

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

Consciência Latino-americana e Desenvolvimento: Um Caminho Através da Integração Física

*Thaís Virga Passos**

Resumo

O adensamento de estudos acerca das potencialidades, desafios e formas de complementaridades via integração regional faz parte da história recente da América Latina. O tema sobre uma consciência latino-americana pautada no desenvolvimento estimula muitos autores a partir de meados do século XX. Esse trabalho tem como objetivo ressaltar que somente a partir de uma consciência da região se faz sentido pensar em processos de conexão econômico-comercial na região dentro da proposta de integração regional. É a partir dos anos 2000 que a integração vem sendo privilegiada como possível via de desenvolvimento interno e regional e, com destaque nesse trabalho, refletiremos sobre a importância da integração física como via para o fortalecimento das relações entre os países da América Latina.

Palavras-chave: Integração Regional, América Latina, Integração Física.

Abstract

The intensification of studies on the potential, challenges and ways to through complementarities by regional integration process it's a new part of the history in Latin America. The theme over a latin american conscience guided by development stimulates many authors since middle of XX century. This paper aims to emphasize that only from a regional conscience, it makes sense to think in processes of economic-comercial connections in the region inside a regional integration proposal. It's with the 2000's that the integration has been privileged as a possible way to internal and regional development. And with emphasis in this work, we will reflect about the importance of physical integration as a way to the strengthening of relations among Latin America countries.

Keywords: Regional Integration, Latin America, Physical Integration.

* Possui graduação em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (2008) e Pós-Graduação em Política e Relações Internacionais pela Fundação Escola de Sociologia e Política - FESP/SP (2012). Atualmente é mestranda do Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo - PROLAM/USP. Membro do NESPI - Núcleo de Estudos e Pesquisas de Política Internacional - Estudos Internacionais e Políticas Comparadas na Universidade de São Paulo - USP.

Recebido em 04/08/2013. Aprovado para publicação em 19/08/2013.

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

Introdução

Reconhecer potencialidades e desafios regionais e estudar formas de complementaridades faz parte da história recente da América Latina. O tema acerca de uma consciência latino-americana pautada no desenvolvimento, sua existência e percepção também vem estimulando diversos autores a partir de meados do século XX. O adensamento dessa consciência recebe destaque principalmente após a eclosão da Segunda Guerra Mundial e as consequências ao desenvolvimento socioeconômico para a região.

Celso Furtado, em sua obra *A economia latino-americana* coloca em pauta a transformação do desenvolvimento tradicional alicerçado na ampliação das exportações de matérias-primas. Tal desenvolvimento caracterizou a América Latina no início do século XIX, cujos países exportavam matérias de menor valor agregado (alimentares e minerais) e importavam bens manufaturados de países de fora, nessa época principalmente da Europa e dos Estados Unidos. As relações entre os países na América do Sul se estruturavam com o exterior e não internamente. Nesse período as economias da região eram em grande parte concorrentes e não complementares dadas as especificidades produtivas. Assim, a consciência acerca das potencialidades latino-americanas enquanto região era bastante limitada.

Foi a partir de um cenário de desorganização e crise internacional, com o *crash* de 1929 e, posteriormente, com o desenrolar da Guerra, quando dificultou a manutenção do desenvolvimento tradicional anterior, que surgiu um movimento diferente ao início do século. Nesse contexto, as dificuldades financeiras dos países centrais, em guerra, acarretaram em compras menores de matérias-primas, como também, prejudicou o abastecimento de suas manufaturas aos países da América do Sul. O cenário exterior adverso às economias latino-americanas acarretou em novas formas de comercialização internas, aumentando a diversidade das trocas intrarregionais. Como exemplo, a ampliação do movimento dos produtos de clima temperado da Argentina e do Chile e os tropicais do Brasil, ainda que pautando um comércio baseado em matérias e bens de valor agregado menor.

A princípio, esses movimentos referentes apenas ao comércio entre alguns países seriam criticados com o restabelecimento das economias centrais, sofrendo pressões por parte de

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

diversos setores exportadores, a fim de restaurar o padrão de intercâmbio: exportar matérias-primas (garantindo vultosos lucros à elite produtora latino-americana) e importar manufaturas e equipamentos dos países centrais. Entretanto, Furtado (1986) ressalta a experiência da comercialização interna para os posteriores estudos da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe – CEPAL a partir dos anos de 1950, assim como novas políticas e o desenvolvimento da região, o qual faremos a ligação acerca da integração física adiante e que fundamentam a formação de uma consciência latino-americana efetiva. Diz o autor: “... a experiência serviu para que se criassem os contatos e se explicitassem possibilidades.” (FURTADO, 1986, p. 04).

Em meados dos anos 50, em meio a evidências de limitações no tocante aos processos de industrialização via substituição de importações na América Latina, ampliam-se as discussões entre os países no que se referem aos obstáculos macroeconômicos e estruturais ao desenvolvimento. Furtado (1986) explicita uma das principais causas das limitações econômicas nessa região, a “estreiteza dos mercados nacionais”. O fortalecimento das discussões favoreceria a formação de uma consciência interna: “essa discussão projetaria luz sobre as similitudes e contribuiria para formar uma consciência regional.” (FURTADO, 1986, p.04).

Procuramos defender aqui que somente a partir de uma consciência da região em si, suas potencialidades e obstáculos, se faz sentido pensar em processos de conexão econômico-comercial na região dentro do espectro maior que é a integração regional.

Estudos e documentos da CEPAL trouxeram relevantes contribuições para a ampliação dos debates a respeito dos elementos necessários a um aprofundamento dessa integração. Conforme ressalta Bobik (2000) em muitos desses estudos encontramos temas da integração econômica, além de relações estratégicas da integração na América Latina, com vistas a uma maior inserção da região nas relações econômicas internacionais, caracterizando uma fase de “regionalismo aberto”. (p. 02).

Posteriormente, diante de importantes e profundas mudanças no cenário internacional, com o fim da Guerra Fria e em meio ao processo de globalização financeira e produtiva abriram-se espaços no mundo para projetos de maior integração entre países de uma mesma região, frente os desafios vindouros. Na América do Sul, novas composições nos âmbitos comercial, territorial

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

e econômico passaram a ser mais amplamente discutidas e tendências para a integração regional tornaram-se fortalecidas.

O interesse sobre uma integração econômica mais eficiente acompanha a ampliação da consciência na região. Assim, a partir dos anos 2000, a integração vem sendo privilegiada como possível via de desenvolvimento interno e regional. Segundo Sader (2009), ao privilegiar processos de integração na região, os países também fortalecem instituições e processos:

Dessa forma, participam do Mercosul, da União das Nações Sul-Americanas (Unasul), do Conselho de Segurança da América do Sul, (...), entre outras iniciativas. Com isso, (...), contribuem não apenas para o fortalecimento de um espaço Sul no mundo, mas também para a construção de um mundo multipolar. (...) alguns avançam firmemente na direção da ruptura com o modelo neoliberal (...); outros flexibilizam o modelo econômico, desenvolvem mais políticas sociais e participam de processos de integração regional. Em seu conjunto, esses países geram dependências mútuas para o futuro (...). (SADER, 2009, p. 154).

Inicialmente foram debatidos e evidenciados problemas de ordem macroeconômica como sendo os principais obstáculos à integração regional, tais como: processos inflacionários, políticas monetárias sobre juros e fiscais sobre comércio exterior. Apenas mais recentemente que problemas estruturais, no tocante à infraestrutura e transportes, ganharam relevância para se entender de forma conjunta as dificuldades à integração. É aqui que relacionamos que a ampliação de uma consciência latino-americana, dentro de um contexto político e econômico convergentes nos últimos anos, vem favorecendo a ampliação de novos debates sobre o desenvolvimento da região, e assim, fortalece políticas e processos que, na prática, objetivam a maior integração entre os países.

A Importância da Integração Física

A integração física através da ampliação da infraestrutura focalizada nos transportes assume então um papel de importância e destaque nos planejamentos estatais na América do Sul. Tendo em vista as condições geográficas e ambientais variadas da região, a princípio caracterizando obstáculos à implantação de sistemas logísticos que favoreçam a produção e sua distribuição, ressalta-se aqui a relevância da infraestrutura, em perspectiva de uma análise sobre as potencialidades de integração física e desenvolvimento. A importância do tema se

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

justifica inicialmente pelo papel dos transportes como fator de homogeneização das diversidades e dificuldades naturais de um território.

A partir do início do século XXI foi tornando evidente a necessidade e a importância de uma maior integração física entre os países, principalmente entre regiões de grande isolamento geográfico e econômico, e as respectivas disparidades no crescimento e desenvolvimento decorrentes desse “isolamento”.

Em meio à situação de uma economia cada vez mais interconectada e global, a integração de cadeias produtivas e os ganhos de escala se tornam fatores de competitividade de primeira relevância para as empresas. Esses fatores levam diretamente à importância dos países promoverem maior complementaridade em suas economias. Aqui, torna-se imprescindível pensar em meios mais eficientes de transporte para que ocorra essa maior conectividade, tanto no sentido de novas rotas para comercialização e distribuição de produtos e serviços, como no aprofundamento dos estudos de possíveis interligações de modais logísticos, aproveitando características naturais.

A integração regional priorizada inicialmente ao âmbito comercial entre os países da América do Sul tinha como objetivo ampliar a interdependência econômica entre esses. A integração comercial tem sua importância em meio às novas dinâmicas da abertura econômica nas últimas décadas. Cortada (2008) explica que o comércio na região se justifica pela busca de maior competitividade frente à nova dinâmica internacional de acumulação.

Entretanto, o foco da integração como via de um desenvolvimento mais amplo depende de uma articulação mais efetiva entre os países da região, que só poderia se intensificar através de uma maior conectividade física entre esses. Embasado na complexidade de uma integração regional efetiva e mais abrangente Cortada (2008) discorre sobre a importância da infraestrutura física como **meio**¹ importante a um processo de integração mais eficiente, e diz:

Mesmo que a integração (física) seja principalmente uma aproximação comercial. Ela é ponderada por outros fatores, políticos e sociais, que aproximam os países. (...) Os processos de integração da América Latina terão maiores possibilidades de sucesso se atentarem para a composição dos diferentes vetores que os compõem. (CORTADA, 2008, p. 103).

¹ Grifo meu, ressaltando um caminho a ser percorrido, uma das potencialidades, e não um fim em si.

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

Com base nos estudos de Mário Travassos (1935; 1942) evidencia-se a importante relação entre integração física via transportes como fator propulsor do desenvolvimento econômico e social.

Para um maior entendimento dessa relação faz-se necessário entender a abordagem geopolítica do autor em sua obra *Introdução à Geografia das Comunicações brasileiras*, de 1942. Com um foco na integração do Brasil como requisito de uma política de poder o autor cria o conceito de “Brasil longitudinal”, onde um sistema plurimodal de transportes seria o suporte para um plano maior de comunicações “transversais” no país. O autor defende a técnica frente obstáculos de natureza morfológica de um território. Nesse contexto levanta o ponto central de sua obra ao perceber a possibilidade e importância da integração física através de sistemas plurimodais de transportes, como o automóvel e o avião e todas as tecnologias que compreendem seus processos produtivos, interligados aos modais marítimo, fluvial e/ou ferroviário.

É preciso lembrar que a contribuição desse autor vai além de Brasil, conforme pode ser explicitado em outra obra *Projeção Continental do Brasil*, de 1935:

“As comunicações podem mesmo definir o grau de aproveitamento das possibilidades de um país como de uma região, exprimir materialmente os objetivos que se prosseguem.” (TRAVASSOS, 1935, p. 185).

As agendas integracionistas recentes ligadas à integração física visam articular de maneira mais eficiente os fluxos de pessoas, bens, serviços e informações, com a finalidade de tornar economias mais dinâmicas. Segundo o raciocínio de Travassos (1942), cabe ao sistema de comunicações e transportes a articulação dos centros de produção possibilitando a ampliação desses fluxos.

De acordo com Coutinho e Lima (2007), os anos recentes inserem nos países latino-americanos uma “onda” de “regionalismo estrutural”, cuja principal característica é o foco na dimensão estratégica da integração física como forma de fortalecimento interno. Conforme explica Lima (2010):

Como na maioria das regiões periféricas onde o legado colonial é marcante, na América do Sul todos os eixos de relacionamento e interação estão voltados para fora, para as antigas metrópoles e para os mercados desenvolvidos. A idéia de região embutida no conceito estrutural supõe a mudança da direção

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

destes vetores de modo a fazê-los convergentes entre si, voltados para dentro da região. (LIMA, 2010, p. 5).

Os projetos de conexão física entre países da América do Sul possuem como objetivos finais a melhoria de indicadores econômicos e sociais, assim como um maior desenvolvimento multilateral. No que compete ao aspecto econômico, acentua-se o papel do comércio, que baseado na maior integração física na América Latina, possibilita uma ampliação na transferência de tecnologias e oportunidades de negócios em cadeia e serviços, favorecendo processos produtivos locais. Lembramos também das possibilidades de receitas e empregos advindas com a perspectiva de ampliação do turismo intrarregional.

No sentido das melhorias sociais, a ampliação da conectividade da infraestrutura tanto interna quanto externa aos países da América do Sul poderá levar a um desenvolvimento no sentido de ampliar o acesso de populações mais distantes a serviços de educação, saúde (desde água e saneamento a atendimento médico-hospitalar, por exemplo), além de informação e bens. Adicionalmente, levamos em conta a possibilidade de aumento do nível de emprego e renda com o adensamento dessa conexão entre os países.

Existe um entendimento, conforme ressaltara Travassos (1942), de que a ampliação da infraestrutura geral (rodovias, portos, gasodutos, aeroportos, dentre outros) poderá favorecer processos de industrialização, sua maior conectividade (dos insumos à produção e distribuição), a extensão dos serviços, e, assim, o desenvolvimento da região.

Institucionalização da Integração física na América do Sul

Em linha histórica da institucionalização dos processos ligados à integração física, foi instituída no ano 2000² a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), cujo foco está na coordenação de ações intergovernamentais com o objetivo de construir uma agenda comum entre os doze países³ da região visando o fortalecimento da integração de infraestruturas.

² Na Reunião de Presidentes da América do Sul (I Cúpula de Países da América do Sul), realizada em agosto de 2000, na cidade de Brasília.

³ Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela.

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

A IIRSA representa um marco de uma agenda voltada a projetos de integração de infraestruturas em nível sul-americano.⁴ Seu objetivo está na coordenação entre governos, alguns bancos governamentais (como o brasileiro BNDES)⁵, instituições financeiras multilaterais⁶ e setor privado com o propósito de favorecer a integração da infraestrutura de transportes, energia, comunicações, além da integração da logística regional. Dessa forma, a iniciativa se inseriu na chamada "era do novo regionalismo", primando pelo foco na infraestrutura física da integração regional.⁷

Posteriormente explicita-se a criação do Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento – o COSIPLAN, em agosto de 2009, com aprovação de seu estatuto em junho de 2010.⁸ Ao âmbito do Conselho estão: identificar atividades, obras e projetos de interesse comum entre dois ou mais países e avaliar formas de planejamento.⁹

Em seu âmbito foi definida a Agenda de Projetos Prioritários de Integração – API - iniciada através da revisão dos projetos dos Eixos de Integração e Desenvolvimento – EIDs, criados no estabelecimento da IIRSA, organizando o espaço sul-americano em faixas multinacionais. Essas faixas concentram fluxos de comércio presentes e potenciais a fim de promover o desenvolvimento em negócios e cadeias produtivas.

Após a análise de diversos critérios como a formação de redes de conectividade de alcance regional e ações complementares, chegou-se à estruturação de oito eixos de integração¹⁰,

⁴ Os projetos objetivam o melhoramento e ampliação de aeroportos; construção e ampliação de malhas ferroviárias e rodoviárias; estabelecimento e regulação de fronteiras; linhas de transmissão, dentre outros.

⁵ Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social.

⁶ São três as instituições financeiras multilaterais da região envolvidas na IIRSA, são elas: Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Corporação Andina de Fomento (CAF) e Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA).

⁷ Três são os princípios que orientam a IIRSA: Regionalismo Aberto, Eixos de integração e desenvolvimento (âmbito dessa pesquisa) e Sustentabilidade Econômica, Social, Ambiental e Político-institucional. E são esses os balizadores das iniciativas posteriores para a integração na América do Sul. Maiores detalhes consultar o site da Iniciativa.

Disponível em: <http://www.iirsa.org>.

⁸ O COSIPLAN está constituído no âmbito da UNASUL - União das Nações Sul-americanas, criada em 2008, com uma agenda voltada à construção da integração regional nas esferas cultural, social, econômica e política. Dentre suas prioridades destacam-se as políticas sociais (educação, saúde e cultura) e a integração energética e de infraestrutura necessárias para permitir a interconexão da região e seus povos. O COSIPLAN substituiu o Comitê de Direção Executiva da IIRSA, em um Conselho a nível de Ministros dentro da estrutura institucional da União. Com a medida, os países membros objetivaram conceder maior suporte político às atividades desenvolvidas na área de integração da infraestrutura, de forma a assegurar os investimentos necessários para a execução de projetos prioritários.

⁹ No COSIPLAN foram incorporados os trabalhos realizados em dez anos pelo Comitê de Direção Executiva (CDE) da IIRSA, passando a constituir o Foro Técnico do Conselho. Destaca-se que em novembro de 2011, foi realizado em Brasília a II Reunião Ministerial do COSIPLAN, cujos acordos resultaram na aprovação do Plano de Ação Estratégico (PAE) 2011-2022, a Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API) e o Plano de Trabalho 2012. Tais planos orientarão as decisões do Conselho nos próximos anos.

¹⁰ Os eixos são: Amazonas, Andino, Capricórnio, Escudo Guianês, Hidrovia Paraguai-Paraná, Interoceânico Central, Mercosul-Chile e Peru-Brasil-Bolívia.

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

visando o desenvolvimento sustentável da América do Sul. Em números, foram estabelecidos 31 projetos estruturantes divididos em 88 projetos individuais, com previsão de investimentos superior a US\$ 20 bilhões.

É importante destacar que a afirmação dessa lista de 31 projetos após o consentimento dos doze países sul-americanos parece demonstrar uma coesão dos governos frente a prioridades comuns para o desenvolvimento da região. Nesse sentido a ampliação de uma consciência latino-americana, no sentido de um conhecimento das potencialidades e desafios da região, se faz presente na atualidade.

Reflexões finais

A importância da conexão física através da infraestrutura dos transportes se dá pelo papel chave que desempenha no estímulo ao crescimento econômico, ao possibilitar e facilitar a produção e o comércio, gerando renda e emprego. Segundo Djick (2008) a falta de uma infraestrutura adequada torna as transações mais custosas aos agentes econômicos.¹¹

Em suma, com um aprofundamento nas discussões e alcances das instituições voltadas a estabelecer marcos para a integração regional, Espinosa (2006) ressalta a importância da integração física:

A integração da América do Sul passou a ser analisada em uma instância de diálogo técnico e de intercâmbio de informação, a ser considerada como um dos objetivos essenciais da região para seu desenvolvimento sustentável. [...] Este princípio básico imediatamente posicionou estrategicamente a integração física, posto que, não existe ampliação da integração econômica sem que se obtenha o fortalecimento das prestações de serviços de transportes, comunicações e energia (ESPINOSA, 2006).

As potencialidades econômico-comerciais dos países da América Latina são muitas. O crescimento do intercâmbio comercial de bens e serviços entre os países da América do Sul pode ser beneficiado através da construção e ampliação do sistema de transportes na região. Segundo Ballou (2004, apud CORTADA, 2008) a logística tem um papel central no estabelecimento de complementaridades econômicas por controlar “o valor do tempo e do

¹¹ Segundo Djick (2008), “Custos de transporte podem ser expressos em termos de uma equivalente tarifa de importação, e seu impacto no bem estar pode ser considerado da mesma maneira. A IIRSA é parte de um grupo de iniciativas políticas para fortalecer a posição da América do Sul na economia global. (...) Para apoiar os produtores domésticos frente a esses desafios, uma grande gama de medidas são requeridas para facilitar o comércio e alcançar a capacidade comercial relacionada.” (DJICK, 2008, p. 106)

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

lugar nos produtos, principalmente dos transportes, dos fluxos de informações e dos estoques” (p.74).

Ademais convêm destacar outras potencialidades para reflexão no tocante ao desenvolvimento da região. A possibilidade da maior conexão física poderá favorecer o comércio com países da Ásia através de rotas via Oceano Pacífico, ampliando a atuação dos países da região no sistema internacional. Alguns autores como Zevallos (1993) vêm destacando, desde os anos 90, a importância das ligações Atlântico-Pacífico para o fortalecimento das economias latino-americanas.

Além disso, a interconexão política no período recente, acima das especificidades, vem sendo acompanhada por um aumento do debate entre países da região ricos em recursos naturais, já descobertos e potenciais, acerca do meio ambiente nos estudos sobre viabilidade física e logística na América do Sul. Tal fato além de beneficiar pesquisas em padrões comuns e mais sustentáveis de eficiência produtiva e energética, poderá ampliar a abrangência do desenvolvimento esperado.

A integração da América do Sul dependerá de planificação e coordenação regional, através da ampliação de acordos multilaterais que ocorram em concordância aos contextos sociais e, conjuntamente, à integração política e cultural dos diferentes povos da região. Essa integração regional poderá ser um passo importante à construção de uma consciência latino-americana efetiva, que, ao conhecer e respeitar as diferentes identidades da região tornará o processo integracionista mais efetivo.

Referências Bibliográficas

AYERBE, Luis Fernando. **Novas lideranças políticas e alternativas de governo na América do Sul**. São Paulo: UNESP, 2008

BRAGA, Márcio Bobik. (2000) **Integração econômica regional na América Latina: uma interpretação das contribuições da CEPAL**. Anais da ANPEC, 2001.

CACCIAMALI, Maria Cristina.; BOBIK, Márcio.; CELLI, Umberto Jr.. **Em busca de uma nova inserção da América Latina na economia global**. São Paulo. Estudos Avançados vol.26, nº 75. Agosto, 2012.

CORTADA, Antonio Martins. **Comércio e Integração do Brasil na América do Sul - Uma avaliação de alternativas às limitações logísticas na região amazônica**. São Paulo: Juruá, 2008.

Ano IX	Volume IX	Nº 19	Julho/Dezembro 2013	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

www.revistaintellector.cenegri.org.br

COUTINHO, M. V.; LIMA, M. R. S. de. **Uma Versão Estrutural do Regionalismo**. In: DINIZ, Eli. (org.) Globalização, Estado e Desenvolvimento: dilemas do Brasil no novo milênio. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007

DIJCK, Pitou van. **“Troublesome Construction: The Rationale and Risks of IIRSA”**. In: _____ European Review of Latin American and Caribbean Studies 85, October 2008, p. 101-120.

ENGELLEN, H. D. Apud: COUTO, L. F. **O Horizonte Regional do Brasil: integração e construção da América do Sul**. Curitiba: Juruá, 2009.

FILHO, Jorge d’Escragnolle Taunay. **Comunidade Sul-Americana de Nações – CASA**. In: II Conferência Nacional de Política Internacional – II CNPEPI “O Brasil no mundo que vem a.” Brasília: FUNAG, 2008.

FURTADO, Celso. **A Economia latino-americana – formação histórica e problemas contemporâneos**. São Paulo: Ed. Nacional, 1986.

Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) – Todo o sítio
Disponível em: www.iirsa.org

Ministério das Relações Exteriores do Brasil (MRE). Declaração de Cuzco sobre a Comunidade Sul-Americana de Nações. Cuzco, 08 de dezembro de 2004.

_____. Tratado Constitutivo da União de Nações Sul-Americanas. Brasília, 23 de maio de 2008.
Disponíveis em: <http://www.mre.gov.br>

MATTOS, Carlos de Meira. **A Geopolítica brasileira – Predecessores e Geopolíticos**. In: Revista da Escola Superior de Guerra. Ano XVII, N. 39, p. 58-82.

MIYAMOTO, Shiguenoli. **O Brasil e a América Latina: Opções Políticas e Integração Regional**. Cadernos PROLAM/USP. São Paulo. Ano 8, Vol. 1, 2009. p. 89-110.

SADER, Emir. **A nova toupeira**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2009.

SERRANO, L. O. **Sobre la naturaleza de la integración regional: teorías y debates**. Revista de Ciencia Política. Santiago: Vol. 28, n. 23, 2008

Disponível em: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-090X2008000200004&script=sci_arttext
Acesso em: Julho, 2012

TRAVASSOS, Mário. **Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras**. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1942.

_____. **Projeção Continental do Brasil**. São Paulo: Companhia editora nacional, 1935.

VITTE, Claudete de Castro Silva. **“Planejamento Territorial e os Impactos Sócio-Econômicos da IIRSA no Território Brasileiro: atores, conflitos e interesses”**.

Disponível em: http://egal2009.easyplanners.info/area01/1022_Claudete_Vitte.pdf.

Acesso em: Janeiro, 2013

ZEVALLOS, Enrique Amayo. **Da Amazônia ao Pacífico cruzando os Andes**. São Paulo. Estudos Avançados vol. 17 , nº 17. Abril, 1993.