05.11.2003)

IDB (www2003) – <http://www.iadb.org>

IIRSA (www2003a) – <http://www.iirsa.org/esp/main.shtml> (11.03.2003)

IIRSA (www2003b) – <http://www.iirsa.org> (20.11.2003)

ISA – <http://www.socioambiental.org>

MRE – [http://www.mre.gov.br/portugues/politica\\_externa/organismos/bird/banco.asp](http://www.mre.gov.br/portugues/politica_externa/organismos/bird/banco.asp)

PUC-PE (www2003a) –  
<http://www.pucp.edu.pe/invest/iee/iee/actividades/activ2003/seminsub2.htm> (06.11.2003)

PUC-PE (www2003b) –  
[http://www.pucp.edu.pe/invest/iee/iee/actividades/activ2003/ponencias/martes%203015\\_bid.pdf](http://www.pucp.edu.pe/invest/iee/iee/actividades/activ2003/ponencias/martes%203015_bid.pdf) (06.11.2003)

Sinal Vermelho – <http://www.sinalvermelho.org.br>

Sobre Camisea - <http://www.observatoriocamisea.org>  
<http://www.camisea.com.pe>

Maiores informações, contatar:

**Elisangela Soldatelli Paim**

**[soldatelli@cpovo.net](mailto:soldatelli@cpovo.net)**

**Núcleo Amigos da Terra / Brasil**

**Rua Carlos Trein Filho, 13**

**Bairro Auxiliadora - CEP 90450-120**

**Porto Alegre - RS - Brasil**

**Tel./Fax: +55 51 3332 8884**

**[www.natbrasil.org](http://www.natbrasil.org)**