

# Infra-estrutura e políticas territoriais do Brasil no contexto da integração sul-americana

Por Ricardo Verdum | 16 de Novembro de 2007

A iniciativa de *Integração das Infra-estruturas Regionais Sul-Americanas (IIRSA)* e o *Programa de Aceleração do Crescimento 2007/2010 (PAC)* do governo federal brasileiro—somado com os empreendimentos planejados e executados pelos entes federados que integram o país (estados e municípios), isoladamente ou em parceria com o setor privado—se implementados como projetado ao longo dos próximos dez anos, deverão consolidar e promover mudanças substantivas na forma de ocupação do espaço territorial brasileiro e sul-americano, particularmente da Amazônia continental, e no uso dos recursos naturais aí existentes.

As grandes obras (ou *projetos de grande escala*, PGE) que integram ambas as estratégias de desenvolvimento são, em verdade, formas de produção vinculadas a um sistema econômico caracterizado pela produção e reprodução ampliada de capital. Um sistema orientado pelo paradigma (hegemônico) de integração de todos os povos e culturas dentro de um sistema capitalista de abrangência mundial. Como observa Carlos Vainer (2007), “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”.<sup>1</sup>

Neste artigo analisaremos o papel protagonista exercido pelo Brasil no contexto da integração competitiva sul-americana, objetivo visível nas duas iniciativas de integração das infra-estruturas supracitadas: IIRSA em nível regional e PAC em nível nacional. O Brasil e as políticas territoriais brasileiras para o subcontinente, por meio de estratégia adotada no início dos anos 1990 e que tem desdobramentos na sua política externa para a região, é hoje a grande força motriz do processo de integração em curso.<sup>2</sup>

## A história oficial da IIRSA

A história oficial da articulação intergovernamental pró IIRSA tem início em setembro de 2000, em Brasília, numa reunião dos doze presidentes dos Estados nacionais constituídos na América do Sul.<sup>3</sup> Na ocasião foi identificado e debatido pelos participantes o problema da fragmentação da infra-estrutura física instalada na

região, sendo apontado como principal causa a falta de uma visão abrangente de América do Sul, enquanto unidade geo-econômica e não como conjunto de países apartados entre si, o que na prática implicaria num novo ordenamento territorial da América do Sul.

Como solução para o *problema*, foi apontada a necessidade da definição de uma estratégia de trabalho conjunto visando à integração das infra-estruturas nacionais. Essa estratégia foi denominada iniciativa de *Integração das Infra-estruturas Regionais Sul-Americanas (IIRSA)*, sendo estruturada com base na idéia de *eixos de integração e desenvolvimento*.

Uma segunda reunião aconteceu em julho de 2002, em Guayaquil (Equador), tendo na pauta o tema da “integração física das infra-estruturas da América do Sul”. Ambas as reuniões foram realizadas no período do segundo mandato do presidente brasileiro Fernando Henrique Cardoso.

Na terceira reunião, realizada em dezembro de 2004 na cidade de Cuzco (Peru), já com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva no seu primeiro mandato, a IIRSA foi confirmada como componente importante da estratégia de integração política e econômica regional, sendo aprovado pelos doze presidentes uma carteira de investimento formada por *31 projetos de grande escala*—conhecidos desde então como *projetos-âncora*. Considerados estratégicos para o período 2006-2010, esses projetos foram na ocasião orçados em 6,4 bilhões de dólares americanos. Também foi estabelecido como prioridade o aprofundamento da convergência entre o Mercosul, a Comunidade Andina (CAN) e o Chile, visando à construção de uma “zona de livre comércio” regional mais ampla.





Mapa con los ejes de IIRSA. Fonte: Departamento Geográfico, Univ. Federal do Rio de Janeiro.

A intenção de incorporar a IIRSA como parte da estratégia de construção de um *espaço sul-americano integrado* ficou mais evidente em 30 de setembro de 2005, na I Reunião de Chefes de Estado da *Comunidade Sul-Americana de Nações (CSN/CASA)*. Nessa ocasião os doze presidentes se comprometeram a buscar fontes de financiamento que, segundo o documento oficial, levassem em conta a realidade financeira dos países sul-americanos, 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*. Também reafirmaram a importância da integração energética da América do Sul e ratificaram os resultados da I Reunião de Ministros de Energia da Comunidade

*Sul-americana de Nações*, realizada em Caracas, em 26 de setembro de 2005, onde foi decidido dar prosseguimento à *Iniciativa Petroamérica*, com base nos princípios contidos na Declaração da Reunião.<sup>4</sup>

Por fim, durante a primeira *Cúpula Energética Sul-Americana*, realizada em abril de 2007 na Ilha de Margarita (Venezuela), foi criada a *União de Nações Sul-Americanas* (UNASUL) em substituição a denominada *Comunidade Sul-americana de Nações* (CSN/CASA). Foi definido que a UNASUL contará com uma secretaria executiva com sede em Quito (Equador), coordenada pelo ex-presidente do Equador senhor Rodrigo Borga, que terá como objetivo coordenar o processo de cumprimento das decisões tomadas pelos governos da região sobre os diversos temas relativos à integração sul-americana. Foi dado início também ao processo de discussões intergovernamental visando à criação do chamado *Banco do Sul*, uma entidade financeira regional com recursos próprios, subordinada aos objetivos e decisões dos países membros.

Também foi criado no âmbito da *Cúpula Energética* o denominado *Conselho Energético da América do Sul*, a ser integrado pelos ministros de energia dos países. Entre as atribuições do Conselho estão a elaboração (1) de uma proposta de parâmetros para uma Estratégia Energética Sul-Americana, (2) de um Plano de Ação e (3) de um Tratado Energético de abrangência regional. Além da elaboração de referenciais jurídicos e regulatórios para acordos multilaterais e bilaterais, o Conselho foi concebido para ser a instância institucional para solução de controvérsias surgidas na região.

Num esforço de formalização, pode-se dizer que a história da IIRSA está dividida resumidamente em três momentos: o de *fundação* (2000-2002); o de *planejamento* (2003-2004); e o de *implementação* (2005-2010).

## **Sobre a pré-história da IIRSA e o protagonismo brasileiro**

Como tantos outros projetos de promoção do *desenvolvimento*, a IIRSA também tem sua própria *pré-história*. De fato, o conceito moderno que embasa a idéia de construir um sistema integrado de logística visando tornar a economia da região sul-americana mais competitiva no cenário internacional—e atraente para investimentos privados—remonta ao início dos anos 1990, com a formulação da estratégia de integração brasileira baseada na

idéia de *Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento* (ENID).<sup>5</sup>

Além de fazer parte dos Princípios Fundamentais da Constituição de 1988 da República Federativa do Brasil, Artigo 4º, Parágrafo Único, onde se lê que “A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações”, os Planos Plurianuais (PPA) do Governo Federal de 1996-1999 (*Brasil em Ação*); de 2000-2003 (*Avança Brasil*); e de 2004/2007 (*Brasil de Todos*) incluíram na sua estratégia a integração da Amazônia ao espaço produtivo brasileiro e a consolidação da política de integração regional da América do Sul, tendo por base a idéia dos *Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento*.

No PPA 1996-1999, por exemplo, foram definidos cinco eixos de integração nacional (Eixo de integração norte-sul; Eixo de integração oeste; Eixo de integração do nordeste; Eixo de integração sudeste e Eixo de integração sul) e dois de integração continental (Saída para o Pacífico e Saída para o Caribe). Entre os principais projetos do *Brasil em Ação* estavam: a recuperação das estradas BR 364 (Brasília-Acre) e BR 163 (Cuiabá-Santarém); o asfaltamento da BR 174 (Manaus-Boa Vista); a implementação das hidrovias do Araguaia-Tocantins e do Madeira; o gasoduto de Urucu e a linha de alta tensão conectando Tucuruí a Altamira e Itaituba.

No PPA 2000-2003 foram definidos os seguintes eixos: (1) Saída para o Caribe; (2) Hidrovia Madeira-Amazonas; (3) Costeira Norte; (4) Araguaia-Tocantins; (5) Transnordestina; (6) Oeste; (7) Rio São Francisco; (8) Centro-Oeste; (9) Hidrovia Paraguai-Paraná; (10) São Paulo; (11) Costeira Sul; e (12) Franja de Fronteira (RS-Mercosul). O *Avança Brasil* concentrava seus investimentos para a Amazônia legal em quatro corredores multimodais de transportes, totalizando 3,5 bilhões de dólares. Mais de 50% eram destinados ao corredor Araguaia-Tocantins, cerca de 30% para o corredor Sudoeste, 15% para o corredor Oeste-Norte e 5% para o corredor Arco Norte. A estratégia territorial global para a implantação destas ações visava à incorporação efetiva da parte mais ocidental da Amazônia ao Sul-Sudeste do país, tomando como eixos principais as hidrovias e duas rodovias norte-sul, Cuiabá-Santarém e Porto Velho-Manaus-Boa Vista-Venezuela.<sup>6</sup>

Em síntese, os *Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento* (ENID) cumprem três objetivos na estratégia de integração geo-econômica brasileira: (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.

É nesse sentido que se pode dizer que a ENID e a IIRSA são iniciativas que se completam e se retroalimentam e ambas compartilham de pressupostos e diretrizes semelhantes relativas à integração econômica. Cada um dos eixos brasileiros possui uma ou mais extensões internacionais. Outro detalhe importante e revelador do protagonismo do Brasil na IIRSA é o fato do estudo apresentado pelo BID em dezembro de 2000 ter sido feito a pedido do governo brasileiro e ser o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) um dos, senão o maior, financiador da atuação de empresas brasileiras para a execução dos empreendimentos que interessam ao Brasil nos países vizinhos.<sup>7</sup>

## **Breve mapeio dos atores e concepções**

Além dos governos dos 12 países sul-americanos integrados na articulação intergovernamental hoje denominada UNASUL, estão envolvidos diretamente na formulação e implementação da IIRSA velhos e novos conhecidos dos setores financeiro e empresarial: o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Corporação Andina de Fomento (CAF), o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Rio da Prata (FONPLATA), o BNDES do Brasil e empresas brasileiras de grande porte como a Odebrecht, a Petrobrás, a Andrade Gutiérrez, a Queiroz Galvão, entre outras, para citar aquelas que nos são mais conhecidas no Brasil e na região de um modo geral. Também executam obras de integração na região a companhia Vale do Rio Doce, a General Eletric (GE) e a América Latina Logística (ALL). Como em outros contextos, observa-se aqui uma nítida integração entre os interesses dos governos, do setor financeiro e dessas grandes corporações na criação de novas *territorialidades*.

A IIRSA se organiza tendo um Comitê de Direção Executiva de Ministros, que se reúne uma vez ao ano; é aqui de onde emanam, idealmente, as diretrizes e

prioridades anuais e quando acontecem as reuniões presidenciais. A presidência do Comitê é exercida em 2007 pelo Governo da República Oriental do Uruguai e as duas vice-presidências pelos Governos do Equador e Colômbia. Desde 2001 o *Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe* (INTAL/BID), ligado ao Departamento de Integración y Programas Regionales do BID, localizado em Buenos Aires, é sede da Secretaria do Comitê de Coordenação Técnica (CCT) da IIRSA. Esse Comitê é formado pelo BID, a CAF e o FONPLATA, que coincidentemente eram também as instituições financeiras promotoras da ALCA (Área de Livre Comércio das Américas), iniciativa de integração capitaneada pelos Estados Unidos das Américas.<sup>8</sup>

Um ator financeiro que até então vinha se mantendo a parte no processo, o Banco Mundial (BIRD), foi acionado formalmente pelo governo brasileiro. Segundo o ministro do Planejamento, Paulo Bernardo, por ocasião da 1ª Rodada de Consultas para a construção da chamada Visão Estratégica Sul-Americana (VESA), realizada em Foz do Iguaçu (PR), em dezembro de 2005, o presidente Lula teria conversado com o então presidente dessa instituição, Paul Wolfowitz, sobre os 31 projetos prioritários da IIRSA e a importância do Banco ajudar no financiamento dos empreendimentos.

A IIRSA também envolve outras instituições, como, por exemplo, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e a Organização do Tratado da Cooperação Amazônica (OTCA). No caso da OTCA, em 14 de setembro de 2004, na VIII Reunião de Ministros das Relações Exteriores dos Estados-membros da OTCA, as delegações dos países decidiram adotar o plano estratégico da Organização para 2004-2012. Faz parte dessa estratégia o Eixo “Integração e Competitividade Regional”, que define:

*“uma das prioridades de nossos governos é construir as bases para o desenvolvimento sustentável que, em longo prazo, gere bem-estar social e aumente a participação dos países da região na economia mundial. Por isso, a Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura Regional Sul-Americana considera a Amazônia de suma importância no desenvolvimento dos processos de integração física, das comunicações e da energia, que permitirão aproximar os mercados intra-amazônicos.”*

---

Em 25 de julho de 2005 foi assinado um convênio de assistência técnica entre a OTCA e o BID para execução do chamado Projeto de Fortalecimento da Gestão Regional Conjunta para Aproveitamento Sustentável da Biodiversidade Amazônica, o qual viabilizou o lançamento, em meados de 2006, de um edital visando à realização de estudos sobre os riscos para a biodiversidade decorrentes da construção de infra-estrutura na Amazônia.

Há na IIRSA uma confluência de idéias e interesses articulando grupos situados em diferentes espaços institucionais (locais, regionais, nacionais e internacionais), com diferentes aportes à Iniciativa e ao conjunto de obras que a integra (agentes financeiros, governos, agências internacionais, empreiteiras, agências de consultoria as mais variadas, fornecedores de matérias prima, sindicatos e agências de arregimentação de trabalhadores para as obras, instituições de pesquisa e acadêmicas, etc.). Na IIRSA, como no PAC, observa-se haver uma convergência e uma associação de diferentes perspectivas e interesses visando promover e provocar na região sul-americana transformações sociais, políticas e tecnológicas no sentido (i) da constituição de economias industriais de massa; (ii) do crescimento econômico acelerado, puxado pelos setores mais dinâmicos e competitivos; e (iii) de uma maior integração interna dos territórios nacionais, com a incorporação de recursos naturais e populações locais num sistema produtor de mercadorias, seja para consumo interno seja para disputas de espaço no chamado mercado internacional. Na IIRSA (como no PAC) é dito, complementarmente, que a melhoria na qualidade de vida das populações, particularmente da parcela identificada como a mais *pobre e vulnerável*, é uma das principais prioridades.<sup>9</sup>

No discurso oficial, a IIRSA é uma oportunidade de estabelecer as bases materiais de uma nova visão de regionalismo na América do Sul. Segundo Ariel Pares, que até maio passado (2007) era o coordenador da IIRSA no Brasil, ela tem na noção de “regionalismo aberto” um dos seus princípios orientadores. Mas o que significa regionalismo aberto? Diplomacia:

“Significa dizer que nós não vamos fazer um planejamento apenas tendo como referência o planejamento administrativo, ou seja, nós queremos ter uma noção de como as comunidades na América do Sul possam, entre elas, comerciar, integrar-se culturalmente, haver fluxos de pessoas e capitais, haver fluxos de serviços.

E, para isso, então, nós partimos de uma visão de integração geo-econômica da América do Sul e, portanto, não geo-administrativa em que pese, evidentemente, posteriormente, uma vez definido aquilo que nos interessa geo-econômico e socialmente, estarmos diante da necessidade de que cada país cumpra com aquilo que lhe coube” (Ariel Pares, na *Primeira Rodada de Consultas para a Construção da Visão Estratégica Sul-Americana no Brasil*, Manaus, 12 de junho de 2006).

---

De um modo geral, o debate sobre a macro-estratégia de integração das infra-estruturas nacionais e suas repercussões em termos de sustentabilidade ambiental e direitos humanos é algo pouco analisado na profundidade necessária.

---

Ainda segundo Ariel Pares, a IIRSA não é simplesmente uma listagem de obras. Antes, é “um conjunto de obras baseado num planejamento cuja sua ambição ... é um projeto de desenvolvimento”. Qual seria esse projeto de desenvolvimento é algo que não fica claro. Em alguns momentos da sua fala, ilustrada com gráficos, tabelas e mapas, parece emergir imagens que espelham visões que remontam aos anos 1970 e 1980, quando se argumentava que havia na Amazônia um “enorme vazio” de ocupação humana e que era necessário “integrar para não entregar”. Os anos 1970 e 1980 foi um período de grandes obras de infra-estrutura na Amazônia—como a Rodovia Transamazônica, a BR-210 (Perimetral Norte), as UHE’s de Tucuruí e Balbina e o Complexo Grande Carajás—e em outras regiões do país, como a UHE de Itaipu, na fronteira com o Paraguai.<sup>10</sup>

Agora, anos 2000, fala-se na “rarefeita estrutura urbana dessa região”, em “vazios” a serem “urbanizados” e conectados aos “bens de serviços necessários à melhoria da qualidade de vida” e a uma “rede de cidades mínimas

---

que dê capacidade e acesso a escolas, a universidades, a emprego e a renda de valor mais elevado”. Como salientou Bertha Becker na mesma ocasião:

“eu li, inclusive o que as autoridades do Itamaraty, [do Ministério] da Interação, [do Ministério] do Planejamento, do BNDES disseram a respeito da Integração. O que eu vejo é se a gente espreme essa leitura, é o significado, como disse o colega aí, é um significado econômico de crescimento acelerado, de comércio externo e interno e de atração de investimentos; é mercado, indiscutivelmente, a tônica da Integração”.

A IIRSA em verdade é um espaço [ou um *campo*] formado por inúmeras disputas e controvérsias que muito pouco tem a ver com os declarados benefícios que trará aos *pobres e para a erradicação da pobreza*. Mas isso não é nenhuma novidade se considerados os interesses políticos e econômicos envolvidos e o montante de recursos financeiros circulantes no triângulo institucional formado pelos governos, as empresas de consultoria e as empreiteiras responsáveis pelas obras. Mesmo internamente na UNASUL há diferentes projetos de hegemonia política e ideológica em disputa, como entre os governos brasileiro e venezuelano, entrelaçados com interesses empresariais, com rebatimento na definição das prioridades e o controle da estratégia de integração das infra-estruturas. Quem decide o que e como? Qual projeto deve ser priorizado? Quem financia o quê? Que empresa ou consórcio fica com qual pedaço da carteira de projetos? Qual obra deve receber financiamento público? Que benefícios o setor privado vai obter com determinada obra e, após a sua conclusão, com sua entrada em funcionamento? Quem assume as mitigações e compensações relacionadas com os impactos sociais e ambientais gerados? Esses são, entre outros, assuntos rotineiros nesse meio.

O asfaltamento da BR 163, rodovia que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA) parece ser um exemplo desse estado de disputas. Na página eletrônica do Ministério do Planejamento (MPO), em junho de 2006, o asfaltamento dessa rodovia, localizada no *Eixo Amazonas da IIRSA*, aparecia como um dos chamados *projetos-âncora* dessa iniciativa, classificação que conflitava com a lista da página oficial da IIRSA no mesmo período, onde esse projeto não tinha esse mesmo status.

Um meio para verificar a importância da IIRSA nas políticas públicas do governo federal brasileiro é o orçamento

do setor infra-estrutura. Outro seria a carteira de investimentos do BNDES, via empréstimos às empresas brasileiras para que desenvolvam projetos de infra-estrutura nos países vizinhos, mas isso, hoje, infelizmente inclusive para nós brasileiros, é impossível, pois estes dados e informações são guardadas a sete chaves. A política do BNDES é mais conservadora do que agências multilaterais como Banco Mundial e BID, que têm uma série de diretrizes operacionais—sobre meio ambiente, povos indígenas, realocização de atingidos, etc.—e mecanismos de acesso à informação.<sup>11</sup>

## Comentários finais

Como espero tenha ficado claro no exposto até aqui, a postura protagonista do Brasil no cenário da integração sul-americana não é de hoje nem dos últimos anos. Ela remonta, pelo menos, ao início dos anos 1990. Nela a noção de *eixos de integração e desenvolvimento* é fundante e tem acompanhado a ação governamental desde então, seja na sua diplomacia externa e nas ações de cooperação inter-governamental, seja no financiamento via BNDES dos chamados *serviços de engenharia* de empresas estatais, mistas e privadas nos países vizinhos.

À noção de eixos associa-se outra noção complementar, a de *projeto âncora*, que se refere ao projeto com poder catalítico-sinérgico para justificar a formação de um agrupamento de outros projetos no seu entorno. Exemplos de projeto âncora no âmbito da IIRSA são a Rodovia Cuiabá-Santarém, no *Eixo Amazonas* da IIRSA; e a melhoria na navegabilidade do Rio Paraguai, no *Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná*.

A chamada onda neoliberal nos anos 1980-1990 possibilitou o desenvolvimento de uma visão geo-econômica mais aberta ao comércio internacional na região sul-americana (*regionalismo aberto*). Nesse contexto, observa-se nos países e no Brasil em particular a tendência de superação de perspectivas isolacionistas, caminhando mais decididamente na direção de políticas territoriais explicitamente integracionistas visando à construção de uma estratégia comum—não isenta de conflitos e de disputas por liderança e hegemonia—de inserção ativa no acelerado processo de reestruturação global.

De um modo geral, o debate sobre a macro-estratégia de integração das infra-estruturas nacionais e suas repercussões em termos de sustentabilidade ambiental e direitos humanos é algo pouco analisado na profundidade

---

necessária. Predominam visões fragmentadas e muito suscetíveis a políticas clientelistas e assistenciais. Do nosso ponto de vista, entendemos ser necessário estabelecer pontes (rede) entre os diferentes esforços da sociedade civil organizada nos países visando: (i) compreender numa escala mais ampla o(s) processo(s) de integração territorial, política e econômica em curso; (ii) realizar e mobilizar análises críticas no Brasil e nos demais países a partir da perspectiva da sustentabilidade social, ambiental e cultural; (iii) promover o intercâmbio de conhecimento e informações no Brasil e entre os países sobre a gestão política e financeira dessa integração; (iv) buscar sensibilizar os fóruns e redes existentes nos países e as articulações transfronteiriças para que incidam de forma organizada nos espaços de decisão sobre as políticas e projetos de integração regional e na criação de novos espaços de governança (nacional e sul-americano) efetivamente democráticos. Isso inclui também o recém criado Parlamento do Mercosul, instalado na cidade de Montevidéu.

---

*Ricardo Verdum (verdum(a)inesc.org.br) é Doutor em Antropologia da América Latina e Caribe pelo Centro de Pesquisa e Pós-Graduação sobre as Américas (CEPPAC) da Universidade de Brasília (UnB), assessor sênior de políticas indígena e socioambiental do Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc) é analista pelo Programa das Américas em [www.ircamericas.org](http://www.ircamericas.org).*

## NOTAS

- 1 Sobre a vinculação entre projetos de grande escala e a expansão de sistemas econômicos, ver Ribeiro (1985, 1987, 1991).
- 2 Sobre a política territorial brasileira no contexto da integração sul-americana nos anos 1990 ver Becker (1999), Costa (1999).
- 3 Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela.
- 4 O documento da I Reunião de Chefes de Estado da Comunidade Sul-Americana de Nações está disponível na página da FLACSO/Brasil: <http://www.flacso.org.br/data/biblioteca/422.pdf>.
- 5 Para maiores detalhes sobre a pré-história da atual estratégia de integração regional sul-americana ver Silva (1997) e Carvalho (2004, 2006a, 2006b).
- 6 Ver Cardoso (1998: 80-117); Théry (2005).
- 7 O documento apresentado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento denomina-se *Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur* que, entre outras coisas, aponta os fatores inibidores da dinamização do comércio entre os países e aponta alternativas.
- 8 O endereço oficial da IIRSA na internet é [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org).
- 9 Alselm Jappe em seu livro *As Aventuras da Mercadoria* (2006) realiza uma importante análise crítica das bases fundantes da sociedade capitalista, a lógica da mercadoria, e das perspectivas teóricas e práticas que se limita a criticar o neoliberalismo.
- 10 “A construção das represas de Curua-Uma, Balbina, Samuel e Tucuruí na Amazônia resultou em grandes alterações ambientais a montante e a jusante, comprometendo os ecossistemas locais e regionais e gerando efeitos indiretos inclusive na saúde humana de difícil controle”, afirma Tundisi (2007). Para a Amazônia, ver Davis (1978), Becker (1982, 1990), Leonel (1992), Arnt e Schwartzman (1992).
- 11 Ver: <http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/08/08/materia.2007-08-08.2630670700/view>

## REFERÊNCIAS:

ARNT, Ricardo. A. & SCHWARTZMAN, Stephen (1992). Um Artífício Orgânico: Transição na Amazônia e Ambientalismo (1985-1990). Rio de Janeiro: Rocco.

BECKER, Bertha K. (1982). Geopolítica da Amazônia. A Nova Fronteira de Recursos. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

BECKER, Bertha K. (1990). Amazônia. São Paulo: Editora Ática.

BECKER, Bertha K. (1999). "Os Eixos de Integração e Desenvolvimento e a Amazônia". Revista Território, ano IV (6): 29-42.

CARDOSO, Fernando H. (1998). Avança Brasil: Proposta de Governo. Brasília: s. ed.

CARVALHO, Guilherme (2004). A Integração Sul-americana e o Brasil: O protagonismo brasileiro na implementação da IIRSA. Belém/Pará: FASE.

CARVALHO, Guilherme (2006a). "Incorporação compulsória de territórios". Boletim Orçamento e Políticas Socioambientais, 17. Brasília: Instituto de Estudos Socioeconômicos. [www.inesc.org.br](http://www.inesc.org.br).

CARVALHO, Guilherme (2006b). La Integración Sudamericana y el Brasil: El protagonismo brasileño en la implementación de la IIRSA. Rio de Janeiro: ActionAid

COSTA, Wanderley M. da (1999). "Políticas territoriais brasileiras no contexto da integração sul-americana". Revista Território, ano IV (7): 25-41.

DAVIS, Shelton H. (1977). Víctimas do Milagre. O Desenvolvimento e os Índios do Brasil. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

JAPPE, Alselm (2006). As Aventuras da Mercadoria. Para uma Nova Crítica do Valor. Lisboa, Portugal: Antígona.

LEONEL, Mauro (1992). Roads, Indians and the Environment in the Amazon from the Central Brazil to the Pacific. IWGIA Document No 72. Copenhagen: IWGIA.

RIBEIRO, Gustavo L. (1985). "Proyectos de Gran Escala: Hacia un marco conceptual para el análisis de una forma de producción temporaria", en Leopoldo BARTOLOMÉ (comp.): Relocalizados: Antropología social de las poblaciones desplazadas. Buenos Aires, Ediciones del IDES.

RIBEIRO, Gustavo L. (1987). "Cuánto más grande mejor? Proyectos de gran escala: una forma de producción vinculada a la expansión de sistemas económicos". Desarrollo Económico, Vol. 27 (105): 3-27.

RIBEIRO, Gustavo L. (1991). Empresas Transnacionais. Um Grande Projeto por Dentro. São Paulo: Editora Marco Zero e ANPOCS.

SILVA, Eliezer B. da (1997). Infra-estrutura para o Desenvolvimento Sustentado e a Integração da América do Sul. Editora Expressão e Cultura.

THÉRY, Hervé (2005). "Situações da Amazônia no Brasil e no Continente". Estudos Avançados, (19) 53: 37-49.

VAINER, Carlos B. (2007). "Recursos hidráulicos: questões sociais e ambientais". Estudos Avançados 21 (59): 119-137.

Publicado pelo Programa de Americas do Center for International Policy. Copyright © 2007, Algum direitos reservados..

## The Americas Program

"Um mundo novo da análise, das idéias, e das opções da política"

### Citação recomendada:

Ricardo Verdum, "Infra-estrutura e políticas territoriais do Brasil no contexto da integração sul-americana," Programa de las Américas Relatorio Especial (Washington, DC: Center for International Policy, 16 de Novembro de 2007).

### Posição da correia fotorreceptora:

<http://www.ircamericas.org/port/4736>

### Informação Da Produção:

Escritor: Ricardo Verdum

Redacción: Laura Carlsen

Disposição: Chellee Chase-Saiz