

A INTEGRAÇÃO BRASIL – VENEZUELA E O EIXO AMAZÔNIA – ORINOCO*

Pedro Silva Barros**

Raphael Padula***

Luciano W. Severo****

1 INTRODUÇÃO

Este artigo aponta o caráter estratégico e a urgência da integração e do desenvolvimento do eixo Amazônia – Orinoco, no Norte do Brasil e no Sul da Venezuela. Primeiro, analisam-se assimetrias socioeconômicas, potenciais sinergias, recursos estratégicos e o caráter geopolítico da região. Em seguida, apresenta-se o marco político da integração entre Brasil e Venezuela. Adiante, são destacados aspectos de integração comercial e a importância da integração produtiva da região. Por fim, aborda-se a insuficiente integração de infraestrutura na região e as iniciativas em curso para a integração no setor, particularmente a Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) do Conselho de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan) da União de Nações Sul-Americanas (Unasul).

2 O SIGNIFICADO ESTRATÉGICO DO EIXO AMAZÔNIA – ORINOCO

Desde a independência, Brasil e Venezuela nunca tiveram relações conflituosas e têm nessa região a menor densidade populacional nacional. No caso brasileiro, as regiões Norte e Nordeste são as que apresentam os menores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH), enquanto no caso da Venezuela esta é a realidade da região Sul. Tal quadro reflete, entre outros fatores, a baixa densidade de infraestrutura e de desenvolvimento produtivo nestas áreas. A ocupação demográfica do Brasil se encontra bastante dispersa e mais concentrada na faixa litorânea, enquanto na Venezuela está voltada para o Norte, na faixa litorânea do Caribe. Mostra-se, dessa maneira, a complexidade do problema e a oportunidade de avançar em um processo de integração que promova soluções conjuntas ao desenvolvimento

* Este artigo é uma síntese dos relatórios de pesquisa da Missão do Ipea na Venezuela *A Integração da Infraestrutura Brasil-Venezuela: a IIRSA e o Eixo Amazônia-Orinoco e Região Norte do Brasil e Sul da Venezuela*: esforço binacional para a integração das cadeias produtivas, este em parceria com o Ministério do Poder Popular para a Ciência, Tecnologia e Indústrias Intermediárias (MCTI) da Venezuela. Ambos estão disponíveis em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_alphacontent&view=alphacontent&Itemid=150>.

** Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (Dinte) do Ipea e titular da Missão do Ipea na Venezuela.

*** Professor do Programa de Pós-graduação em Economia Política Internacional (Pepi) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e bolsista do Programa de Cooperação Internacional (Procin) do Ipea.

**** Doutorando do Pepi/UFRJ e bolsista do Procin/Ipea.

produtivo, direcionado para atividades de maior valor agregado e intensidade tecnológica, formação e emprego de mão de obra nestes setores, com inclusão social.

Por outro lado, o espaço brasileiro-venezuelano encerrado pela bacia Amazônica e pela bacia do Orinoco, aqui denominado eixo Amazônia – Orinoco, é destacado pela quantidade e qualidade de recursos que reúne: biodiversidade, minérios, bacias hidrográficas (águas e hidrovias), potencial energético de diversas fontes (hidrelétrica, gás e petróleo), solo agricultável de forma sustentável, entre outros.

O potencial de transporte hidroviário do Orinoco, o potencial agrícola e industrial de sua região Sul e os recursos energéticos e projetos associados que envolvem a faixa petrolífera do Orinoco, maior reserva de petróleo das Américas, sustentam o interesse da Venezuela no desenvolvimento e na segurança desta região. As assimetrias socioeconômicas e o potencial econômico mostram a necessidade de ocupação, desenvolvimento e integração do eixo Amazônia – Orinoco. O planejamento da localização de projetos produtivos e de infraestrutura ganham relevância especial nessa região e as políticas públicas – nacionais e regionais – de indução ao desenvolvimento no Norte do Brasil e no Sul da Venezuela se mostram fundamentais.

O caráter geopolítico da urgência da integração deste espaço foi apontado na literatura geopolítica brasileira, entre outros, por Carlos Meira Mattos, Therezinha de Castro, Darc Costa e Bertha Becker. Meira Mattos (1980) aponta a centralidade da integração, da ocupação e do desenvolvimento da Amazônia para a integração e o desenvolvimento da América do Sul, com participação harmoniosa de todos os países que compartilham a área, justificando a necessidade desse projeto por questões geopolíticas e de desenvolvimento. O autor elege, em um de seus três eixos de vertebração amazônica (áreas de intercâmbio fronteiro), a articulação pelos rios Negro e Branco, envolvendo Brasil e Venezuela, com a ligação Boa Vista – Santa Helena, para a integração amazônica. Costa (2009), por sua vez, defende a ideia da integração Amazonas – Orinoco sob uma ótica viária e aponta que a América do Sul é composta por (sete) espaços estratégicos, basicamente determinados pelas suas características físico-geográficas, que precisam ser interligados entre si. Entre eles, o autor destaca a bacia Amazônica e a bacia do Orinoco.

3 APROXIMAÇÃO BRASIL – VENEZUELA

O distanciamento entre Brasil e Venezuela foi marcado pela Doutrina Betancourt, adotada em 1959, que pautou a política externa venezuelana de aproximação aos Estados Unidos e isolamento regional, a partir do não reconhecimento e afastamento de governos vizinhos que não fossem oriundos de eleições diretas. Tal distanciamento começou a ser modificado nos anos 1980 com os presidentes José Sarney e Jaime Lusinchi¹ e, nos anos 1990, em um

1. Estes presidentes firmaram o Compromisso de Caracas, “destinado a estabelecer um eixo regional capaz de induzir o moderno processo de integração do Norte [do Brasil e da América do Sul]” (CERVO, 2001, p. 10). No entanto, esta iniciativa não avançou de fato, tendo o Brasil logrado maior êxito e atenção às suas iniciativas no Cone Sul.

novo ensaio de aproximação entre os governos dos países. Durante os mandatos de Rafael Caldeira, Hugo Chávez e Fernando Henrique Cardoso, de 1995 a 2002, a aproximação entre os países seguiu baseada no empenho pessoal dos chefes de Estado.

No início do governo Hugo Chávez, a Venezuela mostrou que daria maior ênfase às vizinhanças na sua política externa, elegendo quatro áreas básicas: amazônica, caribenha, atlântica e andina. Isto é reforçado, ainda, pela intenção manifesta de ingressar no Mercosul como membro *associado* logo no começo do governo Hugo Chávez. Ademais, além do potencial de cooperação entre os países, passou a prevalecer uma significativa convergência entre as relações e estratégias de Brasil e Venezuela, especialmente a partir do governo Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010), marco no qual as relações entre os países foram amplamente retomadas e intensificadas. Tanto para o governo brasileiro quanto para o venezuelano a relação bilateral se tornou “aliança estratégica”, formalizada em 2005, não apenas para as ações de política internacional no âmbito regional, mas também em âmbito extrarregional. A prioridade das relações bilaterais para os dois países foi reforçada pelos encontros presidenciais trimestrais, os quais ocorrem desde 2007.

4 RESULTADOS ECONÔMICOS E IMPORTÂNCIA DA INTEGRAÇÃO PRODUTIVA

Do ponto de vista econômico, o principal resultado dessa aproximação foi o aumento do comércio bilateral, no qual o Brasil é fortemente superavitário.² Para a consolidação de longo prazo desta relação, porém, é necessário que as exportações venezuelanas para o Brasil cresçam, diminuindo o desequilíbrio comercial. Desde 2003, o Brasil tem empreendido esforços no sentido de aumentar o peso da América Latina no conjunto de suas importações por meio do Programa de Substituição Competitiva de Importações (PSCI).³ Este esforço foi qualificado em 2008, com o estímulo à integração industrial consolidado na Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP).⁴

Os efeitos dessas medidas, entretanto, são bastante limitados na relação econômica entre o Brasil e a Venezuela. O estado do Pará, que não tem conexão com a Venezuela por via terrestre, concentra 80% do comércio dos sete estados da região Norte do Brasil com o país vizinho. Além disso, mais de 90% das exportações do Pará para a Venezuela são concentradas em bovinos (mais de US\$ 600 milhões em 2010).

2. Em 2003, a corrente de comércio bilateral foi de US\$ 883 milhões, sendo que em 2008 alcançou a cifra de US\$ 5,6 bilhões, com a crise caiu, em 2009, para US\$ 4,1 bilhões e se recuperou em 2010 quando a corrente de comércio alcançou US\$ 4,6 bilhões. O Brasil mantém com a Venezuela o maior superávit comercial bilateral na região, que já foi de US\$ 4,6 bilhões em 2008 e fechou 2010 pouco acima de US\$ 3 bilhões.

3. Esse programa tem o objetivo de impulsionar o comércio entre o Brasil e os demais países sul-americanos, substituindo, sempre que seja possível e a preços competitivos, as importações brasileiras de terceiros mercados por importações provenientes dos vizinhos do sul. As compras brasileiras de produtos sul-americanos cresceram de US\$ 7,7 bilhões, em 2003, para US\$ 25,8 bilhões em 2010.

4. Entre os grandes objetivos da PDP estão a promoção da integração de cadeias produtivas, o estímulo à exportação dos países latino-americanos e caribenhos para o Brasil, o apoio ao financiamento e à capitalização de empresas latino-americanas e caribenhas e a promoção da integração de infraestrutura logística e energética.

Para estimular a integração binacional no eixo Amazônia – Orinoco, as políticas públicas devem estar orientadas para promover a articulação das cadeias produtivas. O maior potencial está no desenvolvimento da faixa petrolífera do Orinoco articulado com a Zona Franca de Manaus, especialmente com seu Polo Industrial, que concentra cerca de 450 indústrias, muitas delas de alta tecnologia. Na região do segundo maior rio da América do Sul, por seu turno, há grande concentração de projetos do governo venezuelano nos setores de ferro-aço, alumínio, petroquímica, agroindustrial e mineração, todos eles com potencial de integração com o Brasil. Fertilizantes e construção civil também poderiam ter grande articulação produtiva entre Brasil e Venezuela no curto e médio prazos. A título de exemplo, o Brasil importa US\$ 4,9 bilhões em fertilizantes, principalmente de Marrocos, Egito, Ucrânia e Rússia, e apenas US\$ 8 milhões da Venezuela, país com grandes reservas de fosfato e produção de ureia de menor custo das Américas. A debilidade produtiva e os baixos investimentos venezuelanos no setor são as principais explicações.

Essa complementação poderia garantir para a Venezuela um grande mercado consumidor para os produtos da região de Guayana, o que lhe permitiria obter consideráveis economias de escala. Além disso, essa relação também poderia estimular o incremento do valor agregado dos produtos venezuelanos, a expansão e satisfação de sua demanda interna e inclusive a ruptura com o histórico ciclo de exportações de produtos primários. Seguindo essa formulação, a Venezuela poderia desenvolver uma ampla cadeia produtiva e de provedores para o abastecimento talvez mais rápido de insumos industriais para o Norte do Brasil, associando sua produção interna à expansão da indústria brasileira.

5 A INSUFICIENTE OFERTA DE INFRAESTRUTURA, A IIRSA E O COSIPLAN

A integração física entre Brasil e Venezuela é notadamente insuficiente, não havendo ferrovias. A *integração rodoviária* encontra-se deteriorada, devido à interligação do lado brasileiro feita pela rodovia BR 174, que está em condição ruim.⁵ Esta rodovia segue pelo lado venezuelano até Caracas pela Troncal 10, em melhores condições, mas necessita de recursos para sua manutenção.

A *integração aquaviária* entre os países é feita de forma inadequada e demanda significativas intervenções (PADULA; PAZ, 2010). O rio Orinoco apresenta limitações para o transporte de cargas geradas em algumas épocas do ano entre Ciudad Guayana e o Norte do Brasil. O rio Casiquiare⁶ tem uma navegação difícil e limitada por ter muitas pedras

5. Segue-se a classificação de rodovias conferida pela Confederação Nacional de Transportes (CNT) do Brasil. A rodovia BR 174 passa pelos estados de Mato Grosso, Amazonas e Roraima, cruzando Manaus e encontrando a Venezuela em Pacaraima (Roraima). No estado de Roraima o estado geral é ruim, com classificações: ruim para pavimento, péssimo para sinalização e ruim para geometria da via. De Manaus (Amazonas) a Boa Vista (Roraima), o estado geral da BR 174 – e também da BR 174/AMT 174 – é ruim, com classificações: ruim para pavimento, péssimo para sinalização e ruim para geometria da via.

6. O rio Casiquiare (km 1.801) naturalmente liga, nos seus 370 km de extensão, a bacia do Orinoco com a bacia Amazônia, mais especificamente, o rio Orinoco com o rio Negro. Este é um rio singular no planeta, justamente por ligar de forma natural duas bacias hidrográficas distintas.

e corredeiras, além de seu percurso sinuoso com curvas bastante fechadas (CAF, 1998). Nas águas mais baixas, a navegação melhora bastante em função do maior volume de água.⁷ Nas águas acima de Tupuruquara ou Santa Isabel até as grandes cachoeiras de São Gabriel, o rio Negro⁸ tem muitas pedras, cachoeiras e violentas corredeiras, com um desnível de 14,5 m em um trecho de quase 49 km, o que representa quase 0,3 m/km (CAF, 1998). Para evitá-las, de Camanaus se pode ir a São Gabriel por uma estrada de cerca de 230 km. Para que este trecho fosse navegável, seriam necessárias uma hidroelétrica perto de São Gabriel e outra perto de Santa Isabel.⁹ Já na sua parte baixa, o declive do rio Negro, desde sua desembocadura até a barra do rio Curicuari, por cerca de 995 km, é muito baixo (3cm/km).¹⁰ O rio Branco, principal afluente do rio Negro que chega até Boa Vista, é navegável sobre uns 600 km desde Caracará até sua desembocadura, necessitando de intervenções para melhor conexão hidroviária ao extremo Norte do Brasil.¹¹

Quanto à *interconexão aérea*, partindo de Manaus (Amazonas), não existe voo direto, as passagens custam pelo menos o dobro da conexão direta a partir de São Paulo e o trajeto pode levar no mínimo 7 horas (com uma parada no Panamá, pela companhia Copa) ou 12 horas (com uma parada em São Paulo, pela companhia TAM). Não há voos que conectem diretamente o Norte do Brasil com o Sul da Venezuela.¹²

Sobre a *integração energética*, existe uma importante interconexão elétrica por meio da linha de transmissão Guri – Boa Vista, de 676 km (191 km no Brasil), em 230kV, que possibilita o abastecimento desta região brasileira que se encontra isolada do Sistema Interligado Nacional (SIN). Inexistem interconexões de gasodutos e oleodutos, apesar de todo o potencial energético dos dois países, de complementaridade energética entre eles e entre eles e os demais países da América do Sul.

Como um fórum intergovernamental para tratar da integração de infraestrutura na América do Sul, a IIRSA foi criada em 2000, na Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, convocada pelo presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). A iniciativa foi concebida na proeminência ideológica e de governos neoliberais na região, sob a lógica

7. No restante do rio, durante o verão, é possível a passagem apenas de barcos até 1,5 ou 2 pés de calado, sempre com a presença na embarcação de um bom conhecedor do rio. Nos períodos de cheia, é possível a navegação com barcos de 4 a 6 pés de calado, não muito compridos, em função das sinuosidades do curso do rio (CAF, 1998).

8. O rio Negro forma uma bacia própria de 715 mil km² entre Colômbia, Brasil e Venezuela. Na sua origem, na confluência com o Casiquiare, tem uma largura de 700 m, enquanto na confluência com o Amazonas chega a uma largura de 30 km (CAF, 1998).

9. As construções de barragens e eclusas, associadas à construção de hidrelétricas, permitem regular de forma mais conveniente as passagens e os volumes de águas para navegabilidade.

10. De acordo com CAF (1998, p. 108), quanto à navegação, nos períodos de águas médias e altas, o rio Negro é navegável por 1.160 km desde a desembocadura até próximo à fronteira com a Colômbia e a Venezuela, na localidade de Santana. Nos períodos de águas baixas (outubro a março), há restrições de profundidades da água acima da cidade de São Gabriel da Cachoeira, a partir da qual, a profundidade nos períodos de estiagem chega a ser inferior a 1,2 m. Desde a desembocadura até a cidade de Tauapeçaçu, é possível a navegação de barcos de alto-mar (CAF, 1998).

11. O Porto de Manaus está localizado na margem esquerda do rio Negro, perto de sua desembocadura. O porto tem um canal de acesso de 500 metros de largura e 35 metros de profundidade, o que permite o acesso de navios de qualquer calado. Os cais são flutuantes, de maneira que se adequam à altura das águas em suas grandes flutuações. O porto tem instalações modernas, com um grande pátio para contêineres, estaleiros para assistência técnica e terminais privados especializados em diferentes cargas (cereais, minerais, produtos químicos, entre outras).

12. A única cidade brasileira que possui voos diretos para Caracas é a de São Paulo (em trajeto de 6 horas), realizados somente por duas companhias aéreas – TAM e GOL –, cada uma delas com uma saída por dia em cada direção, custando aproximadamente US\$ 450,00 a passagem de ida e volta. A partir das demais cidades brasileiras, em um país continental de longas distâncias, é necessário passar – fazer pelo menos uma parada – por São Paulo, Lima (Peru) ou Cidade do Panamá (Panamá).

do regionalismo aberto, em um momento em que a Área de Livre Comércio das Américas (Alca) estava em negociação. A IIRSA tem o objetivo de fortalecer a integração sul-americana e poderia ser associada ao Plano Puebla-Panamá (atualmente denominado Mesoamérica), outra iniciativa em curso que liga a América Central à América do Norte.

A IIRSA foi concebida como um projeto regional capitaneado por bancos multilaterais, que formam seu Comitê de Coordenação Técnica (CCT): a Corporação Andina de Fomento (CAF), o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) – este altamente influenciado pelos Estados Unidos.¹³ Delegava-se demasiada influência a estas agências, que oscilam entre decisões pautadas em fatores estritamente técnicos e em seus interesses próprios na região. A iniciativa avançou de forma flexível e descentralizada e os investimentos são eleitos mais por sua capacidade de conseguir financiamento – projetos “mais maduros” –, nas supostas restrições de envolvimento dos Estados. Seu objetivo é impulsionar projetos – novos e ampliar existentes – de infraestrutura segundo critérios e princípios estabelecidos, identificando fórmulas inovadoras de apoio financeiro de maneira a estimular a participação de investidores privados e a mobilizar todos os recursos possíveis. Assim, o impacto regional dos projetos não é uma variável relevante na hierarquização da carteira ou priorização de projetos (PADULA, 2010).

A IIRSA foi estruturada em dez eixos geoeconômicos sub-regionais, denominados eixos de integração e desenvolvimento (EID), que seriam espaços multinacionais (“franjas multinacionais”) eleitos a partir da identificação de fluxos econômicos atuais potenciais. O lugar da Amazônia na IIRSA se resume à construção de uma infraestrutura de conexão viária voltada para as exportações extrarregionais, especialmente para o Pacífico e incluindo um eixo bioceânico, ao mesmo tempo internacionalizando mais facilmente o acesso aos recursos da região – em que se pode destacar a ligação, entre outros, aos Estados Unidos e aos países asiáticos (com destaque para China e Índia). Na IIRSA, basicamente quatro EID proporcionam a interligação da Amazônia para a costa: o eixo bioceânico do Amazonas, o eixo Andino, o eixo Peru – Brasil – Bolívia e o eixo do Escudo Guianense, sendo que o primeiro é o principal.

O eixo do Escudo Guianense abarca a região oriental da Venezuela (os Estados de Anzoátegui, Bolívar, Delta Amacuro, Distrito Capital, Nueva Esparta, Guárico, Miranda, Monagas, Sucre e Vargas), o arco Norte de Brasil (Amapá, Roraima, Amazonas e Pará) e a totalidade dos territórios da Guiana e do Suriname. Assim, este eixo envolve a integração do Brasil com a Venezuela, além de outros espaços. Valendo-se de sua lógica geoeconômica,

13. Vale sublinhar a estrutura institucional presente nos dez anos de IIRSA. As diretrizes e prioridades estabelecidas pelos governos eram transmitidas à IIRSA por meio de um conselho de ministros de planejamento e de infraestrutura que formam o Comitê de Direção Executiva (CDE), que se reunia uma vez ao ano. A coordenação dos trabalhos e dos grupos técnicos (GTEs), responsáveis pela execução dos trabalhos, cabia às agências financeiras multilaterais (BID, CAF e Fonplata) que formam o CCT, estabelecido como secretaria executiva do CDE. A partir do agrupamento de projetos realizado pelo GTE, o CCT, baseado em diagnósticos de identificação das principais atividades econômicas e de seus fluxos de comércio existentes e potenciais, e seguindo os princípios da IIRSA, realiza um processo técnico de hierarquização dos projetos e encaminha ao CDE para análise. O CCT era ainda o responsável pela contratação de estudos e consultorias para orientar a tomada de decisão dos governos sobre os projetos e avanços do processo de integração física. Os Estados Unidos têm peso de 30% no total de votos nas decisões do BID, provenientes de sua participação no fundo.

no seu grupo 3 de projetos são propostas obras de facilitação de fluxos entre Venezuela, Guiana e Suriname, um corredor de exportação, ignorando completamente o contencioso fronteiriço e questões geopolíticas entre a Venezuela e a Guiana, sobre a região a oeste do rio Essequibo. Nos projetos do seu grupo 1, intitulado Interconexão Venezuela – Brasil, são destacados corredores de integração que interligam o Norte do Brasil ao Sul da Venezuela. Embora não se tenha salientado a importância geopolítica deste espaço, e especificamente da interconexão Amazônia – Orinoco, ou dado a ele o devido destaque, aí estão colocados importantes projetos, a saber: a reabilitação da rodovia que liga Manaus a Caracas, incluindo a BR 174, e a navegabilidade da hidrovia do rio Negro até a fronteira com a Venezuela. Seus grupos 2 e 4 apresentam projetos de corredores de exportação. O grupo 2, Interconexão Brasil – Guiana, apresenta projetos que buscam articular os estados brasileiros do Amazonas e de Roraima ao porto de Georgetown (capital da Guiana), partindo de Boa Vista. No grupo 4, Interconexão Guiana – Suriname – Guiana Francesa – Brasil, vale destacar dois projetos que interligam a Amazônia brasileira ao território ultramarino francês da Guiana Francesa: a ponte sobre o rio Oiapoque e a rodovia Macapá – Oiapoque (tramo Ferreira Gomes – Oiapoque).

Nos dez anos de IIRSA, esse foi o eixo que registrou menos projetos relevantes apresentados/executados – apenas a ponte que liga o Brasil à Guiana – e a Venezuela sequer tem participado das reuniões da iniciativa. O baixo grau de adesão da Venezuela à IIRSA é revelado tanto no número de participantes enviados às reuniões das instâncias da iniciativa (CDE, coordenadores nacionais e GTEs), quanto no escalão dos funcionários de governo venezuelanos enviados.¹⁴ Apesar do pouco desenvolvimento dos projetos do eixo do Escudo Guianense, eles são centrais tanto para o Brasil quanto para a Venezuela, pois abrem espaço para transformações sociais e produtivas em regiões de baixo desenvolvimento nos países.

Em junho de 2010, a IIRSA se tornou órgão técnico do Cosiplan da Unasul, passando então a receber diretrizes político-estratégicas dos países da união, reduzindo a influência do trio BID-CAF-Fonplata e aumentando a influência dos governos da região.¹⁵ O objetivo do Cosiplan é ter maior controle e respaldo político sobre o tema da infraestrutura, para avançar em direção a uma visão política e estratégica, indo além de questões meramente técnicas, e alcançar maior capacidade de alavancar recursos e formas viáveis de financiamento para obras estratégicas. A orientação da Unasul e do Cosiplan é a de que este busque uma dinâmica interativa com o Conselho de Energia (Ceas) em temas de interesse e planejamento comuns. Assim, é fundamental que haja maior coordenação dos esforços de Brasília e Caracas no âmbito do Cosiplan, do Ceas e da Unasul. O eixo estratégico Amazônia – Orinoco no âmbito da IIRSA, sob os auspícios do Cosiplan, em razão de sua

14. Nas reuniões ministeriais anuais do CDE, somente na 4ª reunião, realizada em Caracas, em julho de 2003, o governo venezuelano enviou ministros e grande número de participantes. Nas 6ª e 7ª reuniões, respectivamente em 2004 e 2005, este enviou somente dois representantes; na 8ª reunião, em 2006, não participou; nas 9ª e 10ª reuniões (2007 e 2008) enviou somente um representante; na 11ª reunião, de 2009, não enviou representante. Nas reuniões de coordenadores nacionais, que começou a ganhar importância crescente a partir de 2006, o país não enviou representantes para a 6ª e 10ª reunião, respectivamente de julho de 2005 e de 2007, e desde junho de 2008, quando ocorreu a 12ª reunião, não participou mais. A Venezuela enviou representante (vice-ministro) à 1ª reunião do Comitê Coordenador do Cosiplan da Unasul, em abril de 2011.

15. Olhando para a antiga estrutura da IIRSA, o Cosiplan veio a substituir o conselho de ministros que formavam o CDE.

relevância geoestratégica e das políticas públicas específicas que este espaço demanda, é de fundamental importância para despertar o interesse e impulsionar maior participação do governo venezuelano no Cosiplan e na IIRSA, além de facilitar o financiamento dos projetos nele previstos.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A infraestrutura para a integração entre a bacia Amazônica e a bacia do Orinoco possibilitaria articulação produtiva e intercâmbio comercial à região sul-americana mais carente em energia, transporte e comunicação e com maior potencial de desenvolvimento no longo prazo. Além disso, proporcionaria acesso facilitado a portos mais próximos das rotas internacionais estratégicas que passam pelo Caribe, potencializadas com o alargamento do Canal do Panamá, e, principalmente, avançaria em direção a um projeto de desenvolvimento comum para o Brasil, a Venezuela e a América do Sul.

Diferentemente do que ocorreu com os vizinhos do sul do subcontinente, a integração produtiva do Brasil com o Centro-Norte da América do Sul não obteve melhoras significativas com as políticas industriais recentes devido à insuficiência de infraestrutura. A limitada estrutura logística tem inibido o desenvolvimento de cadeias produtivas articuladas de grande potencial, como a de fertilizantes, construção civil, agrícola e metal-mecânica. O desenvolvimento de projetos produtivos que integrem os estados de Bolívar, na Venezuela, e do Amazonas e de Roraima, no Brasil, é fundamental para a consolidação de um espaço econômico na área de fronteira.

Para o Brasil, a consolidação do eixo estratégico Amazônia – Orinoco gera uma inédita aproximação com os países da bacia do Caribe, em um contexto em que a política externa brasileira apresenta sinais de ampliação de sua atuação regional da América do Sul para outras áreas da América Latina e do Caribe. Este movimento estaria em consonância com o empenho brasileiro na criação e no fortalecimento da Comunidade dos Estados Latinoamericanos e Caribenhos (CELAC), ampliando as possibilidades de cooperação e, especialmente, integração produtiva com os países do Caribe.

O fato de o Brasil estar exercendo em 2011 a presidência *Pro-Tempore* do Cosiplan é uma grande oportunidade para revisar os eixos de integração no norte da América do Sul, incluindo o eixo Amazônia – Orinoco no âmbito da IIRSA sem desprezar o necessário fortalecimento da infraestrutura entre Brasil, Guiana e Suriname, incorporar a Venezuela nessa agenda de integração sul-americana, aumentar as possibilidades de financiamento dos projetos necessários à integração Brasil – Venezuela, consolidar a estabilidade das relações bilaterais e potencializar as ações de redução das assimetrias sub-regionais em curso nos dois países.

REFERÊNCIAS

BECKER, B. K. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 71-86, jan./abr. 2005.

- _____. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.
- CASTRO, T. **Rumo à Amazônia: problemática geopolítica**. Rio de Janeiro: Unigraf, 1998.
- CERVO, A. L. A Venezuela e os seus vizinhos. **Revista Cena Internacional**, v. 3, n. 1, p. 5-24, 2001.
- CORPORAÇÃO ANDINA DE FOMENTO (CAF). **Los ríos nos unen: Integración Fluvial Sudamericana**. Caracas, 1998.
- COSTA, D. **Fundamentos para o estudo da estratégia nacional**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009. cap. 20.
- MEIRA MATTOS, C. **Uma geopolítica pan-amazônica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- PADULA, R. **Integração regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica**. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 2010.
- PADULA, R.; PAZ, A. Notas sobre infraestrutura de transportes na Amazônia: interconexões hidroviárias na integração sul-americana. *In: SEMINÁRIO VISÃO ESTRATÉGICA DA AMAZÔNIA*, Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE/PR), 6 out. 2010.