

Unasul e o futuro da integração regional na América do Sul

A consolidação da infraestrutura regional para o desenvolvimento econômico

Unasur and the future of regional integration in South America
The consolidation of regional infrastructure for economic development

Clarissa Pires Martins
Giovanna Arjonilla de Mattos
Lucas Ribeiro Mesquita
Rodrigo F. D. Cesar

Resumo

Este artigo busca analisar a formação da União das Nações Sul-Americanas (Unasul) sob o viés da teoria neofuncionalista de integração regional. Procura-se verificar o alcance dos conceitos de deslocamento de lealdades, instituição supranacional e *spillover* na constituição da Unasul, tendo em vista os seus objetivos. Os estudos sobre regionalismo igualmente farão parte da análise através da abordagem comparativa entre velho regionalismo e novo regionalismo, apontando outras propostas de estudo dos processos de integração da América Latina. Em paralelo à análise teórica, tentaremos demonstrar a iniciativa de modernização da infraestrutura regional, focando nos grupos de pressão e nas oportunidades do desenvolvimento econômico na região.

Palavras-chave: Unasul; Neofuncionalismo; Integração latino-americana; Infraestrutura; Novo regionalismo.

Abstract

The present article seeks to analyze the formation of the União das Nações Sul-Americanas (Unasul) under the bias of neofunctionalist theory of regional integration. The research aims to examine the range of the concepts of shift allegiances, supranational and spillover in the formation of Unasul. Studies of regionalism also do part of the analysis through a comparative approach being old and new regionalism, suggests new frameworks to study the integration processes in Latin America. In parallel with theoretical analysis, the article try to demonstrate the initiative to modernize the regional infrastructure, focusing on pressure groups and the opportunities of economic development in the region.

Key words: Unasul; Neofunctionalism; Latin American; Integration; Infrastructure; New regionalism.

A América do Sul é historicamente marcada por diversas tentativas de processos de integração regional, e as disputas existentes na região são majoritariamente de cunho político. Para atender às demandas das elites nacionais, a criação de uma instituição supranacional seria responsável por fomentar uma “América unida”, base comum dos interesses estatais.

Nas últimas décadas, o aumento da interdependência entre os países da região gerou uma necessidade percebida entre os Estados de que a coordenação política era necessária para o desenvolvimento econômico e social. Em 2004, a criação da União das Nações Sul-Americanas (Unasul) representou o passo institucionalizado para a integração regional. Entretanto, o que se observa é a existência de conflitos políticos responsáveis por impasses nas negociações.

O neofuncionalismo, abordado por Ernest Haas, auxiliará na análise da formação da Unasul, demonstrando as etapas necessárias para a eficácia do processo de integração regional. Dessa maneira, explicaremos o contexto no qual a teoria foi desenvolvida e seu alcance no que concerne à Unasul.

Trabalhos recentes foram realizados a fim de compreender a tríade sustentadora da Unasul – política, energia e infraestrutura – e a essência dessa instituição (CEPIK, 2008; SCHMIED, 2007; LÓPEZ; QUINTANAR, 2003; GUERRA; SUAREZ; UDAETA, 2006). Para além disso, focaremos na análise do novo regionalismo em contraponto ao velho regionalismo (REIS, 2007), a fim de compreender a lógica na qual os processos de integração da América Latina deveriam ser inseridos, e concomitantemente

analisaremos o papel do Brasil na integração e sua representação intrabloco, apontando a dinâmica dos grupos de interesse, dos entraves estruturais para integração e os incentivos e recompensas para tal.

Assim, o trabalho desenvolvido busca analisar o processo de integração sul-americana pelo bloco da Unasul, demonstrando que uma análise sobre integração sul-americana deve ser feita com bases na compreensão das especificidades da região e dos processos históricos que a formaram, e não puramente seguir um modelo europeu de sucesso de integração, no qual os países não possuem as mesmas características dos da América do Sul.

Para além disso focaremos na integração física, dando maior ênfase ao eixo de integração da infraestrutura regional e aos reflexos para o desenvolvimento econômico do bloco, e especificamente as oportunidades para o Brasil.

A abordagem neofuncionalista de integração regional

A teoria neofuncionalista se enquadra no grupo da primeira geração do regionalismo. De acordo com Hettne e Söderbaum (1998), deve-se levar em conta o contexto histórico no qual as teorias do velho regionalismo foram desenvolvidas, o período da Guerra Fria com a divisão do mundo entre comunistas e capitalistas, na procura por mais áreas de influência e constante preocupação com a guerra.

Assim, o foco da análise dos teóricos da primeira geração é voltado para o entendimento das comunidades de segurança e dos arranjos de livre comércio realizados. O regionalismo era imposto nos moldes da estrutura bipolar de poder vigente durante a Guerra Fria e deveria se adequar aos modelos já existentes, que era somente a Comunidade Europeia.

Dessa maneira, Ernest Haas procurou desenvolver sua teoria como uma alternativa para que a paz fosse estabelecida no continente europeu. Seu objetivo era explicar a criação de uma comunidade política supranacional através da integração econômica, em que houvesse transferência de lealdade da população para o órgão central.

Comunidade política, no entanto, é a condição na qual grupos específicos e indivíduos mostram mais lealdade às instituições políticas centrais do que a qualquer outra autoridade política, em um período de tempo específico e em um espaço geográfico definido. (HAAS, 2004, p. 5, tradução nossa)¹

1. Political community, therefore, is a condition in which specific groups and individuals show more loyalty to their central political institutions than to any other political authority, in a specific period of time and in a definable geographical space.

Essa comunidade seria composta das diversidades culturais de cada povo e a soberania estatal seria apenas relativizada, cada Estado manteria sua independência política.

O processo de integração se iniciaria pela ação da elite tecnocrata, que não teria mais seus interesses atendidos no plano nacional e, por isso, realiza acordos regionais para maximizar seus lucros. Tais acordos devem ser feitos em áreas estratégicas que demandarão mais cooperação, as *low politics*. A partir desse momento, a integração se tornará interessante para outros segmentos da sociedade que também visarão à maximização dos seus ganhos no nível regional. Portanto, a elite tem papel fundamental na teoria neofuncionalista, uma vez que é o motor que demanda a integração.

Os acordos realizados nas *low politics* acarretariam a integração em outros setores através do *spillover*, lógica expansionista que pressupõe o transbordamento da cooperação do nível econômico para o político (REIS, 2007), as *high politics*, através de pressões criadas no primeiro setor. Existem duas formas diferentes de *spillover*: o primeiro é o funcional, quando a cooperação em um âmbito influencia outro; o segundo é o político, quando os acordos são feitos em áreas distintas.

Entretanto, para que se alcance a cooperação política através do *spillover*, deve haver um órgão que controle e direcione a integração. Uma instituição, a “alta autoridade”, é primeiramente criada para resolver problemas de coordenação que podem surgir ao longo do tempo entre as elites e diminuir os custos transacionais. Além disso, também é responsável por disseminar as vantagens da cooperação a fim de aprofundá-la e aumentar o nível de institucionalização. Concomitantemente, novas organizações surgem no nível regional para defender, por exemplo, os interesses de uma classe específica. Quando a integração se torna visível à grande maioria da população, esta tende a influenciar o governo a ceder parte de sua autoridade para que as necessidades materiais dos diferentes grupos sejam atendidas.

Porém, a integração política só é alcançada quando há transferência de lealdade para a organização supranacional, no intuito de legitimá-la. Em seu texto, Rosamond cita a definição de Haas sobre a lealdade no contexto da cooperação política. Uma população é

[...] leal a um grupo de símbolos e instituições quando ela habitualmente e previsivelmente durante um longo período obedece às injunções da sua autoridade e espera dela a satisfação de expectativas importantes.² (ROSAMOND, 2000, p. 66, tradução nossa)

2. [...] loyal to a set of symbols and institutions when it habitually and predictably over long periods obeys the injunctions of their authority and turns to them for the satisfaction of important expectations.

Os neofuncionalistas não explicam como a transferência de lealdade ocorre, mas Haas admite sua proximidade à metateoria construtivista ao afirmar que, devido à interação entre os atores, eles podem ter seus interesses modificados e, racionalmente, conferir lealdade tanto para o nível doméstico quanto para o regional, ou seja, o autor adota uma ontologia transformativa. Em relação à epistemologia, Reis (2007) a define como processual. A formação de interesses se inicia no âmbito nacional e em seguida, ao longo do tempo e através das relações entre as elites, os interesses são deliberados na esfera regional.

Análise neofuncionalista da Unasul

No ano de 2004, durante a III Cúpula Sul-Americana, a Declaração de Cuzco deu origem à Unasul, um nome novo dado a uma ideia antiga, anteriormente denominada Comunidade Sul-Americana de Nações (Casa). A proposta, fundamentalmente brasileira, tinha como objetivo a integração regional por vias políticas e estratégicas – infraestrutura e energia.

Apesar da tentativa de institucionalização da Unasul, divergências surgiram entre os doze presidentes dos países da região presentes na Cúpula, que optaram somente pela ratificação da Declaração, para posterior posicionamento quanto à constituição formal em 2006, que igualmente não foi lograda. Finalmente em 2008, na capital política do Brasil, foi assinado o Tratado Constitutivo da Unasul, representando a criação de um bloco formado pelos países do Mercosul e da Comunidade Andina, junto ao Chile, Suriname e Guiana.

A despeito de a lógica de integração da Unasul ter sido anunciada pelos países da região, alguns autores afirmam que os processos ocorridos são superficiais e em estágio embrionário (CEPIK, 2008). De acordo com a teoria neofuncionalista de Ernest Haas, a ideia de integração surge quando dois Estados, ou mais, percebem a impossibilidade de resolução de alguns problemas econômicos de modo unilateral e concordam em fazer política através de uma instituição supranacional. “O centro da integração está na complementaridade produtiva e na competitividade de potencializar os recursos, as capacidades e as vantagens de cada um dos países a serviço de todos” (SCHMIED, 2006, p. 7).

A convergência de interesse dos governos na criação de instituição supranacional baseada nas *low politics* – setores econômicos estratégicos – marca o início do processo gradual e progressivo de integração regional. Entretanto, para que haja essa institucionalização, deve haver deslocamento de lealdades para a nova alta autoridade, sem desconsiderar os interesses nacionais.

Ao longo do tempo, os grupos de interesses dos Estados criarão pressões domésticas em outros setores, fazendo com que os governos direcionem as demandas à instituição supranacional. A recorrência dessa situação causa a emergência de *linkages* entre o setor econômico e outros demandados. Seguindo essa lógica, haverá um aprofundamento e expansão da integração econômica, que necessitará de um complexo regulatório.

Dessa maneira, o neofuncionalismo utiliza o conceito de *spillover* para explicar o processo com bases na integração econômica – *low politics* – que, de modo gradual e progressivo, culmina numa integração política – *high politics* – fundamentada na criação de uma entidade supranacional em decorrência da transferência de lealdades dos governos (ROSAMOND, 2000).

Levando-se em consideração as premissas apresentadas, faz-se necessário entender a aplicabilidade da teoria neofuncionalista às tentativas de integração da América do Sul, especificamente a Unasul, a fim de analisar o bloco sob um viés político e econômico.

Em primeiro lugar, a Unasul foi criada com base em três pilares: político, energético e de infraestrutura. O eixo político foi calcado na antiga aspiração de integração da (ex) Comunidade Sul-Americana de Nações e do Mercosul, a constituir um mercado comum na América do Sul. Além disso, buscava “ser um mecanismo de consulta e concertação política, lutar contra a marginalidade e a pobreza – problema estrutural e origem da instabilidade política” (SCHIMED, 2006, p. 17).

De acordo com o neofuncionalismo, a integração política ocorreria a partir de um deslocamento de lealdades dos governos para uma entidade supranacional, uma vez que os grupos de interesses domésticos fariam pressão para *linkages* do setor econômico com outros estratégicos. Na constituição da Unasul, os setores estratégicos cujos interesses convergiram entre os países da região foram o de energia e infraestrutura. Entretanto, não há um ponto de partida calcado na integração econômica.

Para compreensão do viés político da Unasul, deve-se levar em consideração o papel crescente do Brasil nas questões da região. Essa emergência foi baseada na tentativa de contornar a América do Sul como área de influência, tendo em vista a importância periférica dada aos países sul-americanos pela potência da época, os Estados Unidos. Vale ressaltar igualmente a relevância da criação do Conselho Sul-Americano de Defesa, proposta por Nelson Jobim, ministro de Defesa do Brasil, em 2008.

De modo a articular um fórum de maneira cooperativa e coordenada sobre política de defesa da região, o Conselho é constituído pelos ministros de Defesa dos países participantes da Unasul e atua em conformidade com artigos do tratado constitutivo da mesma.

O Conselho Sul-Americano de Defesa tem presentes os princípios da gradualidade e flexibilidade no desenvolvimento institucional da Unasul e na promoção de iniciativas de cooperação no campo da defesa, reconhecendo as diferentes realidades nacionais. (MINISTÉRIO DE RELAÇÕES EXTERIORES DO BRASIL, 2008, p. 2)

Tendo em vista a integração em torno da segurança – políticas de defesa – ressalta-se a presença do viés político da instituição vinculada à Unasul, e a não abrangência da política no início de um processo de integração, de acordo com os moldes neofuncionalistas.

O segundo pilar sustentador da Unasul é a integração energética. Essa ideia emergiu na América do Sul com base no setor hidrelétrico nos anos 1970 e 1980. Entretanto, nos últimos anos a interdependência nos recursos naturais se deu de modo crescente, e a necessidade de diversificação da matriz energética dos países da região, principalmente do Brasil, Argentina e Chile, em decorrência do acelerado crescimento e de crises passadas, fez com que a integração energética se tornasse questão de segurança, e, consequentemente, tópico privilegiado nas agendas dos governos.

No que concerne ao gás natural, a primeira tubulação entre países da região foi feita em 1972, entre Bolívia e Argentina (Yabog); mais de duas décadas depois foi construída uma fazendo conexão entre Chile e Argentina (Gasandes), e outra entre Bolívia e Brasil (Gasbol). Já no começo do século XXI, foi proposto o anel energético, que proveria ao Brasil, Argentina, Chile, Brasil e Uruguai o gás natural de Camisea, no Peru (SCHMIED, 2007).

Em 2006, Argentina e Bolívia assinaram um acordo no qual o preço do gás natural sofreria uma elevação para os compradores argentinos, de modo que o preço do gás boliviano viesse a ser compatível com o valor cobrado no âmbito externo. Isso implica negativamente as importações chilenas, devido ao conflito entre Chile e Bolívia, no qual este perdeu acesso ao mar e, desde então, a Bolívia se recusa a vender recursos energéticos para o Chile, que deve importá-los da Argentina. Atualmente, a dependência chilena do gás natural beira os 26%, comparados aos 8% do ano de 1996 (VILAS BOAS, 2004). Por sua vez, o Brasil, Paraguai e Uruguai, adquirindo gás natural da Bolívia e Argentina, igualmente elevarão os gastos.

A posição da Venezuela baseia-se na necessidade de criação e participação de empresas estatais responsáveis pela regulação da integração energética. Em contraponto, outros países da região, a despeito de concordarem com a proposta venezuelana, acreditam na maior eficiência das iniciativas privadas quando em parceria com empresas estatais. Como é constatado por Burges, Daudelin e Fuller (2008), a politização do gerenciamento energético na Venezuela, que vem causando um contínuo afastamento de traba-

lhadores qualificados das empresas e do país, pode realmente provocar uma perda de produtividade no país, comprometendo toda a região.

Com relação à integração petroleira, formou-se em 2005 uma associação entre Petrocaribe, Petroandina e Petrosul, a fim de garantir o suprimento a demandas da região, que seria solucionado com planejamento de longo prazo, resultando na criação de um consórcio estatal denominado Petroamérica (SCHMIED, 2007).

No entanto, a despeito de objetivos comuns, a integração energética da região ainda esbarra em acirramentos políticos e em projetos de infraestrutura pouco desenvolvidos, que impedem a distribuição efetiva e eficaz de energia.

Diversos pontos podem ser destacados como de inflexão para crescente vulnerabilidade energética da região. As longas linhas de transporte de energia, combinadas com o baixo grau de “redundância” no sistema, resultam em grandes fluxos passando em poucas linhas de distribuição. A grande concentração em poucos pontos de produção cria novamente grande dependência em relação aos mesmos (BURGES; DAUDELIN; FULLER, 2008, p. 27-28)

Além disso, a “vulnerabilidade política” em relação a importantes produtores energéticos da região, como a instabilidade social na frágil democracia venezuelana, os conflitos em torno do gás na Bolívia e a crescente onda de violência política no Paraguai – vital a partir de sua participação em Itaipu – são pontos de preocupação ao se pensar uma política energética. Para agravar, as condições da “distribuição final” ainda são escassas, apresentando características subdesenvolvidas em muitas regiões do continente, e ainda o “isolamento da maioria das instalações de produção” (BURGES; DAUDELIN; FULLER, 2008, p. 27) poderia dificultar respostas rápidas a crises de distribuição regional, representando desafios de coordenação entre os atores.

Além disso, os conflitos históricos entre os países, como Bolívia e Chile, continuam gerando impasses na implementação do que é decidido nas arenas de negociação, minando maiores estreitamentos multilaterais que poderiam contribuir para o beneficiamento da infraestrutura energética e da coordenação. Ainda assim, o melhor caminho para o progresso seria algum tipo de “arranjo internacional” que fomentasse investimentos de diversificação no setor.

Segundo o neofuncionalismo, os Estados teriam uma visão otimista quanto a uma entidade supranacional, uma vez que não teriam seus interesses supridos domesticamente, caso não se articulassem com outros. A articulação dos países sul-americanos em torno da integração energética parte do princípio de que as ações unilaterais não seriam capazes de ga-

rantir maximização na distribuição de energia, nem na diversificação da matriz energética dos países. Dessa maneira, a Unasul seria legitimada pelo processo de deslocamento de lealdades, a fim de atender às demandas das elites nacionais.

Contudo, não se calcula a existência de uma área limítrofe entre os Estados em decorrência de conflitos passados e de disputa por influências na região. Já a falta de consenso entre os presidentes da Unasul em torno de uma figura de liderança na instituição demonstra as dificuldades políticas pela frente.

A integração sul-americana se espelha no exemplo bem-sucedido da União Europeia, cuja base foi igualmente a integração energética – Comunidade Europeia do Carvão e de Aço (Ceca). Entretanto, todos os processos de integração na América Latina são direcionados ao supracitado viés político, e culminam em tentativas frustradas marcadas pelos interesses nacionais e não por uma lógica integracionista. Segundo o Ministério de Relações Exteriores do Brasil:

A Unasul, ao contrário, seria uma agremiação para deliberar questões políticas de interesse do continente, sem viés econômico e comercial. Ela poderá promover a integração nessas áreas, mas sempre por meio de acordo político. (AGÊNCIA DO BRASIL, 2008)

O terceiro e último pilar sustentador de integração da Unasul é o de infraestrutura. A ideia central nessa integração é a ligação dos Oceanos Atlântico e Pacífico, a fim de viabilizar um fluxo de mercadorias e uma zona de livre comércio sul-americana. Para tal, releva-se a criação da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (Iirsa), no ano de 2000.

Proposta pelo Brasil, a Iirsa foi declarada na segunda reunião dos presidentes da América do Sul como a “vontade de a América do Sul construir de maneira coordenada um espaço integrado, mediante o fortalecimento das conexões físicas e da harmonização dos marcos institucionais, normativos e regulatórios” (LOPÉZ; QUINTANAR, 2003, p. 1). A lógica de integração econômica era calculada como resultado da própria integração energética, partindo do pressuposto de que a melhoria da interconectividade entre as regiões levaria ao desenvolvimento econômico e à otimização dos fluxos de mercadoria, através da aproximação dos mercados.

Nesse tópico, a teoria neofuncionalista estaria *do avesso*, uma vez que a integração econômica seria uma consequência de outros tipos de integração, e não o marco inicial para tal. O transbordamento das *low politics* para as *high politics*, ou seja, o *spillover*, não seria observado, tendo em vista a ausência do ponto de partida econômico.

Nesse ponto, ficam evidentes as influências históricas de formação econômica das regiões, em um contraste entre Europa e América do Sul. Ou seja, os entraves infraestruturais remetem em muito a heranças de economias voltadas primariamente para o exterior continental. Os investimentos feitos no continente na área de infraestrutura, no século XIX até a década de 1930, voltavam-se exclusivamente para o setor agroexportador, no estabelecimento de corredores de escoamento para as produções agrárias (AMATUCCI; AVRICHIR, 2007, p. 23). Refletem nesse sentido o próprio passado colônia/metrópole dos continentes, onde os colonizados tiveram um desenvolvimento voltado para fora e os colonizadores se desenvolveram a partir da absorção e do comércio, basicamente europeu, dos bens de suas colônias.

A reversão de um longo passado de formação infraestrutural não é facilmente alcançada, principalmente sem a devida atração de investimentos e sem a coordenação/interesse de vários níveis de atores nos planos domésticos.

Os atores envolvidos na lisa são os governos, os bancos multilaterais e o setor privado. As demandas domésticas, dessa maneira, provêm das elites nacionais, que visam à criação “de um ambiente regulatório adequado para facilitar e incentivar a participação significativa do setor privado nas iniciativas de desenvolvimento regional e integração” (QUINTANAR; LOPÉZ, 2003, p. 1). Entretanto, os investimentos privados necessários para o setor de infraestrutura estão fadados à maior expectativa de risco e são menos atrativos comercialmente, com relação, por exemplo, aos setores de telecomunicações.

De acordo com o neofuncionalismo, as elites têm papel fundamental nas pressões domésticas que geram, por parte dos governos, demanda por uma instituição supranacional. Contudo, avalia-se que a integração de infraestrutura só é possível quando há articulação estatal-privada, e, com os investimentos empresariais aplicados em capital de risco, como é o setor de infraestrutura, a atração pelo desenvolvimento desta fica comprometida. Dessa maneira, a despeito da participação das elites, não se observam incentivos suficientes para foco na área, menos ainda para um deslocamento de lealdades. Por fim, não existem laços econômicos no passado capazes de dar o pontapé inicial ao processo de integração.

Os três pilares da Unasul apresentados revelam os moldes nos quais houve a sua constituição. Os setores políticos, energéticos e de infraestrutura são vinculados e encontram empecilhos históricos para o desenvolvimento e consolidação das propostas. Numa análise neofuncionalista, pode-se dizer que a instituição já estaria fadada ao fracasso, por não partir de uma lógica econômica que transbordaria para a integração política.

O regionalismo do século XXI e a integração da América Latina

As alterações que ocorreram no regionalismo estão intimamente ligadas às mudanças estruturais do sistema internacional características do fim da Guerra Fria. Hettne e Söderbaum (2002) apontam algumas modificações relevantes: a queda da estrutura bipolar e a ascensão da multipolar; o declínio da hegemonia estadunidense e sua postura em prol do regionalismo; a reestruturação da economia internacional em grandes blocos como a União Europeia; a crise do Estado-nação e o aumento da interdependência política, social e econômica; a globalização das finanças e das produções que acarretaram a nova divisão do trabalho; o questionamento sobre a estabilidade do comércio multilateral; e transformações na posição dos governos subdesenvolvidos em relação à política e ao comércio.

Diferentemente do velho regionalismo, nessa nova fase o processo de regionalização surge e se baseia nas próprias particularidades do local. Não há um modelo imposto por um Estado hegemônico que deve ser seguido. Por essa razão, as comunidades podem ser criadas por causas que o grupo de países e sua população julgarem necessárias. Não há mais o foco centrado nas questões de segurança e de barreiras tarifárias.

O novo regionalismo é um processo compreensivo, multifacial e multidimensional, implicando a mudança de uma região particular com relativa heterogeneidade para aumentar a homogeneidade com relação a um número de dimensões, as mais importantes sendo a cultura, segurança, políticas econômicas e regimes. (HETTNE; SÖDERBAUM, 2002, p. 2, tradução nossa)³

Grande parte da discussão do novo regionalismo se dá no campo da sua relação com a globalização, porém não há consenso entre os teóricos sobre se esses dois processos se constituem ou negam um ao outro. O regionalismo é, sem dúvida, agora um fenômeno global, que inclui mais atores – tanto Estados dentro das regiões, quanto novas regiões em si – que interagem e crescem simultaneamente. A ampliação do comércio e dos investimentos no plano regional e inter-regional demonstra que não há um jogo de soma-zero, mas uma pressão para o aumento do multilateralismo.

As políticas e fatores domésticos passam a ter papel relevante. O novo regionalismo tem por objetivo salientar as preferências nacionais e permitir

3. New regionalism is a comprehensive, multifaced and multidimensional process, implying the change of a particular region from relative heterogeneity to increased homogeneity with regard to a number of dimensions, the most important being culture, economic policies and political regimes.

aos governos poder de barganha no âmbito regional para atender às necessidades da população. Dessa maneira, o Estado tem sua função valorizada e não diminuta.

[...] levam em conta a demanda de elites políticas domésticas e a inserção de Estados em plano regional. As barganhas internacionais produzem resultados que retroalimentam a política doméstica e oferecem *trade-offs* que estimulam grupos de interesse em manter projetos regionais. (REIS, 2007, p. 27)

O processo de regionalização pode ser dividido em fases e categorias que representam fenômenos diferentes. No que concerne a este artigo, a União das Nações Sul-Americanas (Unasul) pode ser classificada como “cooperação regional intergovernamental” (HETTNE; SÖDERBAUM, 2002) por ser uma organização para atender aos interesses de Estados que almejam benefícios mútuos em áreas de infraestrutura, como água e energia. A organização pode ser formal, dotada de uma instituição e uma autoridade, ou informal.

Os projetos de integração da América Latina datam da época de independência dos países da região, onde se buscava consolidar uma “América unida”. Com o aumento dos fluxos de comércio e da interdependência entre os países, percebeu-se a possibilidade de desenvolvimento econômico através da formação de um bloco regional baseado na cooperação.

Não há dúvida de que a melhor opção para a região é a integração, mesmo que o subcontinente apresente obstáculos difíceis de superar. A falta de homogeneidade de estruturas socioeconômicas e políticas, e o consenso de como seria o processo de integração, são os principais motivos. Entretanto, a região possui características que poderiam facilitar a criação de um bloco regional, como a presença de duas línguas predominantes (português e espanhol), períodos longos de paz e ausência de movimentos terroristas (SCHMIED, 2006).

Para analisar a possibilidade de integração, deve-se levar em conta as características de cada local, pois, como dito anteriormente, não há mais um modelo a ser seguido. A América Latina deve tentar lidar com as diversidades culturais e estruturais de cada Estado, tomar iniciativas que relativizem as distâncias geográficas, fazer com que o passado semelhante possibilite um maior entendimento entre os países a fim de se estabelecer objetivos comuns, e por fim, superar as várias iniciativas frustradas (SCHMIED, 2006).

O eixo da infraestrutura e o desenvolvimento econômico

Mesmo diante das dificuldades percebidas através da perspectiva neofuncionalista em relação à efetividade da Unasul, em um curto período de tempo, fica também evidente o grande escopo de benefícios tangíveis da expansão econômica intrabloco para a economia brasileira.

Diferentemente da Europa ou da América do Norte, o continente sul-americano é um espaço onde a doutrina econômica prevalecente é a desenvolvimentista. A América do Sul deveria utilizar essa sua potencialidade econômica para uma maior projeção de poder nos mercados mundiais, porém, como salienta Darc Costa (2005), os dois principais problemas com que se defronta o continente sul-americano na busca do desenvolvimento são: a) criar uma ligação econômica permanente entre os diversos setores da economia, que produza uma adequada alocação do excedente econômico entre os centros urbanos e a área rural; e b) proporcionar emprego produtivo para o grande número de desempregados já existentes e atender, anualmente, à grande massa de jovens que ingressa no mercado de trabalho.

Ainda de acordo com Costa (2005), especialista em integração de infraestrutura, em tais condições a base para montar uma economia dinâmica é, em primeiro lugar, construir uma ampla infraestrutura econômica de grande escala.

Como já abordado, um dos pilares sustentadores da Unasul é o desenvolvimento da infraestrutura regional. Representadas pela Iirsa, as estratégias de fomento ao processo se vinculam a um “sistema econômico caracterizado pela produção e reprodução ampliada de capital” (VERDUM, 2007, p. 1), inserido na lógica capitalista de mercado.

Rios, populações, regiões inteiras são entregues a um punhado de grandes empresas, nacionais e estrangeiras, do setor minero-metalúrgico-energético, em nome de um desenvolvimento cujos custos e benefícios não têm sido adequadamente medidos, como, muito menos ainda, a forma como eles se distribuem. (VAINER *apud* VERDUM, 2007, p. 1)

Por décadas, tem-se falado da integração da América do Sul, mas, praticamente, nada foi feito para construir a infraestrutura básica sem a qual não poderá haver integração.

Entretanto, a ideia de um sistema integrado de logística na América do Sul data dos anos 1990 e propiciou maior competitividade da região no comércio mundial, incluindo atração de investimentos privados. Igualmente deu bases para a estratégia de integração formalizada nos eixos nacionais de integração e desenvolvimento (Enid). Segundo Ricardo Verdum (2007), tal estratégia foi composta por três objetivos principais:

(i) a construção de um sistema integrado de logística que garanta a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional; (ii) a incorporação de novas áreas do país à dinâmica do comércio global; e (iii) a criação das condições para a consolidação da hegemonia política e econômica do Brasil na América do Sul. (VERDUM, 2007, p. 1)

Complementando a ideia dos Enid e dando continuidade aos pressupostos e iniciativas na região, a Iirsa foi articulada de forma intergovernamental a partir do ano 2000 pelos 12 presidentes dos Estados nacionais da América do Sul, que identificaram um problema de fragmentação nos processos de integração de infraestrutura na região.

Ainda de acordo com Ricardo Verdum (2007), essa falta de coesão entre os países foi considerada como um empecilho para a formação de uma unidade geoeconômica sul-americana, barrando – igualmente – um novo ordenamento territorial na América do Sul. Dessa maneira, a criação da Iirsa representou a convergência de interesses nacionais voltados para uma estratégia de desenvolvimento de infraestrutura continental, baseado nas “estratégias de integração política e econômica regional” (VERDUM, 2007, p. 1).

Através de um plano de desenvolvimento, os presidentes sul-americanos aprovaram uma carteira de investimento composta por 31 projetos-âncora⁴ – de grande escala – que impulsionariam a integração entre os anos de 2006 e 2010. Com relação aos outros blocos da região e a fim de propiciar futuramente uma zona de livre comércio, estabeleceu-se a prioridade de criar zonas de convergência entre o Mercosul, a Comunidade Andina (CAN) e o Chile.

A despeito de a Iirsa e de a própria Unasul terem como exemplo de integração regional a União Europeia, deve-se levar em consideração que existem mais assimetrias econômicas e produtivas entre os países da América do Sul do que entre aqueles que formam o bloco europeu. Nesses termos, o Brasil se destaca como uma potência industrial na região, em contraponto aos países essencialmente primários (CERVO, 2008).

Portanto, tendo em vista a realidade financeira de cada integrante, estipulou-se que as buscas de financiamento dos projetos integracionistas “preservassem a capacidade e a autonomia decisória dos Estados, e estimulassem a realização de investimentos necessários para a implementação dos projetos prioritários reunidos na *Carteira Iirsa*” (VERDUM, 2007, p. 2).

Nesse contexto, o cenário de recursos da Iirsa foi sendo suprido por atores dos setores financeiro e empresarial já atuantes na região, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Rio da Prata (Fonplata), a Corporação Andina de Fomento (CAF), o BNDES do Brasil; e empresas de

4. Ricardo Verdum define projeto-âncora como um “projeto com poder catalítico-sinérgico para justificar a formação de um agrupamento de outros projetos no seu entorno” (VERDUM, 2007, p. 6).

relevante prospecção internacional, como Odebrecht, Petrobras, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvão, Vale do Rio Doce, General Electric (GE) e América Latina Logística (ALL).⁵

Do ponto de vista dos custos da integração, o investimento em infraestrutura não se paga sozinho, nem poderá pagar-se com as quotas dos usuários, mas esses custos (investimentos) em infraestrutura, apesar de não criarem produtos, geram uma produtividade e um potencial de vendas para as empresas nacionais. Nesse sentido, é importante dimensionar a participação dos grupos de interesse brasileiros na iniciativa de implantação institucional da Unasul, principalmente os grupos empresariais e as agências de fomento e crédito.

As boas possibilidades de expansão econômica, dada a perspectiva de acessibilidade de mercado para o país mais desenvolvido do bloco, influenciam as dinâmicas de interesse do setor industrial brasileiro. Essas são de grande importância, para o neofuncionalismo, como fomentadoras da ação do Estado e para posterior consolidação institucional na produção de benefícios capazes de realizar o deslocamento de lealdades intrínseco à sociedade.

Organizações nacionais do setor privado brasileiro, como a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg) são responsáveis pela articulação dos interesses das elites empresariais brasileiras, suas distensões por vias governamentais e a ampliação das discussões na sociedade brasileira.

A CNI, em um estudo sobre os interesses comerciais da indústria brasileira na América do Sul,⁶ demonstra que, além de um mercado já consolidado na região, os maiores interesses do empresariado brasileiro concentram-se nos países andinos, exceto a Bolívia, o que pode ser associado à necessidade de maior aprofundamento nos acordos comerciais do Brasil com esses países e também à forte concorrência de terceiros países, especialmente no Chile e no Peru, que possuem níveis tarifários mais baixos. Há um volume significativo de interesses também no Suriname e na Guiana, mas nesses casos os montantes importados são relativamente baixos. Já nos países do Mercosul e na Bolívia os interesses potenciais são pouco significativos.

Essa visão do empresariado brasileiro mostra o potencial da integração regional via Unasul, uma vez que essa integração vislumbra uma zona de convergência entre o bloco do Mercosul – o qual já tem um mercado

5. Baseado em Verdum, 2007.

6. CNI (2007).

consolidado – e o bloco andino, percebido como a maior fonte de ascensão dos produtos nacionais.

A maior facilidade de acesso a mercados através de acordos de livre comércio, multilaterais e regionais, é percebida pela indústria brasileira como uma das vias para a superação dos entraves ao aumento das exportações industriais brasileiras.⁷ O problema econômico vivenciado hoje pelas indústrias nacionais de exportação, a dependência em relação a uma taxa de câmbio favorável, é maximizado a partir da multiplicação da concorrência em mercados amplos. O aumento da participação em mercados intrabloços se apresenta como viés positivo.

Porém, como minimamente exposto, a efetiva integração dos mercados sul-americanos esbarra na precariedade infraestrutural continental. O comércio da região é muitas vezes negligenciado, dados os constrangimentos geográficos da ausência de boas rodovias, ferrovias, e do aproveitamento da bacia hidrográfica na constituição de uma hidrovia.

Ferrovias com diferentes bitolas, hidrovias que ainda refletem disputas geopolíticas sobre o controle de bacias hidrográficas, rodovias com obras de engenharias que não suportam o volume de tráfego internacional, em suma, uma configuração espacial do sistema logístico que está profundamente marcado pelas heranças da industrialização tardia e que exige uma grande engenharia de financiamento para adequá-lo às demandas prementes de uma estrutura produtiva que está começando a integrar-se para além das fronteiras nacionais. (EGLER, 2010, p. 11)

Nesse sentido, a iniciativa do governo brasileiro em relação à Iirsa demonstra a preocupação do mesmo na viabilização da integração dos mercados. Dados da Iirsa indicam que mais de 70% dos projetos vêm apresentando avanços significativos, sendo que 10%, representados por 6, 179 milhões de dólares, já foram concluídos.

Nesse ponto, como um dos principais fomentadores dos projetos, o BNDES incorporou em sua missão o objetivo estratégico da integração da infraestrutura, atuando como órgão financiador da integração da América do Sul, por perceber que, para os países sul-americanos se desenvolverem, é necessária a constituição de uma infraestrutura sul-americana, e para que a integração regional seja viabilizada, é fundamental a constituição de órgãos de financiamento.

Para atingir esses objetivos, o BNDES promoveu acordos de cooperação com a Venezuela, Bolívia, Mercosul, *Banco de Inversión y Comercio Exterior* – Bice e *Banco de la Nación Argentina* – BNA, visando ao apoio financeiro a exportações brasileiras de bens e serviços, a projetos prioritários

7. Baseado em CNI (2009a) e CNI (2009b).

para a integração da América do Sul. Também foram estruturadas formas de cooperação entre BNDES e a Corporação Andina de Fomento (CAF) com vistas à maximização do apoio das instituições ao processo de integração da América do Sul.⁸

Através da confluência de perspectivas regionais em prol da coesão de infraestrutura, esses atores desenvolveram planejamento a fim de constituir economias industriais de massa, promover crescimento econômico acelerado através dos setores com alta competitividade e dinamicidade, e fomentar a integração dos territórios nacionais com bases sociais e produtivas, para o mercado tanto interno quanto internacional.

A despeito de existirem instituições de fomento na América do Sul voltadas para a questão de infraestrutura, houve ainda – dentro da Unasul – criação de um novo eixo sustentador: um banco sul-americano (CERVO, 2008). A proposta era de que este pudesse articular os demais financiadores dos projetos em torno da integração produtiva e da própria infraestrutura, com vistas a coordenar os recursos disponibilizados.

De acordo com o governo brasileiro,

o perfil da entidade seria a de desenvolvimento clássico, que privilegie operações de financiamento de projetos de infraestrutura da região, preferencialmente aqueles que facilitem a integração física e econômica entre os países-membros; que possa dar apoio a operações de exportação dos países-membros para terceiros mercados, exportações extrarregionais que necessitem de suporte financeiro para serem estruturadas; projetos de integração produtiva, ou seja, empreendimentos em conjunto com os países, compartilhando capitais, tecnologias, mão de obra. (CARVALHO *apud* MELLO, 2008, p. 6)

No panorama regional, a Iirsa se depara com pontos favoráveis para o alcance dos objetivos da instituição, como a confluência de interesses entre os diversos atores envolvidos no processo. Ademais, a visão de uma integração geoeconômica e social sobreposta à administrativa, a fim de gerar integração comercial, fluxo de pessoas, serviços e capitais, cria ainda mais necessidade de integração sul-americana (VERDUM, 2007).

Um ponto, no entanto, a ser observado de agora em diante será conseguir que tais acordos, frutos de intensas negociações, possam produzir os resultados previstos, assegurando-se as demais condições necessárias para que o comércio regional se amplie significativamente, seja mais equilibrado e sua composição reflita a inclusão crescente de bens de maior valor agregado nas pautas de exportações de todos os países.

Para isso, como sugere o diretor da Secretaria do Mercosul, Reginaldo Braga Arcuri (2005), será necessário operar coordenadamente a implemen-

8. Baseado em Mantega (2005).

tação de transformações efetivas em, pelo menos, três grandes áreas: [a] projetos no setor de transportes, para permitir fluxo real e efetivo de bens com custos de fretes e seguros compatíveis com os padrões mundiais e a conexão ou ampliação das demais redes de infraestrutura que apoiarão o incremento da produtividade, [b] uma progressiva mas efetiva integração de cadeias produtivas da região, aprofundando o aproveitamento das escalas geradas e induzindo a avanços sistêmicos em sua competitividade, tendo como parâmetro suas concorrentes mundiais e [c] o estímulo à ampliação do comércio intrazona, introduzindo nele um número crescente de médias e pequenas empresas e incluindo os mencionados bens de maior valor agregado, principalmente no sentido CAN-Mercosul.

Conclusão

A proposta brasileira para a criação da União Sul-Americana de Nações (Unasul) tem por base atender três objetivos na região. O primeiro é político: os países almejam construir um mercado comum e lidar com os problemas de miséria, que são característicos da região. Além disso, a formulação de uma política de defesa também está na agenda.

O segundo objetivo é a integração energética: o acelerado crescimento das economias da Argentina, Brasil e Chile fez com que a procura de fontes alternativas para o abastecimento interno se tornasse primordial para os governos. Entretanto, mesmo com alguns acordos em fase inicial, a integração é impedida pelas limitações na infraestrutura e intrigas políticas. O último objetivo é o de infraestrutura: a meta é interligar os Oceanos Pacífico e Atlântico para facilitar o fluxo de mercadorias e a zona de livre comércio.

O terceiro ponto, em suma, nos leva a concluir que o projeto de integração política, e posteriormente, econômica na América do Sul não pode ser levado a cabo sem projetos de infraestrutura e integração produtiva. Nesses termos, o Brasil seria peça-chave por ser potência industrial na região e teria a capacidade de criar estratégias para a superação de assimetrias entre os países.

Por outro lado, deve-se levar em consideração que os modelos de desenvolvimento econômico, vinculados à inserção internacional, instaurados por cada governo, divergem entre si e são responsáveis pela criação de um hiato entre as estratégias de integração. Além disso, ressalta-se que, apesar dos fatores positivos apresentados, a dependência de recursos financeiros dos projetos pode se tornar um empecilho para o planejamento, caso a coordenação dos mesmos não seja feita de modo eficaz.

De acordo com a teoria neofuncionalista, a cooperação é uma iniciativa da elite econômica, que visa a maximizar seus ganhos no plano regional, uma vez que isso não é mais possível no âmbito doméstico. Através da criação de uma alta autoridade e da transferência de lealdade, a integração se tornará política. Na região, a cooperação já é primordialmente realizada com acordos entre governos, que só posteriormente afetarão a sociedade e os grupos de interesse. Por essa razão, os projetos da América do Sul podem ser considerados ao avesso e, na visão da teoria discutida, a integração tende ao fracasso.

Entretanto, devido às mudanças ocorridas no final da Guerra Fria, não há mais a determinação de apenas um modelo a ser seguido para que a integração ocorra, mesmo que esse modelo se relacione com o único bloco regional do sistema. Os planos de cooperação devem levar em conta as peculiaridades de cada local, todas as instituições e as culturas que fazem parte da região analisada.

A Unasul pode, sim, resultar na integração da América do Sul, por ter como meta unificar a região nos setores em que grande parte dos países – senão todos – apresenta dificuldades, como infraestrutura e energia. No entanto, não se pode esperar que o projeto caminhe “com seus próprios pés”, é preciso o empenho dos governos e a superação das divergências políticas para concretizar a unificação.

Referências

AGÊNCIA DO BRASIL. *Itamaraty não descarta reunião na Colômbia para aprofundar debate sobre Unasul*. Rio de Janeiro: Agência do Brasil, 2008. Disponível em: <http://www.transanet.fm/pt-BR/_contents/news/2008/03/13/233017_0_951_5099a03f.php>. Acesso em: 21 maio 2009.

AMATUCCI, Marcos; AVRICHIR, Ilan. Teorias de negócios internacionais e a entrada de multinacionais no Brasil de 1850 a 2007. *Revista Brasileira de Gestão de Negócios*, v. 10, n. 28, p. 234-248, 2007.

ARCURI, Reginaldo Braga. Mecanismos de financiamento na América do Sul. In: REUNIÃO DE CHEFES DE ESTADO DA COMUNIDADE SUL-AMERICANA DE NAÇÕES, 1, 2005. *América do Sul: primeira reunião de chefes de Estado da Comunidade Sul-Americana de Nações*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2005.

BURGES, Sean; DAUDELIN, Jean; FULLER, Roy. Latin America's energy infrastructure and terrorism: a tentative vulnerability assessment. *Critical energy infrastructure protection policy research series*, n. 4, mar. 2008.

CEPIK, Marco. A crise andina e o futuro da Unasul. *Análise de Conjuntura*, Rio de Janeiro, n. 4, 2008.

CERVO, Amado Luiz. Entrevista com Amado Cervo. Entrevistado por Leandro Freitas Couto. *Revista Oikos*, Rio de Janeiro, ano 7, n. 9, p. 203-205, 2008. Disponível em: <<http://www.revistaoikos.org/seer/index.php/oikos/article/view/87/60>>. Acesso em: 8 nov. 2009.

CNI. *Acordos regionais, bilaterais e plurilaterais: agenda de negociações diversificada*. Brasília: CNI, 2009a. Disponível em: <<http://www.cni.org.br/portal/main.jsp?lumPageId=40288097122DE18801122F29B2BC0AAB&itemId=8A9015D01403B1F701140834CB0A5C59>>. Acesso em: 8 nov. 2009.

CNI. *Mercosul: muitos desafios a serem enfrentados*. Brasília: CNI, 2009b. Disponível em: <http://www.cni.org.br/portal/main.jsp?lumPageId=40288097122DE18801122F29B2BC0AAB&itemId=8A9015D01403B1F70114083639315F63>. Acesso em: 8 nov. 2009.

CNI. *Os interesses empresariais brasileiros na América do Sul: mapeamento dos interesses comerciais da indústria brasileira*. Brasília: CNI, 2007.

COSTA, Darc. Infraestrutura e integração na América Latina. In: REUNIÃO DE CHEFES DE ESTADO DA COMUNIDADE SUL-AMERICANA DE NAÇÕES, 1, 2005. *América do Sul: primeira reunião de chefes de Estado da Comunidade Sul-Americana de Nações*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2005.

EGLER, Claudio A. *A globalização e território da América do Sul: Mercosul: um território em construção?* Disponível em: <<http://www.scribd.com/doc/22041445/A-GLOBALIZACAO-E-TERRITORIO-DA-AMERICA-DO-SUL>>. Acesso em: 17 set. 2010.

EGLER, Claudio A. G. *Integração econômica e redes logísticas no Cone Sul*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010. Disponível em: <<http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pdf/Conesul.pdf>>. Acesso em: 17 set. 2010.

GUERRA, Sinclair Mallet-Guy; SUÁREZ, Lizett Paola Lopéz; UDAETA, Miguel Edgar Morales. Os fundamentos institucionais na ação energética da América do Sul. In: CONGRESSO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A ENERGIA: DESAFIOS PARA O PRÓXIMO QUADRIÊNIO, 2006, Brasília. *Anais...* São Paulo: USP, 2006. Disponível em: <http://www.seeds.usp.br/pir/arquivos/CBPE2006_Suarez.pdf>. Acesso em: 22 maio 2009.

HAAS, Ernest. *The uniting of Europe: political, social and economic forces, 1950-1957*. Indiana: University of Notre Dame Press, 2004.

HETTNE, Björn; SÖDERBAUM, Fredrik. The new regionalism. *Special Issue of Politeia*, v. 17, n. 3. 1998. Disponível em: <<http://www.unisa.ac.za/Default.asp?Cmd=ViewContent&ContentID=11583>>. Acesso em: 22 maio 2009.

LÓPEZ, Rodolfo; QUINTANAR, Silvia. O plano de ação para a integração da infraestrutura regional sul-americana (Iirsa): oportunidades e riscos: seu significado para o Brasil e a Argentina. *Revista Brasileira Política Internacional*, Brasília, v. 46, n. 1, jan./jun. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_pdf&pid=S003473292003000100011&lng=en&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 22 ago. 2009.

MANTEGA, Guido. Integração da infraestrutura na América do Sul. *Primeira rodada de consultas para construção da visão estratégica sul-americana no Brasil*, 23 nov. 2005. BNDES. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/download/apresentacoes/mantega_IIRSA.pdf>. Acesso em: 8 nov. 2009.

MELLO, Ruth Espínola Soriano de. Banco do Sul: descompassos iniciais para acertar o passo. *Jornal dos Economistas*, Rio de Janeiro, n. 226, maio 2008. Disponível em: <www.corecon-rj.org.br/pdf/je_maio_2008.pdf>. Acesso em: 8 nov. 2009.

BRASIL. Ministério de Relações Exteriores do Brasil. Assessoria de Imprensa do Gabinete. *Decisão para o estabelecimento do conselho de defesa sul-americano da Unasul (União de Nações Sul-americanas)*, nota n. 700, distribuição 22, 2008. Disponível em: <www.convivenciayseguridadciudadana.com/contenido/images/stories/consejo%20de%20defensa%20suramericano.pdf>. Acesso em: 7 nov. 2009.

REIS, Oswaldo D. R. As três gerações do regionalismo político. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS, 1, Brasília, 2007. Anais... Brasília: Associação Brasileira de Relações Internacionais, 2007.

ROSAMOND, Ben. Neofunctionalism. In: ROSAMOND, Ben. *Theories of European integration*. New York: Palgrave, 2000. Cap. 3, p. 50-73.

SCHMIED, Julie. Cenário da integração regional: os desafios da União de Nações Sul-americanas (Unasul), o novo caminho da integração na América do Sul. *Cadernos da Integração*, Rio de Janeiro, p. 1-25, 2007.

VERDUM, Ricardo. Infraestrutura e políticas territoriais do Brasil no contexto da integração sul-americana. *Programa de las Américas: Relatório especial*. Washington: Center for International Policy, 2007. Disponível em: <<http://www.ircamericas.org/port/4736>>. Acesso em: 8 nov. 2009.

VILAS BOAS, Marina V. *Integração gasífera no Cone Sul: uma análise das motivações dos diferentes agentes envolvidos*. 2004. Dissertação (Mestrado) – Programa de Mestrado em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Rio de Janeiro.