

A DUALIDADE DA REGIONALIZAÇÃO NA AMÉRICA LATINA

THE DUALITY OF REGIONALIZATION IN LATIN AMERICA

BERNARDO SALGADO RODRIGUES

Universidade Federal do Rio de Janeiro
bernardo.rodrigues@pepi.ie.ufrj.br

RESUMO. Com a emergência do pensamento neoliberal preconizado pelo chamado “Consenso de Washington” a partir dos anos 1980, o tema da integração via globalização surge de forma mais intensa na América Latina. A partir de então, caracteriza-se pelo enfoque comercial e econômico, no qual os arranjos regionais trabalhariam pela liberalização dos fluxos econômicos no âmbito multilateral, segundo a visão do regionalismo aberto. Nesta perspectiva, o sentido geopolítico do regionalismo aberto na integração da América Latina seria a formação de blocos para fortalecer as negociações de acordos multilaterais em favor do livre comércio global, obtendo ganhos na comercialização dos bens em que possuem vantagens comparativas, seguindo a lógica economicista de liberalização e atração de fluxos de investimento direto estrangeiro de países mais desenvolvidos que promoveriam o desenvolvimento e a convergência dos países do Sul de acordo com seus princípios de livre mercado concorrencial, não modificando dessa maneira a estrutura da inserção latino-americana no sistema internacional num sentido geoestratégico. Neste quadro, a proposta da IIRSA será abordada. Diferentemente do projeto proposto pela IIRSA, a partir de um regionalismo “autônomo” se teria a oferta de infra-estrutura sob uma ótica político-estratégica como fundamental para estabelecer a primazia da geração de riqueza em favor da região e de sua população, em detrimento de simplesmente alocar a exploração dos seus recursos à disposição de outros países, inserindo-os competitivamente na teia produtiva global a partir da histórica relação centro-periferia. Dessa forma, o objetivo de conexão com o mercado externo deve estar presente, mas subordinado a prioridade de integração de maneira a possibilitar a expansão e a produção da atividade comercial da região. Assim, para o século XXI, busca-se uma integração regional a partir da via de um regionalismo “autônomo” cujos desdobramentos de políticas supranacionais de gestão cooperativa entre nações latino-americanas visam ampliar a inserção do continente no sistema interestatal capitalista e de modificar os rumos do tabuleiro geopolítico, político e econômico globais, alinhando uma agenda nacional à regional e a criação de estratégias de desenvolvimento para se pensar de forma articulada e conjunta o futuro da América Latina.

PALAVRAS-CHAVE. INTEGRAÇÃO, REGIONALISMO, GEOPOLÍTICA, AMÉRICA LATINA.

ABSTRACT. With the emergence of neoliberalism advocated by the so-called “Washington Consensus” from the 1980s, the issue of integration via globalization appears more intense in Latin America. From then, is characterized by commercial and economic approach in which regional arrangements would work for the liberalization of economic flows at the multilateral level, according to the vision of open regionalism. In this perspective, the geopolitical sense of open regionalism in Latin American integration would be the formation of blocks to strengthen the multilateral trading agreements in favor of global free trade, obtaining gains on sale of goods in which they have comparative advantages, following the economic logic of liberalization and attracting foreign direct investment from developed countries that would promote the development and convergence of the southern countries according to its principles of free competitive market, thus not changing the structure of Latin American participation in the international system in a geostrategic way. In this framework, the proposal of IIRSA will be discussed. Unlike the proposed project by IIRSA, from an “autonomous” regionalism would have the offer of infrastructure under a political-strategic perspective as fundamental to establish the primacy of wealth generation for the region and its population, rather than simply allocate the exploitation of their resources available to other countries, placing them competitively in the global productive web from the historic center-periphery relationship. Thus, the goal of connecting to the external market must be present, but subordinate to the priority of integration in order to enable the expansion and the production of commercial activity in the region. Thus, for the twenty-first century, we seek to regional integration from the track of a “autonomous” regionalism whose deployment of supranational policies cooperative management between Latin American nations seek to expand the inclusion of the continent in the capitalist interstate system and modify the geopolitical, political and economic chessboard, aligning a national and regional agendas and development strategies to think of articulated and jointly the future of Latin America.

KEYWORDS. INTEGRATION, REGIONALISM, GEOPOLITICS, LATIN AMERICA.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca situar a dualidade da regionalização na América Latina a partir de dois enfoques distintos: um a favor da liberalização comercial, em que a integração regional é visualizada como uma etapa da globalização. Nesta perspectiva, figura-se a proposta do regionalismo aberto. E a outra, a favor de um direcionamento político-estratégico do processo integracionista, com base na complementaridade e cooperação. Esta corrente é denominada de regionalismo “autônomo”. Ambas correntes figuram na atualidade em disputas político-ideológicas no que tange a geopolítica e geoeconomia latino-americana, em que seu estudo comparativo enseja uma análise global da regionalização na região.

A problemática do presente trabalho centra-se no papel que a América Latina deseja desempenhar no sistema interestatal capitalista e na geopolítica mundial, a partir de sua condição periférica e dependente atual. Ambos os projetos realizam a inserção da região nos fluxos econômicos e geopolíticos da atualidade; a dualidade se encontra na forma como essa inserção é realizada, se reproduzindo antigos laços de subordinação e de divisão internacional do trabalho, ou se buscando caminhos alternativos de autodeterminação.

Assim, a questão central que o presente trabalho busca delinear é a possibilidade, no interior dessa dualidade, de um projeto de regionalização em que o enfrentamento da desigualdade, a busca da desconstrução das assimetrias regionais e espaciais, a instauração de uma complementaridade e cooperação entre as nações e a inserção internacional mais soberana representem um objetivo comum.

REGIONALISMO ABERTO

A partir da perspectiva neoliberal dos anos 1980-1990 como parte de um amplo programa de ajuste estrutural para a região, o pensamento e o debate dominantes sobre integração regional se sofisticaram com as propostas do regionalismo aberto da CEPAL (1994), apresentadas no documento *El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe*, onde passaram a incluir temas e objetivos não-econômicos (como instituições, marco regulatório, efeitos polarizadores, transformação produtiva, valor agregado, tecnologia, infra-estrutura, entre outros), mas mantendo sua essência economicista. Nesta abordagem, “a ênfase do regionalismo está na criação de corrente de comércio (regional e internacional) e não no desvio de comércio para dentro da região para aproveitar as vantagens estratégicas do mercado regional.” (PADULA, 2010, p. 38)

Na visão do regionalismo aberto, os blocos regionais serviriam como instrumentos nas negociações multilaterais de liberalização comercial, sendo uma segunda melhor opção de política (“second best”) diante das dificuldades à liberalização internacional do comércio (“first best”). Dessa forma, a integração é interpretada como uma etapa da abertura à globalização, destravando barreiras protecionistas e instaurando choques de eficiência e produtividade.

A definição de regionalismo aberto do próprio documento da CEPAL (1994) consistia

un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsado tanto por acuerdos preferenciales de integración como por otras políticas en un contexto de apertura y desreglamentación, con el objeto de aumentar la competitividad de los países de la región

y de constituir, en lo posible, un cimiento para una economía internacional más abierta y transparente.

Uma interdependência guiada pelo mercado e com o propósito de realizar um debate “en torno de la integración latinoamericana en un contexto cualitativamente distinto al existente en los años cincuenta y sesenta, época de los primeros y pioneros esfuerzos realizados en este sentido por los países de la región” (CEPAL, 1994), ou seja, diferente de um enfoque desenvolvimentista.

Para impulsionar a transformação produtiva se deveria promover a liberalização comercial intrarregional a fim de favorecer o processo de especialização intraindustrial que adquiriria maior importância devido ao conjunto de práticas empresariais associadas à abertura e à desregulamentação no contexto da globalização. Desta maneira, no início da década de 1990, todos os governos – majoritariamente neoliberais – da região realizaram esforços a fim de melhorar sua inserção na economia internacional em resposta as insuficiências demonstradas nos casos anteriores de estratégias de industrialização.

Logo, a interdependência econômica proposta pelo regionalismo aberto teria sido possível devido a alguns elementos, como uma liberalização ampla dos mercados dos países, “una misma tendencia hacia la constitución de un marco macroeconómico coherente y estable, la liberalización comercial unilateral, la promoción no discriminatoria de las exportaciones, la desreglamentación y la eliminación de trabas a la inversión extranjera, las privatizaciones y la supresión de restricciones de pagos.” (CEPAL, 1994)

Logo, o regionalismo aberto delega um papel menor ao Estado na economia, não somente em termos de participação nos investimentos, mas também no gerenciamento e planejamento. Esta concepção toma como dada a restrição financeira estatal, devido aos seus compromissos com o “bom comportamento” macroeconômico, devendo priorizar e alcançar metas fiscais (superávit primário ou déficit nominal) e inflacionárias (ou cambiais), cumprir serviços da dívida, e restringir a política monetária e fiscal diante de um regime de livre mobilidade de capital, sob o julgamento dos mercados e compromissos com os organismos internacionais. (PADULA, 2010, p.61) Assim, o papel do Estado se restringe à promoção da liberalização dos fluxos de comércio e investimentos e à constituição de um arcabouço regulatório favorável à atração de investimentos privados, onde a lógica econômica se sobrepõe a lógica política. (PADULA, 2010, p.65)

Um dos autores mais importantes acerca da temática da integração latino-americana é Renato Baumann, atual diretor da Área Externa do IPEA e ex-diretor do escritório da CEPAL no Brasil (1995-2010) durante o período de sistematização do regionalismo aberto cepalino.

Para Baumann, a integração permite a exploração/ganhos de economias de escala com custos mais baixos de produção, alterações das relações de troca, maior acesso a mercados externos, aumento no grau de concorrência, mudança tecnológica, estímulos a investimentos internos e externos, cooperação monetária e financeira, dentre outros determinantes econômicos. A partir da identificação de ganhos e perdas / criação e desvio de comércio – no qual se o valor criado supera o desvio, o acordo é considerado socialmente benéfico, tanto no que se refere a impactos na produção como no consumo – com a formação de uma união aduaneira, Baumann afirma que para que a união seja economicamente viável deve-se buscar um grupo de países geograficamente próximos, mas ao mesmo tempo potencialmente distintos, com a finalidade de que haja divergências

significativas nos custos comparativos entre os diversos produtores no qual os ganhos derivados da integração tenderiam a ser maiores quanto mais semelhantes forem as estruturas produtivas, as estruturas de demanda interna. (BAUMANN, 2013, p.49)

Em sua visão, o regionalismo como intensificação do intercâmbio comercial seria essencial à criação de um ambiente mais favorável aos negócios entre países de uma mesma região em comparação com terceiros países e um instrumento para incrementar as transações comerciais e complementaridades produtivas. A tecnicidade seria útil inclusive para operacionalizar solução de conflitos através de mecanismos para solução de controvérsias como forma de “despolitizar” os conflitos comerciais, sem que seja necessário levar os conflitos a negociações políticas, sendo tratados puramente no âmbito técnico-comercial.

Destaca dessa maneira os desafios do regionalismo na América Latina para que se possa promover um intercâmbio comercial mais intenso e uma maior complementaridade produtiva, como: 1 – necessidade de um motor do crescimento regional, ou seja, existência de uma “âncora” (um sócio maior), um ou mais membros com potencial econômico significativamente mais expressivo do que os demais parceiros e que opere como motor de crescimento; 2 – diversificação de mercado, aprendendo a lidar com parceiros e interesses variados; 3 – promoção do regionalismo diante da multiplicidade de acordos comerciais preferenciais; 4 – dificuldade na identificação de uma nova racionalidade às políticas de estímulo à integração regional, o que se esperar como resultado dos acordos preferências regionais; 5 – necessidade de construção de uma cooperação monetária e financeira; 6 – mais regionalismo com menos barreiras políticas, no qual se deveria adotar um enfoque de tipo “focado em negócios” a partir da redução da dimensão política, atestando que o cenário hoje na região apresenta barreiras políticas ao processo de integração e considerando que “a superação das barreiras políticas à integração é, assim, talvez o maior dos desafios nesse sentido” (BAUMANN, 2013, p.186); 7 – alterar a lógica negociadora, modificando a composição dos fluxos de comércio regional de modo a incluir cada vez mais a oferta de bens de produção fabricados nos países da região, aumentando assim a aposta na complementaridade produtiva.

No contexto latino-americano, o autor identifica uma evolução no tempo na racionalização dos argumentos referentes à integração regional como ferramenta política para promoção do desenvolvimento. No que se refere ao regionalismo aberto, além dos ganhos com escala, permitiria aumentar o grau de concorrência interna, afetaria as expectativas dos investidores internos e externos, aumentaria o grau de eficiência produtiva e facilitaria a absorção de progresso tecnológico.

Assim, visualiza o processo de integração via regionalismo aberto de forma compatível com a abertura multilateral num momento em que a maior parte das economias adotou políticas comerciais liberais, eufemisticamente nomeando o período neoliberal da década de 1990 como “a década das reformas na América Latina” (BAUMANN, 2013, p.75). Preocupa-se com o projeto de integração quando este afeta “as expectativas dos investidores internos e externos, reduz custos de transação e aumenta a eficiência produtiva, e tudo isso contribui para elevar os níveis de competitividade.” (BAUMANN, 2013, p.75)

Desta forma, sua sistematização carece de uma amplitude maior com um debate político, social e infraestrutural, elementos que são de suma importância para o processo de integração regional, uma vez que o autor somente reformula as teorias clássicas consagradas da economia

internacional e da microeconomia adaptando-as ao contexto latino-americano, mas sem um senso crítico de um planejamento político-estratégico da integração para a América Latina que busque reverter o subdesenvolvimento, a dependência e a vulnerabilidade externa.

Da mesma maneira a lógica geopolítica do regionalismo aberto e a visão atualmente dominante sobre integração de infra-estrutura regional pode ser sintetizada a partir da Iniciativa de Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana – IIRSA – um programa conjunto dos doze governos da América do Sul que busca promover a integração sul-americana através da integração física desses países com a modernização da infra-estrutura de transporte, energia e telecomunicações mediante ações conjuntas, sendo financiado pelo BID, CAF, FONPLATA e BNDES.

Apresenta-se como um projeto para formar uma área de livre comércio regional a fim de integrar competitivamente a região sob uma visão estratégica da infra-estrutura enquanto unidade geoeconômica. Desta maneira, foram propostos os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) que constituem o principal enfoque do Plano de Ação da IIRSA. Seguindo a visão puramente de mercado na região, eles organizariam o espaço regional em torno de franjas multinacionais que concentram fluxos de comércio atuais ou potenciais, nos quais se busca estabelecer um padrão mínimo comum de qualidade de oferta de infra-estrutura. (PADULA, 2010, p.183)

Vale destacar que a crítica se refere aos problemas da lógica geoeconômica do regionalismo aberto, o *modus operandi* no qual é realizado. Não se busca relegar ao papel econômico um segundo plano; o que se propõe é que a dimensão geoeconômica deve contrastar com uma lógica de mercado e dialogar com uma estratégia geopolítica.

Estes princípios fundamentais para as ações da IIRSA somam-se à lógica geográfica embutida no desenho voltado “para fora” de seus “Eixos de Integração e Desenvolvimento”, diretamente influenciado pelo regionalismo aberto e pela priorização da concepção de corredores de exportação. Assim, a ênfase dessa visão está sempre na formação de uma área de livre comércio regional e na igual importância de sua ligação com o mercado global, ganhando proeminência o estabelecimento dos chamados corredores de exportação e a ligação “para fora” (para a costa). (PADULA, 2010, p.60)

EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO - IIRSA

Observando-se o mapa da página seguinte, pode-se constatar que dos dez Eixos de Integração e Desenvolvimento, seis possuem ligações bioceânicas, priorizando um modelo de integração “horizontal”, *i.e.*, eixos que somente realizam a ligação oceânica e priorizam uma lógica de corredores de exportação. No contexto geográfico da América do Sul, concerne uma integração que busque realizar uma vertebração infraestrutural do subcontinente que seria constituído basicamente numa verticalidade/transversalidade, *i.e.*, interiorização do continente e aproveitamento das potencialidades geográficas internas. Desta forma, o modelo da IIRSA prioriza interesses geoeconômicos de cunho liberal em detrimento de interesses geoeconômicos e geopolíticos desenvolvimentistas.

Aliado a estes fatos, em todos os países da região encontra-se grupos de interesse ligados a atividades agro-exportadores, de exploração de recursos naturais e ao comércio e finanças internacionais, que apóiam a visão de regionalismo aberto, de construção de corredores de exportação e da condução privada para a infra-estrutura de integração regional.



Fonte: IIRSA

Assim, nesta perspectiva, o sentido (geo)político do regionalismo aberto na integração da América do Sul ou Latina seria formar blocos para fortalecer as posições de barganha internacional dos países para negociar acordos multilaterais em favor do livre comércio global (“first best”) em última instância, carecendo em si de uma razão específica para a integração e se configurando apenas como uma etapa (“second best”). Assim, possui a finalidade de obter ganhos na comercialização dos bens em que possuem vantagens comparativas, seguindo a lógica puramente de liberalização e atração de determinados fluxos de investimento direto estrangeiro – muitas vezes destoantes das metas de projetos nacionais e regionais autônomos. Busca ainda promover o desenvolvimento dos países do Sul de acordo com seus princípios de livre mercado concorrencial, não modificando assim a estrutura da inserção latino-americana no sistema internacional num sentido geoestratégico.

Na próxima seção, discutir-se-á uma visão alternativa ao modelo do regionalismo aberto propondo uma integração de sentido político-estratégico, levando-se em consideração determinantes históricos, geográficos, políticos e econômicos.

REGIONALISMO “AUTÔNOMO”

Nesta seção serão apresentados quais devem ser os princípios, objetivos e direções de uma integração regional, especialmente entre países periféricos, a partir de uma visão político-estratégica do processo: seu sentido político e sócioeconômico, seus objetivos diante das assimetrias regionais e espaciais, assim como a questão do papel da infra-estrutura e da ocupação e desenvolvimento dos espaços e regiões no processo de integração.

Utilizar-se-á o termo “regionalismo autônomo” a partir da obra do uruguaio Eduardo Gudynas (GUDYNAS apud FUSER, 2013, p. 216), uma vez que propõe uma alternativa a um modelo de integração com foco no mercado global única e exclusivamente, propondo assim um regionalismo baseado na “complementaridade produtiva das biorregiões”, na “desvinculação seletiva frente à globalização” e na “construção social da integração”.

De acordo com Medeiros (apud SEVERO, 2011, p. 14), há a existência de dois caminhos possíveis para alcançar a integração regional, ainda que de forma aproximada e imprecisa.

A primeira alternativa seria o chamado modelo neoliberal de integração, que busca avançar através do livre-comércio e das orientações do mercado. Essa opção se associa à chamada lei das vantagens comparativas e aos benefícios da especialização como forma de garantir maior eficiência na alocação de recursos, maior renda nacional e bem-estar. No presente trabalho, este modelo é apresentado a partir do regionalismo aberto.

A segunda opção seria o denominado modelo progressivo de integração, cuja essência é composta por “políticas comerciais estratégicas e compensatórias articuladas à política industrial e de inovação tecnológica”. Esse caminho foi representado pelo pensamento estruturalista latino-americano e será exposto no presente trabalho com o nome de “regionalismo autônomo”.

Visualizam-se assim duas concepções distintas de regionalização: uma fundamentada no nivelamento das regras do jogo e que objetiva o livre-comércio e outra que considera que a cooperação pressupõe o desnivelamento das regras entre parceiros desiguais e enfatiza o comércio estratégico. (MEDEIROS, 2007, p.222)

A premissa inicial consiste em: o objetivo de um projeto de integração regional deve ser que os países partícipes se desenvolvam econômica e socialmente, reduzam sua dependência e vulnerabilidade externa, ganhem autonomia estratégica e projeção de poder no sistema internacional (PADULA, 2010, p.67), em que a concepção e os objetivos políticos desempenham papel fundamental no processo de integração regional. Assim, podem-se identificar dois planos de objetivos políticos entrelaçados que devem estar presentes num processo de integração regional:

Na esfera interna, o objetivo político da integração deve ser o de afirmar e aumentar a legitimidade dos Estados membros, e conseqüentemente seu poder “para dentro”, atendendo a demandas e condições sócio-políticas internas. No âmbito externo, como objetivo geopolítico, o processo de integração deve trabalhar em favor da projeção de poder e autonomia relativa dos países membros e do bloco no sistema internacional, influenciando decisões, sistema jurídico e as regras formais e informais internacionais, a agenda internacional e os organismos multilaterais - que são determinantes para distribuição da riqueza e das possibilidades de desenvolvimento entre e dentro dos Estados, aumentando assim sua capacidade de moldar as estruturas do sistema internacional em diferentes esferas. (PADULA, 2010, p. 77)

O projeto de integração deve estar alinhado ao projeto de desenvolvimento da América Latina. Segundo Costa (2010, p. 47), deve-se arquitetar

um modelo de intervenção planejada que tenha como fundamento básico para o campo econômico uma estratégia que considere o mercado como algo que se constrói não só pela razão, mas também pela vontade. Este planejamento não deve considerar a lógica perversa do liberalismo econômico que, até recentemente, se colocou acima das relações internacionais e procurou impor a qualquer projeto político a lógica primitiva e imediata do rentismo que existe no capitalismo.

Um pensamento político-estratégico da integração deve adotar a suposição de que o tratamento igual aos desiguais simplesmente aumenta as desigualdades, (MEDEIROS, 2007, p.218) fundamentando assim seu planejamento sob a constatação da priorização dos países menos desenvolvidos.

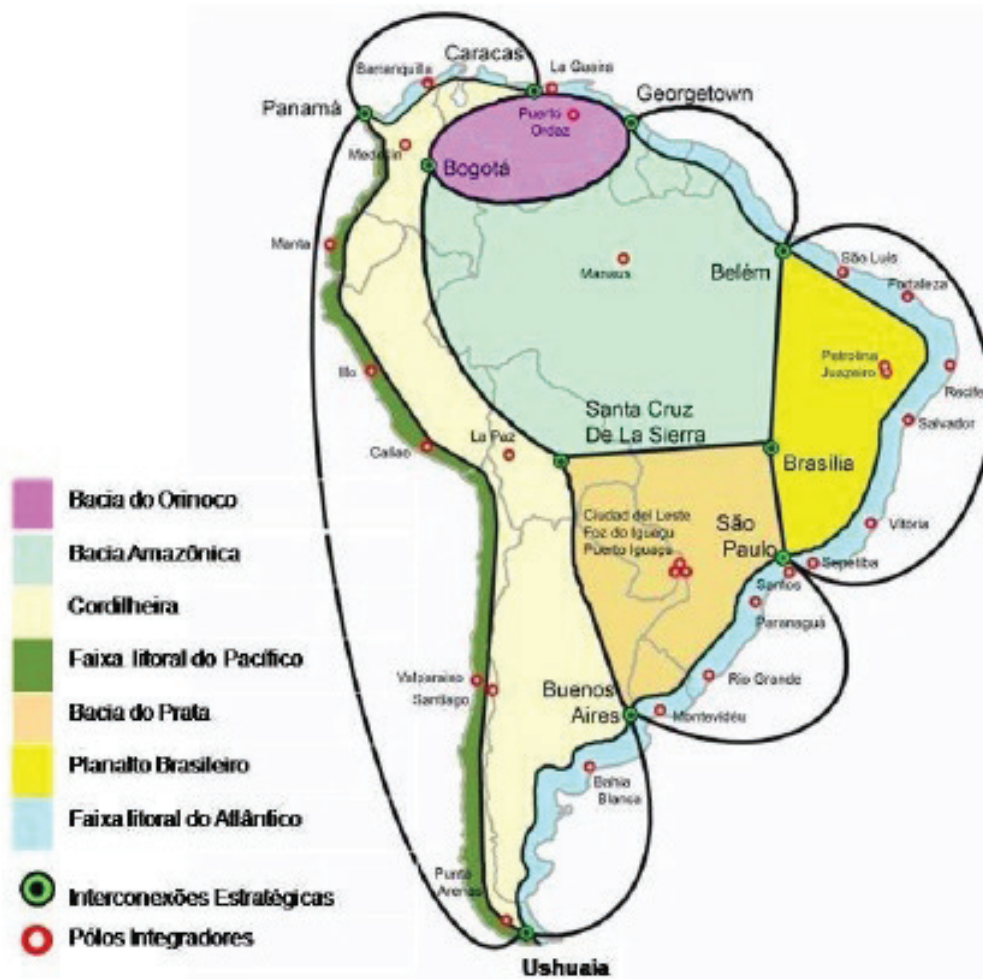
Desse modo, a busca de uma regionalização voltada para o comércio estratégico faz parte de uma estratégia global dos Estados nacionais em favor da integração estratégica de suas indústrias, não mais limitado ao espaço nacional, mas se exercendo em um contexto que transcende seus limites territoriais, em que é relevante o impacto da regionalização sobre a expansão econômica e o emprego do conjunto dos países, à diversificação produtiva e à maior ou menor prevalência de mecanismos de cooperação e complementaridade sobre os mecanismos de concorrência.

Diferentemente do projeto proposto pela IIRSA, a oferta de infra-estrutura sob um ótica político-estratégica é fundamental para estabelecer a primazia da geração de riqueza em favor da região e de sua população em detrimento da simples exploração dos seus recursos à disposição de outros países, inserindo-os competitivamente na teia produtiva global a partir da histórica relação centro-periferia. No que tange ao tema, nem sempre o traçado mais eficiente em termos econômicos estáticos será o melhor, pois objetivos sociais e/ou político-estratégicos podem prevalecer. (PADULA, 2010, p. 164)

Na questão dos transportes na América do Sul é revelada a necessidade de se privilegiar tanto a integração norte-sul quanto a ligação leste-oeste (bioceânicas ou interoceânicas) – com ligações troncais, diagonais e horizontais cruzando todo território. A formação de corredores de integração (“para dentro”) deve ter prioridade sobre os corredores de exportação, embora ambos sejam importantes e devam estar articulados, tendo que os últimos se submeter à lógica dos primeiros. A formação do mercado regional é mais importante que a ligação ao mercado externo no processo de integração econômica, política e territorial. (PADULA, 2010, p. 164)

Para Darc Costa (2012, p. 21-23), segundo uma ótica viária, a América do Sul é composta por sete grandes espaços estratégicos de tráfego, basicamente determinados pelas suas características físico-geográficas: Litoral Atlântico; Planalto Brasileiro; Bacia do Prata; Cordilheira Andina; Litoral do Pacífico; Planície Amazônica e; Orenoco/Caribe. Estes espaços estratégicos precisam ser interligados entre si, assim como seus pólos internos, envoltórias e interconexões estratégicas, sem esquecer da ligação com o Mar do Caribe e o restante da América Latina.

INTERCONEXÕES ESTRATÉGICAS E PÓLOS INTEGRADORES



Fonte: COSTA, 2012: 23

Diferentemente do modelo proposto pelo regionalismo aberto, mais especificamente pelo projeto da IIRSA, o objetivo de conexão com o mercado externo deve estar presente, mas subordinado a prioridade de integração de maneira a possibilitar a expansão e a produção da atividade comercial da região.

Un modelo de integración presupone que la oferta de infraestructura debe ser organizada de forma de aprovechar los recursos de la región, prioritariamente, a favor de su autonomía y de su desarrollo, agregando el máximo de valor y tecnología posible. Cada conexión exige una solución de infraestructura específica, modal y logística. Para concebirse la oferta de infraestructura necesaria a la integración física, es fundamental el conocimiento de las especificidades geográficas, orográficas, topográficas y demográficas, y de los recursos naturales de cada región. (COSTA, 2012, p. 24)

Deve-se priorizar as interconexões estratégicas e pólos integradores para orientar uma proposta de infraestrutura para a região a partir de um sentido geográfico e político, geopolítico

e econômico da integração com uma organização e o aproveitamento dos espaços com a finalidade de organizar um espaço econômico com base na industrialização, comércio estratégico, formação de um amplo mercado e poder em favor da autonomia, conectando os espaços econômicos de produção e consumo e possibilitando a indução de regiões mais atrasadas economicamente com sua interconexão.

Outro ponto importante a ser salientado é a necessidade de maior convergência político-estratégica conjunta dos países da região nas relações internacionais. Assim,

não é possível a integração nem a cooperação na América do Sul, nem uma ação voltada para a integração e o desenvolvimento (...) com o Peru voltado para o Pacífico, com o Brasil voltado para o Atlântico e com a Venezuela voltada para o Caribe. Tem que se acabar com a situação de que os países sul-americanos ficam voltados para o mar e de costa uns para os outros. É necessário que exista um projeto de infraestruturação que os una pelo interior do continente. (COSTA, 2013, p. 669)

Logo, uma infraestrutura física da integração espacial deverá dirigir-se à construção de conexões dos espaços de trânsito com seus pólos integradores, aproveitando seus eixos integradores e na direção da interconexão do trânsito com a construção de canais de ligação direta entre as interconexões estratégicas e destas com os pólos integradores, assim como destes entre si. “Un sistema de infraestructura ideal será aquel que proporcione un mejor aprovechamiento de las facilidades de desplazamiento, de oferta de energía y de comunicación, e de los insumos demandados por el proceso productivo.” (COSTA, 2012, p. 25)

É fundamental a instauração de canais de articulação que conjuguem o acesso ao transporte, energia e telecomunicações. Os canais de articulação no espaço terrestre podem ser realizados tanto pela via fluvial como pela terrestre.

No caso do primeiro, a América Latina apresenta condições subutilizadas que podem engendrar o estabelecimento de uma intensa rede de vias fluviais a partir do Mar do Caribe, da Bacia do Orenoco, da Bacia Amazônica e da Bacia do Prata, que “proporcionan una incomparable posibilidad de creación de una red de transporte fluvial capaz de integrar toda la masa terrestre.” (COSTA, 2012, p. 26)

Segundo Larrañaga (2013, p. 569), deve-se retomar os estudos de integração das Bacias do Prata, do Amazonas e do Orinoco, cuja origem é de 1890, conforme consta do Requerimento do Coronel Eduardo José de Moraes e do Major Gregório Thaumaturgo de Azevedo. A construção de canais de ligação entre essas bacias melhoraria sensivelmente o fluxo de mercadorias por hidrovias em todo o continente sul-americano (tratar-se-ia de canais ligando os Rios Orinoco e Negro e o rio Guaporé e o rio Paraguai).

Já pela via terrestre, suas instalações devem ser acompanhadas por instalações de energia e comunicação, e em sua fase final estes eixos deveriam estar equipados com estradas, vias férreas, linha de transmissão de energia, gasoduto e linha de fibra ótica.

Assim, como recorda Costa (2013, p. 670),

infraestrutura tem que ser vista como um conjunto. Não se pode construir uma rodovia e não acompanhá-la com um sistema de distribuição de energia e telecomunicações. Se ao se

conceber um projeto de uma rodovia em um território novo não se levar, em paralelo, energia, pouco se estará agregando.

Em suma, a discussão até aqui realizada no que tange a dualidade entre o regionalismo aberto e a construção de um regionalismo “autônomo” baseado numa integração político-estratégico enseja debates geopolíticos que vão além do escopo do presente trabalho. Buscou-se, assim, delinear alguns elementos essenciais e que podem vir a ser detalhadamente estudados, uma vez que engloba diversas áreas do conhecimento que se interrelacionam.

Dessa forma, busca-se uma integração político-estratégica a partir de um regionalismo autônomo para os projetos de integração regional na América Latina, em que os países tenham poder de decisão e soberania dos fluxos de comércio e de investimentos. Em suma, constata-se que o caminho da integração regional latino-americana torna-se assim o mais benéfico à produção e ao comércio, favorecendo objetivos não somente econômicos, mas, também, político-estratégicos.

CONCLUSÃO

As forças hegemônicas exógenas e endógenas vão contra as forças regionalistas estratégicas que desejam instaurar mudanças via integração regional em seus projetos de desenvolvimento. Na visão político-estratégica, a participação no mundo globalizado deve ser realizada de forma soberana. Uma vez que os países latino-americanos ainda se inserem no sistema mundo de forma periférica e dependente, a integração regional seria um elemento a modificar essa projeção internacional.

Parece, portanto, que a dinâmica recente dos processos de integração econômica latino-americana no atual contexto mundial avançam e exigem um grande esforço, sendo necessária uma vontade política dos governos da América Latina a fim de impulsionar sobre novas bases a integração regional. Assim, a integração econômica e a colaboração política entre países vizinhos devem ser entendidas a partir de uma expansão que vai além de suas fronteiras na arena estratégica internacional, com extensão de seu poder global, privilegiando a integração infraestrutural que os una pelo interior do continente, seu espaço estratégico por excelência.

Em suma, a partir de uma agenda propositiva no qual este trabalho busca ensejar o debate, propõem-se, a partir da sucinta exposição de um regionalismo autônomo de cunho político-estratégico da integração – em contraposição ao regionalismo aberto – dez pontos que visam um diálogo com essa corrente para a instauração de um regionalismo autônomo:

1. *Pensamento crítico político-estratégico*: desafio de construção de um pensamento político-estratégico do processo de integração de forma crítica e emancipatória;
2. *Multidimensionalidade*: visualização do processo de integração a partir de uma diversidade de aspectos políticos, econômicos, sociais e ambientais;
3. *Industrialização endógena*: integração industrializante endógena e conjunta de convergência produtiva, científica, tecnológica e de inovação;
4. *Desenvolvimento via integração*: esforço para desenvolver os países da América Latina e Caribe no qual a integração produtiva deve ser produzida pelos governos, disciplinando os capitais nacionais e internacionais;

5. *Raízes desenvolvimentistas*: retomada do desenvolvimentismo outrora presente na região que fora relegado a partir da onda neoliberal dos anos 1990, assim como o diálogo com as novas formas de emancipação anti-neoliberalismo em voga na América Latina;
6. *Concepção concreta do desenvolvimento*: discussão e formulação de políticas públicas na concepção do desenvolvimento não deve ser abstrata, e sim concreta e geopolítica;
7. *Geopolítica estruturante e da resistência*: conexão de espaços estratégicos que fomentem o pleno e soberano desenvolvimento endógeno da região. Da mesma forma, a transformação geopolítica atual do mundo mantém as pautas geradoras dos desenvolvimentos desiguais dos povos. Logo, há a necessidade da disputa e do controle pelo poder mundial, no qual a integração da região em si é um aspecto fundamental para melhoria das condições internacionais pela via de uma concepção geopolítica pautada nas especificidades da região, e não na reprodução pura e simples de modelos geopolíticos exógenos que muitas vezes não condizem com as condições materiais e históricas da América Latina;
8. *Capilaridade da integração*: um projeto de integração via regionalismo autônomo deve contar com uma alta participação entre a sociedade civil, centros especializados, órgãos públicos, agências estatais e os poderes do Estado. O diálogo entre as partes deve ser instigado para que haja uma real melhora das condições de vida da população a partir da integração, onde se verificaria seus benefícios na vida cotidiana. Assim, deve ser vista a partir de capilaridades, que abarquem um conjunto de atores e temas.
9. *Construção metodológica*: papel fundamental das universidades e centros especializados no desenvolvimento de um planejamento estratégico;
10. *Diversidade ideológica*: não é imperativo ter uma simetria ideológica entre os países latino-americanos, mas necessita-se a articulação de um pensamento crítico que almeje um futuro conjunto e comum.

REFERÊNCIAS

- BAUMANN, Renato. *Integração regional: teoria e experiência latino-americana*. Rio de Janeiro: Ltc, 2013.
- CEPAL (1994). El regionalismo abierto en América Latina y el Caribe. In: *Libros dela CEPAL*, N° 39. Enero de 1994.
- COSTA, Darc. Do sonho do Mercosul à realização da Unasul. In: GADELHA, Regina Maria A. F. *Mercosul a Unasul - avanços do processo de integração*. São Paulo: Educ, 2013. p. 661-682
- COSTA, Darc. Integrar é desenvolver a América do Sul. In: *Integração da América do Sul*. Brasília: Funag, 2010. p. 47-70.
- COSTA, Darc. La estrategia de la integración. In: COSTA, Darc (Org.). *América del Sur: Integración e infraestructura*. Rio de Janeiro: Capax Dei, 2012. Cap. 1. p. 7-28.
- FUSER, Igor. *Energia e relações internacionais*. São Paulo: Saraiva, 2013.
- LARRAÑAGA, Félix Alfredo. Mercosul: o desafio logístico 20 anos depois. In: GADELHA, Regina Maria A. F. *Mercosul a Unasul - avanços do processo de integração*. São Paulo: Educ, 2013. p. 543-571
- MEDEIROS, Carlos A. (2007). Os Dilemas da Integração Sul-Americana. In: CENTRO INTERNACIONAL CELSO FURTADO DE POLÍTICAS PARA O DESENVOLVIMENTO (Org.), *Cadernos do Desenvolvimento*. 5 ed. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado, 2008, p. 213-254.

PADULA, Raphael. *Integração regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica*. 2010. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

SEVERO, Luciano Wexell. *Integração da América do Sul: mecanismos regionais de financiamento*. 2011. Dissertação (Mestrado) - Curso de Economia Política Internacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.