

PATRÍCIA GONÇALVES DE OLIVEIRA

**AS RAZÕES PELAS QUAIS O SUCESSO DA IIRSA IMPORTA PARA O
CAMPO DA SEGURANÇA, DEFESA E DESENVOLVIMENTO NACIONAIS**

Trabalho de Conclusão Trabalho de
Conclusão de Curso - artigo científico -
apresentado à Comissão de Avaliação de
TCC da Escola Superior de Guerra -
Campus Brasília, como exigência parcial
para obtenção do título de Especialista
em Altos Estudos em Defesa.

Orientador: Cel. R/1 Paulo Roberto
Laraburu Nascimento

**BRASÍLIA
2020**

Os TCC, nos termos da legislação que resguarda os direitos autorais, são considerados propriedade da Escola Superior de Guerra (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho ou mencioná-los para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa. Os conceitos expressos nos TCC são de responsabilidade do autor e não expressam necessariamente qualquer orientação institucional da ESG.

Patrícia G. de Oliveira

PATRICIA GONÇALVES DE OLIVEIRA

PATRÍCIA GONÇALVES DE OLIVEIRA

**AS RAZÕES PELAS QUAIS O SUCESSO DA IIRSA IMPORTA PARA O
CAMPO DA SEGURANÇA, DEFESA E DESENVOLVIMENTO NACIONAIS**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Escola Superior de
Guerra – Campus Brasília, como
exigência parcial para a obtenção do
título de Especialista em Altos Estudos
em Defesa.

Trabalho de Conclusão de Curso **APROVADO:**

Brasília, DF, 19 de novembro de 2020


JOÃO FRANSWILLIAM BARBOSA (CMG)
Avaliador 1


LUIZ ROBERTO CAMARA (Cet QMB EB)
Avaliador 2

As razões pelas quais o sucesso da IIRSA importa para o campo da segurança, defesa e desenvolvimento nacionais

Patrícia Gonçalves de Oliveira¹

RESUMO

A iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) foi institucionalizada em 2000 com o propósito de impulsionar a integração e modernização da infraestrutura física da região, e contou com a participação dos doze países sul-americanos para a elaboração e definição dos projetos prioritários, e seu comprometimento com a implantação dos projetos para a integração regional. Sob a ótica dos instrumentos de defesa brasileiros, pontua-se que o Livro Branco de Defesa Nacional define a integração sul-americana como objetivo estratégico para a política externa e defesa nacional, dada sua importância para o desenvolvimento socioeconômico e para a manutenção da paz. A importância da integração regional sul-americana encontra fundamentos também nas teorias fundamentalista, neofundamentalista e transnacionalista para a promoção da paz. Passados vinte anos da criação da IIRSA, o presente artigo buscará mapear os investimentos em infraestrutura para a integração sul-americana, realizados desde a criação da IIRSA, e identificar as razões pelas quais o sucesso dessa iniciativa importa para o campo da segurança, defesa e desenvolvimento nacionais.

Palavras-chave: IIRSA; Integração; Defesa Nacional.

The reasons why IIRSA's success matters to the field of national security, defense and development

ABSTRACT

The initiative for the Integration of South American Regional Infrastructure (IIRSA) was institutionalized in 2000 with the purpose of promoting the integration and modernization of the region's physical infrastructure, and counted on the participation of the twelve South American countries for the elaboration and definition of the priority projects, and their commitment to the implementation of the projects for regional integration. From the perspective of brazilian defense instruments, it is pointed out that the brazilian White Paper on National Defense defines South American integration as a strategic objective for foreign policy and national defense, given its importance for socioeconomic development and for the maintenance of peace. The importance of South American regional integration can also be based in the fundamentalist, neofundamentalist and transnationalist theories for the promotion of peace. Twenty years after the creation of IIRSA, this article will seek to map the investments in infrastructure for South American integration, made since the creation of IIRSA, and to identify the reasons why the success of this initiative matters for the field of security, defense and national development.

Keywords: IIRSA; Integration; National Defense.

¹ Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Trabalho de Conclusão do Curso de Altos Estudos em Defesa (CAED) da Escola Superior de Guerra (ESG), Campus Brasília, 2020.

1 INTRODUÇÃO

Com o propósito de impulsionar a integração e modernização da infraestrutura física da região sul-americana, em 2000, durante a Primeira Reunião de Presidentes Sul-Americanos lançou-se um projeto de integração e cooperação entre os doze países sul-americanos (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guayana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela), que resultou na criação da iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), com foco nos setores de Transporte, Energia e Comunicação.

Após um longo período de planejamento, que durou até 2004, a Carteira de Projetos da IIRSA passou por um processo de ordenamento consensuado pelos 12 países sul-americanos. Os projetos prioritários passaram a compor a Agenda de Implementação Consensuada (AIC) 2005-2010, que possibilitou o início da etapa de execução do projetos de integração regional sul-americana.

O esforço dos 12 países, junto com o apoio do Comitê de Cooperação Técnica (CCT), composto pela Corporação Andina de Fomento – CAF, Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, e Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata – Fonplata, possibilitou a melhoria da qualidade das informações inseridas no Banco de Dados da Carteira, fundamental para a continuidade na implementação dos projetos da IIRSA.

Considerando que a integração sul-americana encontra referência no Livro Branco da Defesa Nacional, prevista dentre os objetivos estratégicos da política externa e da política de defesa nacional, toma-se a importância do sucesso da IIRSA na implementação dos projetos de investimento em infraestrutura para a integração regional como um elemento relevante para se atingir o objetivo definido para a política externa e para a política de defesa nacional, pelo Brasil. Nesta linha, o presente artigo versa sobre o tema: As razões pelas quais o sucesso da IIRSA importa para o campo da segurança, defesa e desenvolvimento nacionais.

Justifica-se a relevância do tema baseando-se nas teorias Fundamentalista, Neofundamentalista e Transnacionalista, das Relações Internacionais, para as quais, a cooperação e a integração tem um papel fundamental para a preservação da paz entre as nações.

Identifica-se como problema de pesquisa a ausência de um sentimento de comunidade sul-americana no espaço regional da América do Sul, e adota-se como

hipótese que a cooperação e a integração entre os países sul-americanos são fundamentais para a manutenção da paz na região.

O desenvolvimento deste artigo fundamenta-se em pesquisa bibliográfica, pela consulta a periódicos, documentos oficiais e institucionais da IIRSA. Sua apresentação será dividida em quatro sessões, além desta introdução, que deverão cobrir os objetivos da pesquisa. A primeira sessão abordará a importância da integração regional para o campo da segurança, defesa e desenvolvimento nacionais. A segunda discorrerá sobre a institucionalização da IIRSA e o mapeamento da sua carteira de projetos. A terceira sessão discorrerá sobre os investimentos realizados desde a criação da IIRSA. A quarta sessão tratará das considerações finais.

2 A IMPORTÂNCIA DA INTEGRAÇÃO REGIONAL PARA O CAMPO DA SEGURANÇA, DEFESA E DESENVOLVIMENTO NACIONAIS

Para entender porque a integração regional é importante para o campo da segurança e defesa nacionais, parte-se de entendimento exposto por Bonfada (2005), de que os território dos Estados só fazem sentido a partir de um certo ponto de vista, o nacional. Para clarear a questão, o autor apresenta dois exemplos de Golbery. No primeiro, indica que as diferentes posições geopolíticas dos países sul-americanos não são importantes para a Inglaterra, por exemplo, pois sob a ótica daquele país, o continente sul-americano corresponde a uma única área geopolítica. No segundo, sob a ótica brasileira, indica que a ambivalência da Turquia ou do Iraque no conflito Leste-Oeste não existe.

Partindo desse referencial, pode-se estabelecer a importância da integração dos países sul-americanos, visando a formação de uma comunidade sul-americana de nações, fortalecendo o poder integrado dos países sobre o território. A própria Constituição Federal do Brasil, de 1988, define, em seu art. 4º, a integração entre os povos sul-americanos como um dos princípios a serem buscados pelo Brasil. Essa orientação para a integração sul-americana é descrita no Livro Branco da Defesa Nacional, de 2020, como um objetivo estratégico da política externa e da defesa nacional, considerando sua importância para o desenvolvimento socioeconômico e para a manutenção da paz na região.

Pela abordagem teórica Funcionalista, das Relações Internacionais, as nações, ao decidirem cooperar, perdem parte da sua soberania política. Essa decisão é tomada pelos

Estados objetivando a manutenção da paz e quase sempre é materializada em instituições internacionais.

Para Sarfati (2005), a cooperação deve ocorrer para funções específicas dos Estados. Quanto maior a cooperação, pela transferência de funções específicas para serem coordenadas institucionalmente, mais os Estados abrem mão da soberania em prol da cooperação, aumentando o potencial de manutenção da paz em todos os níveis. Uma crítica levantada à essa teoria, é a de que ela trata das funções estatais como funções técnicas, que podem ser administradas em nível internacional, retirando-lhes o cunho político.

Na teoria Neofuncionalista, Hass aventa que as instituições devem dar um sentido de comunidade aos Estados que decidem integrar-se. (SARFATI, 2005)

A institucionalização leva os cidadãos a reforçarem laços de lealdade para com as nações que integram a instituição. Há um extravasamento do sentimento nacionalista para um sentimento supranacional.

A medida que a integração se estabelece, segue-se um processo continuado, intensificando-se cada vez mais, à medida em que há a integração de outras funções. Hass denomina esse processo de *spillover*, e aponta que, caso o governo não ceda à demanda pela integração de outras funções, pode colocar em risco os processos já consolidados. (SARFATI, 2005)

Observa-se que, conforme é acentuado o processo de integração entre as nações, pelo atendimento à demanda pela integração por novas funções, há um fortalecimento do sentimento supranacional. Este é um movimento positivo em favor da manutenção da paz entre as nações envolvidas, pois o fortalecimento da integração e do sentimento supranacional possibilitam uma relação mais amistosa entre as nações, podendo as questões conflitantes serem debatidas no âmbito de uma instituição acreditada e integrada por ambas as partes.

Outra teoria que trata do processo de integração relacionando-o a uma forma de manutenção da segurança, é a teoria Transnacionalista, fundamentada nas ideias de Karl Deutsch.

De acordo com essa teoria, o processo de integração relaciona-se à formação de uma comunidade de segurança, e, assim como proposto pela teoria Neofuncionalista, a formação dessa comunidade, pelas articulações funcionais, também gera um sentimento

de pertencimento do povo de uma nação a um grupo supranacional, como o sentimento de sentir-se europeu ou sul-americano, por exemplo.

Quanto à forma como o processo de integração ocorre, pela teoria Transnacionalista, Sarfati (2005) relata que, de acordo com essa teoria, o processo de integração tem início nas articulações funcionais entre as comunidades, que levam à formação de redes e, ao longo do tempo, à assimilação dos indivíduos de sua participação em uma comunidade maior. Somente após a formação dessa comunidade é que são direcionados esforços para a institucionalização, que deve preservar e proteger a integridade comunitária. Esse processo difere do modelo proposto pela teoria Neofuncionista, para a qual, a institucionalização é precedente ao sentimento de comunidade.

Neste sentido, passa-se a abordar a institucionalização da IIRSA, como uma iniciativa para integração da região sul-americana, via a implementação de infraestruturas físicas. Embora os documentos apontem como principal objetivo da IIRSA a integração física, a participação dos doze países sul-americanos na institucionalização dessa função é relevante para despertar o sentimento de comunidade sul-americana de nações. Há décadas são estabelecidas relações ou acordos multilaterais entre nações sul-americanas, mas a iniciativa da IIRSA é a primeira que conta com a participação de todos os países sul-americanos.

Dando enfoque à importância da integração entre as regiões sul-americanas, encontra-se referência em Mário Travassos que idealizou a integração da infraestrutura de transporte sul-americana pela conexão Atlântico-Pacífico, via transposição da Cordilheira dos Andes, em suas regiões de abaixamento, e fez observações sobre a importância da aviação para o transporte em longas distâncias, ainda na década de 1930. (MATTOS, 2011).

Observa-se a longa data que o tema da integração pela via da conexão das infraestruturas sul-americanas faz parte do debate na geopolítica brasileira. Apesar disso, a integração física entre os países da região permanece apresentado carências de uma infraestrutura adequada capaz de promover a livre circulação de pessoas e o desenvolvimento do comércio entre os países sul-americanos. Essa falta de infraestrutura é apontada no Lima (2017) como uma fonte causadora de dificuldades econômicas, políticas e sociais.

Entendendo a importância da integração da região sul-americana, para a maior articulação entre as comunidades e o desenvolvimento regional foi que, nas duas últimas décadas, os governos de todos os países sul-americanos comprometeram-se com a implantação de projetos de integração da infraestrutura física, no âmbito da iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), sendo este o ponto de partida para a elaboração do presente trabalho, que, após um breve histórico sobre a institucionalização da IIRSA e a estruturação da sua carteira de projetos, procederá a uma análise dos investimentos realizados desde a criação da IIRSA, em 2000, e da importância desses investimentos para a segurança e defesa nacionais.

3 A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA IIRSA E A SUA CARTEIRA DE PROJETOS

Com o propósito de impulsionar a integração e modernização da infraestrutura física da região sul-americana, em 2000, durante a Primeira Reunião de Presidentes Sul-americanos lançou-se um projeto de integração e cooperação entre os doze países sul-americanos (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guayana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela), que resultou na criação da iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), com foco nos setores de transporte, energia e comunicação.

De acordo com IIRSA (2010), a Carteira do Projetos da IIRSA passou por um processo de ordenamento, seguindo uma Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo, entre 2002 e 2004. Ao fim de 2004, foi elaborada a Agenda de Implementação Consensuada (AIC) 2005-2010, constituída por um conjunto de 31 projetos, selecionados dentre os 336 projetos da Carteira, estabelecendo-se um elo entre o Planejamento Territorial Indicativo e a execução dos projetos da IIRSA.

Durante o período de 2000 e 2003, tratou-se de definir, no âmbito da IIRSA, os dez Eixos de Integração e Desenvolvimento, e identificar o portfólio básico dos projetos de integração física regional. Entre 2003 e 2004, prosseguiu-se à fase de ordenamento da Carteira de Projetos da IIRSA, com um enfoque regional, consensuada pelos 12 países sul-americanos.

Formaram-se Grupos de Projetos em cada Eixo, para representar um conjunto de projetos interdependentes e explorar o impacto dos investimentos para a integração regional e para o desenvolvimento sustentável no território de um eixo.

Há a identificação, ainda, de Projetos-Âncora, que são os gargalos que limitam a otimização dos efeitos gerados pelos projetos combinados de um grupo.

A etapa de planejamento, desenvolvida até 2004, foi fundamental para possibilitar a definição dos 31 projetos de alto impacto para a integração física da América do Sul, que compõem a AIC 2005-2010, a qual traz um consenso em relação aos projetos prioritários a serem executados em conjunto pelos países sul-americanos, e dá início a uma nova fase, de execução dos projetos. Os projetos prioritários previstos na AIC 2005-2010 são apresentados no Quadro 1, a seguir.

Tabela 1 – Projetos da AIC 2005-2010

Nº	Eixo	Projeto	Países envolvidos
1	MERCOSUL-Chile	Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualeguaychú	AR (BR)
2	MERCOSUL-Chile	Adequação do Corredor Rio Branco-Montevidéu-Colônia-Nueva Palmira	UR (AR-BR)
3	MERCOSUL-Chile	Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco	BR-UR
4	MERCOSUL-Chile	Duplicação do Trecho Palhoça-Osório (<i>Rodovia Mercosul</i>)	BR (AR-UR)
5	MERCOSUL-Chile	Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza (Estrada de Ferro Transandina Central)	AR-CH
6	MERCOSUL-Chile	Rodovia Internacional 60-CH (setor Valparaíso-Los Andes)	CH (AR)
7	MERCOSUL-Chile	Gasoduto do Nordeste Argentino	AR (BO)
8	Capricórnio	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba e Centro de Fronteira	AR-BO
9	Capricórnio	Nova Ponte Presidente Franco-Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai-Brasil	PA-BR
10	Interoceânico Central	Construção da Rodovia Pailón-San José-Puerto Suárez	BO (BR-CH-PE)
11	Interoceânico Central	Anel Ferroviário de São Paulo (Trecho Norte e Sul)	BR
12	Interoceânico Central	Passo de Fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	BO-PA
13	Interoceânico Central	Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1º Fase)	BO (PA)
14	Interoceânico Central	Rodovia Toledo-Pisiga	BO (CH)
15	Interoceânico Central	Pavimentação e Melhoria da Rodovia Iquique-Colchane	CH (BO)
16	Interoceânico Central	Recuperação do Trecho El Sillar	BO (CH-PE)
17	Andino	Centro Binacional de Atendimento de Fronteira Desaguadero	BO-PE
18	Andino	Passo de Fronteira Cúcuta-San Antonio del Táchira	CO-VE
19	Andino	Recuperação da Navegabilidade do Rio Meta	CO-VE
20	Amazonas	Corredor viário Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís	CO
21	Amazonas	Rodovia Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos	PE (BR)

Continua

			Continuação
22	Amazonas	Rodovia Lima-Tingo María-Pucallpa, Portos e Centros Logísticos	PE (BR) EQ
23	Amazonas	Porto Francisco de Orellana	PE (BR)
24	Peru-Brasil-Bolívia	Pavimentação Iñapari-Porto Maldonado-Inambari, InambariJuliaca/Inambari-Cusco	BR-PE
25	Peru-Brasil-Bolívia	Ponte sobre o Rio Acre	GU-BR
26	Escudo Guianês	Rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1º Fase: Estudos)	GU-BR
27	Escudo Guianês	Ponte sobre o Rio Takutu	VE-GU-SU SU-GU
28	Escudo Guianês	Rodovia Venezuela (Cidade Guiana)-Guiana (Georgetown)-Suriname (Paramaribo) (1º Fase)	Regional
29	Escudo Guianês	Melhorias na Via Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina e Cruzamento Internacional sobre o Rio Marowijne	Regional
30	Tecnologia da Informação e Comunicações	Exportação por Remessas Postais para PMEs	
31	Tecnologia da Informação e Comunicações	Implantação de Acordo de Roaming na América do Sul	

Fonte: IIRSA/COSIPLAN (2011, p. 14)

A implementação dos projetos prioritários definidos na AIC 2005-2010 contaram com o empenho dos 12 países sul-americanos e com o apoio do Comitê de Cooperação Técnica (CCT), constituído pela Corporação Andina de Fomento – CAF, pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, e pelo Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata – Fonplata. Esse apoio foi fundamental para a continuidade da implementação dos projetos da IIRSA desde a sua criação, e para a estruturação das linhas de financiamento dos investimentos. (IIRSA, 2010)

Ao mesmo tempo em que a estrutura da IIRSA empenhava-se no planejamento, na estruturação e execução dos projetos para integração sul-americana, as reuniões entre os Presidentes Sul-Americanos evoluía para ganhar um maior grau de formalização, que levou à aprovação do Tratado Constitutivo da União de Nações Sul-Americanas (Unasul), em 2008, que traria modificações à estrutura da IIRSA.

Em 2009, na Terceira Reunião da Unasul criou-se o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), no âmbito daquela organização, com o objetivo de substituir o Comitê de Direção Executiva da IIRSA por um Conselho em nível de Ministros de Estado. Em 2011, o Cosiplan incorporou a IIRSA visando prover maior suporte político para a integração da infraestrutura sul-americana e assegurar os investimentos para a implementação dos projetos (BRASIL, 2011).

Ainda em 2011, o Cosiplan estruturou suas ações para os próximos dez anos, pela elaboração do Plano de Ação Estratégico (PAE) 2012-2022, e da Agenda de Projetos

Prioritários de Integração (API), que elegeu um conjunto de 31 projetos de caráter estratégico e de alto impacto para a integração física e o desenvolvimento socioeconômico regional, de uma Carteira com 524 projetos que compunham o portfólio da IIRSA em 2010. (IIRSA/COSIPLAN, 2011)

Os projetos prioritários definidos pela API 2011 não se tratam de projetos isolados, mas de projetos consolidados em redes de conectividade com abrangência regional, visando potencializar as articulações existentes e solucionar as deficiências da infraestrutura, não se pensando apenas na integração entre os países envolvidos naquela região, tendo uma visão abrangente para integração regional sul-americana como um todo. (IIRSA/COSIPLAN, 2011). Sendo assim, a Agenda é composta por 31 projetos, que representam 88 projetos individuais estruturados em redes. (IIRSA/COSIPLAN, 2011, p. 17). Os projetos que compõe a API são apresentados no Quadro 2, a seguir.

Tabela 2 – Projetos da API

Nº	Eixo	Projeto	Países envolvidos
1	Amazonas	Eixo Viário Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Portos, Centros Logísticos e Hidrovias	PE
2	Amazonas	Eixo Viário Callao - La Oroya - Pucallpa, Portos, Centros Logísticos e Hidrovias	PE
3	Amazonas	Acesso Nororiental ao Rio Amazonas	BR / CO / EQ / PE
4	Andino	Corredor Rodoviário Caracas – Bogotá – Buenaventura / Quito	CO / EQ / VE
5	Andino	Interconexão Fronteiriça Colômbia - Equador	CO / EQ
6	Andino	Sistema de Conectividade de Passos de Fronteira Colômbia - Venezuela	CO / VE
7	Andino	Centro Binacional de Atendimento de Fronteira (Cebaf) Desaguadero	BO / PE
8	Andino	Rodovia do Sol: Melhoria e Recuperação do Trecho Sullana - Aguas Verdes (Inclui Via de Desvio de Tumbes)	PE
9	Capricórnio	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza - Yacuiba e Centro de Fronteira	AR / BO
10	Capricórnio	Conexão Oeste Argentina - Bolívia	AR / BO
11	Capricórnio	Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá - Antofagasta	AR / BR / CH / PA
12	Capricórnio	Conexão Viária Foz - Ciudad Del Este - Asunción - Clorinda	AR / BR / PA
13	Capricórnio	Linha de Transmissão 500 Kv (Itaipu - Asunción - Yacyreta)	PA
14	Escudo Guianês	Recuperação da Rodovia Caracas - Manaus	BR / VE
15	Escudo Guianês	Rodovia Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden - Georgetown	BR / GU
16	Escudo Guianês	Rodovias de conexão entre Venezuela (Cidade Guiana) - Guiana (Georgetown) - Suriname (South Drain - Apura - Zanderij - Moengo - Albina), incluindo a construção da Ponte sobre o Rio Corentine	GU / SU / VE
17	Hidrovia Paraguai-Paraná	Melhoria da Navegabilidade dos Rios da Bacia do Prata	AR / BO / BR / PA / UR

Continua

			Continuação
18	Hidrovia Paraguai-Paraná	Interconexão Ferroviária Paraguai - Argentina - Uruguai	AR / PA / UR
19	Hidrovia Paraguai-Paraná	Recuperação do Ramal Ferroviário Chamberlain - Fray Bentos	UR
20	Hidrovia Paraguai-Paraná	Circunvalação Viária de Nueva Palmira e Sistema de Acessos Terrestres ao Porto	UR
21	Interoceânico Central	Aeroporto Distribuidor de Carga e Passageiros para América do Sul (Hub Aeroporto Internacional Viru-Viru, Santa Cruz)	BO
22	Interoceânico Central	Melhoria da Conectividade Viária no Eixo Interoceânico Central	BO / BR
23	Interoceânico Central	Passo de Fronteira Infante Rivarola - Cañada Oruro	BO / PA
24	Interoceânico Central	Corredor Ferroviário Bioceânico Central (Trecho Boliviano)	BO
25	MERCOSUL -Chile	Gasoduto do Nordeste Argentino	AR / BO
26	MERCOSUL -Chile	Construção da Ponte Internacional Jaguarão - Rio Branco	BR / UR
27	MERCOSUL -Chile	Transporte Multimodal no Sistema Laguna Merín e Lagoa dos Patos	BR / UR
28	MERCOSUL -Chile	Corredor Ferroviário Montevideú - Cacequí	BR / UR
29	MERCOSUL -Chile	Otimização do Sistema do Passo de Fronteira Cristo Redentor	AR / CH
30	MERCOSUL -Chile	Túnel Binacional Agua Negra	AR / CH
31	Peru-Brasil-Bolívia	Conexão Porto Velho - Litoral Peruano	BR / PE

Fonte: IIRSA/COSIPLAN (2011, p. 23)

Um dos critérios utilizados para a definição dos projetos que compõe a API, é a existência prévia de estudos de viabilidade ou o país dispor de verbas orçamentárias alocadas para iniciar a execução do projeto, selecionando-se, assim, projetos com boas perspectivas de financiamento e execução. Dos projetos que compõe a API, 52,% estavam em fase de execução, 35,3% em fase de pré-execução, e 12,4% estavam em fase de perfil. (COSIPLAN, 2011)

Analisando-se os procedimentos da IIRSA para a elaboração e implementação dos projetos desde a sua criação, observa-se que houveram mudanças pontuais na forma como os projetos foram eleitos para compor a Agenda elaborada em 2011, dando-se prioridade a projetos em fase mais adiantada, estruturados, ou com comprometimento firme dos Estados para o financiamento e a execução do projeto no prazo previsto. Observa-se o compromisso da instituição para a execução dos projetos e integração da infraestrutura dos países sul-americanos.

Outra mudança observada em relação à orientação para a definição dos projetos prioritários, refere-se ao momento da incorporação da IIRSA ao Cosiplan, que, do ponto

de vista econômico e geopolítico, representou uma iniciativa importante para a mudança do modelo de regionalismo aberto dominante, que via a integração como um movimento importante para as relações comerciais globais, pela criação de corredores de exportação, para um modelo com foco na articulação e desenvolvimento regionais. A própria API destaca que a integração física deveria contribuir para a redução das desigualdades regionais e sociais.

Uma nova mudança na organização da iniciativa para a integração regional vem ocorrendo nos últimos anos. O modelo de organização, pela incorporação da IIRSA ao Cosiplan, perdeu força nos últimos anos, com o esvaziamento da Unasul. Em 2018, Brasil, Argentina, Chile, Colômbia, Paraguai e Peru decidiram suspender sua participação em virtude da prolongada crise daquela organização. Em 2019, o Brasil formalizou sua retirada.

O Brasil retirou-se da Unasul para integrar o Fórum para o Progresso da América do Sul (Prosul), que conta com a participação da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Guiana e Peru, e tem como objetivo “abordar, de maneira flexível, temas de integração em infraestrutura, energia, saúde, defesa, segurança e combate ao crime, e prevenção e manejo de desastres naturais”. (VERDÉLIO, 2019)

O Prosul não faz referência à IIRSA, apenas indica que tratará do tema da integração em infraestrutura. Além disso, a IIRSA foi criada com a participação dos doze países sul-americanos e os projetos de sua carteira são relativos à integração desses países, ao passo que o Prosul não conta com a participação de todos os países da região. Diante de tal situação, afloram as incertezas em relação ao futuro da IIRSA.

As remodelagens do processo de planejamento dos investimentos em infraestrutura para integração sul-americana são afetadas pela agenda política dos países da região e pela capacidade de financiamento dos Estados, dado que a participação pública no financiamento aos investimentos em infraestrutura tem papel significativo. Com isso, passa-se a discorre-se, brevemente, sobre a política externa brasileira, nos último anos, um grande *player* nesse processo de integração da América do Sul.

Sob a ótica da política externa brasileira, destacam-se algumas mudanças importantes em relação à agenda política. Quando a IIRSA foi criada, vigorava no Brasil a política neoliberal, sendo os esforços direcionados para a priorização da atração de capital privado, e meios para alcançar o Pacífico e o mercado chinês. Com a transição para um governo desenvolvimentista, os debates sobre infraestrutura

direcionaram-se para o atendimento às demandas sociais e à diminuição das assimetrias entre os países sul-americanos, voltando o foco da política externa para os países vizinhos ao Brasil, na região sul-americana. (LIMA, 2017).

Nesse contexto em que foi criado o Cosiplan, em 2009, incorporando a IIRSA, visando prover maior suporte político à iniciativa. O cenário político brasileiro, neste período, destaca-se pelas políticas sociais e pelo forte investimento em infraestrutura, impulsionado pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em 2008.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) passou a desempenhar o papel de principal agente no financiamento dos projetos de investimento brasileiros e na internacionalização de grandes empreiteiras brasileiras. Ressalva-se que o papel deste banco como agente de financiamento só tinha alcance sobre os investimentos em outros países sul-americanos caso fossem realizados por empresas de capital brasileiro.

A orientação política brasileira pela disponibilização de recursos para o financiamento de projetos de investimento nacionais, centralizada no BNDES, parece não ter extravasado para uma política de financiamento em nível regional, pelo fortalecimento de uma instituição financeira sul-americana, que poderia trazer benefícios à iniciativa da IIRSA.

As propostas para a formação de uma Nova Arquitetura Financeira Regional, que visava reduzir a dependência da região sul-americana em relação ao dólar e constituir o Banco do Sul, para o financiamento dos projetos de investimento, foi bloqueada. O banco foi criado, mas suas funções não foram consolidadas. (AGUIAR; PANEZ; PEREGALLI, 2020)

A partir de 2015, as restrições orçamentárias dos Estados, advindas do contexto macroeconômico em que estão inseridos, passaram a ser as grandes limitadoras na capacidade de financiamento dos projetos de infraestrutura. A este cenário, somam-se as mudanças no direcionamento político de diversos países sul-americanos, incluindo o Brasil, para a direita, que, além de contribuírem para o desmantelamento da Unasul, vêm acompanhada de uma política econômica mais liberal, com foco na privatização.

A importância dos investimentos em infraestrutura é reconhecida por sua capacidade de impulsionar a economia. No entanto, a integração regional promovida pelos investimentos em infraestrutura, como a IIRSA propõe, e que vinha sendo tratado

no âmbito do Cosiplan, na Unasul, pode começar a tomar outros rumos, a depender do rearranjo que os países sul-americanos decidam formalizar.

É notório que os investimentos em infraestrutura dependem da capacidade de financiamento dos Estados, e, entre os países sul-americanos, essa capacidade mostra-se reduzida pela situação fiscal.

Para Aguiar, Panes e Peregalli (2020), a China apresenta-se como grande *player* com capacidade e interesse em realizar os investimentos em infraestrutura na região da América do Sul, já tendo participação em concessões rodoviárias, ferroviárias e portuárias em trechos estratégicos da IIRSA. Além disso, Uruguai, Equador, Venezuela, Chile, Bolívia e Peru já aderiram à Iniciativa do Cinturão e Rota (*Belt and Road*), da China, que prevê investimentos em infraestrutura.

Uma nova configuração na estruturação dos financiamentos e investimentos nos projetos da IIRSA, por um *player* como a China, pode levar a uma nova configuração no modelo de cooperação entre os países sul-americanos que vinha se desenvolvendo até recentemente, no âmbito da IIRSA.

4 PROJETOS DE INVESTIMENTO EXECUTADOS NO ÂMBITO DA IIRSA

Os projetos para integração do território sul-americano precisam lidar com as barreiras naturais identificadas na região, como a Amazônia, os Andes, o Pantanal, e grandes rios, que geram descontinuidades no território, isolando algumas regiões. Conforme Silveira (2003, p. 40-41), a IIRSA identifica cinco regiões ilhadas no território sul-americano:

Plataforma Caribe, conformada pelo território costeiro do Caribe colombiano e a maior parte do território da Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa.

Cornisa Andina, que é o lado ocidental da Cordilheira dos Andes, desde o istmo do Panamá até a Patagônia Chilena.

Plataforma Atlântica, território contíguo mais amplo da América do Sul, desde o Nordeste brasileiro até a Patagônia Argentina, incorporando Paraguai, Uruguai e a Pampa Argentina até a Cordilheira Andina.

Enclave Amazônico Central, conformado pela área de ocupação em torno da cidade de Manaus, possibilitada graças às conexões fluviais com Porto Velho (na direção sul pelo rio Madeira) e o Oceano Atlântico (na direção leste pelo rio Amazonas).

Enclave Amazônico do Sul, que compreende o território “entrevado” entre a Cordilheira Andina pelo oeste e pelo sul, a selva amazônica pelo norte e o Pantanal pelo leste, pertencente ao Peru (Departamento de Madre de Dios), Brasil (estados do Acre e Rondônia) e Bolívia

(Departamentos de Beni, Pando, Norte de La Paz e Santa Cruz).
(tradução e grifos da autora)

O insulamento das regiões descritas restringe seu potencial de desenvolvimento, e dificultam a viabilização econômica de investimentos em infraestrutura para integração regional. A estratégia proposta no âmbito da IIRSA, visa a concentração de esforços regionais para a interligação dessas cinco regiões, estabelecendo-se dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), organizados em faixas concentradoras dos fluxos comerciais atuais e potenciais, visando uma integração que leve à convergência gradual dos serviços de infraestrutura de energia, comunicação e transporte em toda região sul-americana. (SILVEIRA, 2003). Os dez Eixos definidos pela IIRSA são:

- Eixo Mercosul-Chile - Incorpora os principais portos e centros econômicos entre Chile, Argentina, Paraguai, Uruguai e Brasil.
- Eixo Andino (Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela) - Abrange dois corredores longitudinais que conectam as principais cidades dos países que o integram. Esses dois eixo são interligados a corredores transversais (rodoviários e fluviais) que os conectam aos Eixos do Escudo Guianês, do Amazonas, Peru-Brasil-Bolívia e Interoceânico Central.
- Eixo Escudo das Guianas (Venezuela-Brasil-Suriname-Guiana) - É integrado pela região Oriental da Venezuela, pelo arco norte do Brasil (os estados de Amapá, Roraima, Amazonas e Pará), pela Guiana e pelo Suriname.
- Eixo do Amazonas (Colômbia-Ecuador-Peru-Brasil) - Trata-se de um eixo com baixa densidade populacional. Dentre os projetos previstos para este eixo há hidrovias e corredores multimodais que conectam a Bacia do Amazonas a regiões importantes do Peru, Equador e Colômbia, incluindo portos marítimos no Pacífico.
- Eixo Amazônico Sul (Peru-Brasil-Bolívia) - Abrange os principais gargalos de articulação localizados próximos à tríplice fronteira Peru, Brasil e Bolívia.
- Eixo Interoceânico de Capricórnio - É integrados pelos estados de Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, que têm conexão com o Oceano Atlântico, e Mato Grosso do Sul, no Brasil, pelas regiões nordeste e noroeste da Argentina, pelo Paraguai, pelos departamentos de Santa Cruz, Tarija e Potosí da Bolívia, e pela região litoral do Oceano Pacífico ao norte do Chile.
- Eixo Interoceânico Central (Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru) - Interligação transversal entre Peru, Chile, Bolívia, Paraguai e Brasil (Mato Grosso,

Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná), e de portos do Atlântico e do Pacífico, como Santos-Corumbá-Puerto Suarez-Arica (Brasil-Bolívia-Chile).

➤ Eixo do Sul (ou Eixo da Bacia do Prata) - Abrange Chile e Argentina. É o menor dos eixos bioceânicos em cobertura geográfica.

➤ Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná - Abrange grande parte da bacia dos Rios Paraguai, Paraná e Uruguai, que têm orientação norte-sul, e fazem parte das fronteiras entre Brasil e Bolívia, Brasil e Paraguai, Paraguai e Argentina, Argentina e Brasil, e Uruguai e Argentina. Esse eixo tem orientação leste-oeste dada pelo rio Tietê, que se desenvolve no estado de São Paulo, Brasil. É conectado a corredores rodoviários e ferroviários transversais que o vinculam aos Eixos Interoceânico Central, de Capricórnio e Mercosul-Chile.

Os Eixos Mercosul-Chile e Andino apresentam padrões claros de comércio regional e integração física, e contam com instituições capazes de auxiliar no processo de integração. Os demais Eixos abrangem regiões emergentes, com potencial de crescimento, se suprimidas as restrições físicas. Esses Eixos constituem as principais articulações entre os dois primeiros eixos estabelecidos, e a incorporação da Guiana e do Suriname à dinâmica de integração sul-americana. (SILVEIRA, 2003). Para melhor visualização, os Eixos podem ser observados no Mapa 1, na página seguinte.

Passando-se ao acompanhamento dos projetos executados no âmbito da IIRSA, identifica-se que, dos projetos definidos na AIC 2005-2010, em 2010, apenas 2 haviam sido concluídos, a Ponte sobre o Rio Acre e a Ponte sobre o Rio Takutu (IIRSA, 2010). 19 projetos encontravam-se em fase de execução, vários deles próximos de serem concluídos, 8 estavam em fase de pré-execução, e 2 em fase de perfil (IIRSA/COSIPLAN, 2011).

Analisando os dados sobre um foco um pouco diferente, a IIRSA (2010) destaca que, em 2005, havia 10 projetos em execução. Em 2010, esse número passou para 19, e 2 projetos foram concluídos, demonstrando que a agenda estava sendo executada, promovendo a integração física da região.

Isto adquire um grande valor, não só pela construção das obras físicas em si mesmas e seu potencial impacto, mas também pelo próprio processo de integração que está ocorrendo (acordos, diálogos, consensos), tanto dentro de cada um dos países quanto entre nações vizinhas, apesar dos obstáculos técnicos, econômicos, financeiros e políticos que possam se apresentar. (IIRSA, 2010, p. 36)

Mapa 1: Eixos de Integração e Desenvolvimento – EID



Fonte: COSIPLAN (2017, p. 261)

Dos projetos que integravam a Agenda 2005-2010 e que não foram concluídos, vários passaram a integrar a Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API), elaborada em 2011.

Apesar das boas intenções identificadas nos documentos oficiais da IIRSA, os resultados da execução da API, elaborada em 2011, parece não terem sido muito positivos. Em 2017, a API foi revista, adaptada às novas configurações sociopolíticas da região e mundiais, que impactam nas decisões de investimento em infraestrutura pelos países, como mudanças de governo, nas relações comerciais mundiais, e nas alianças entre os países, tanto regionais, quanto globais. (COSIPLAN, 2017)

Durante o trabalho de revisão da Agenda de Projetos Prioritários, em 2017, concluiu-se pela elaboração da API 2022 e API 2027. Os projetos previstos na API elaborada em 2011 foram redistribuídos nas duas novas agendas, prevendo-se novos prazos para conclusão e algumas exclusões de projetos da agenda. (COSIPLAN, 2017). Para a revisão, argumenta-se que,

Las delegaciones presentes reconocieron la necesidad de mantener un alto compromiso de acción sobre los proyectos API, teniendo en cuenta factores fundamentales a la hora de planificar las obras de infraestructura como la estabilidad de las políticas de estado para el desarrollo de los programas a largo plazo; las circunstancias económicas internacionales complejas e inciertas hacia el futuro; y las consecuencias del cambio ambiental que provocan situaciones de emergencia y reconstrucción imprevistas. (COSIPLAN, 2017, p. 33)

A API 2022 prevê a execução de 14 projetos estruturados, que representam 42 projetos individuais, enquanto a API 2027 é composta por 12 projetos estruturados, que representam 35 projetos individuais. (COSIPLAN, 2017)

Cabe lembrar que a revisão da Agenda de Projetos Prioritários precede a retirada de vários países da Unasul e a formação do Prosul, situação essa com grande potencial de gerar novas mudanças nas prioridades para execução dos projetos de investimento para integração regional, à medida que novas alianças e acordos são estabelecidos entre os Estados.

Outra situação que deve afetar a prioridade dos projetos da agenda para integração da infraestrutura sul-americana encontra referência no interesse da China em investir em infraestrutura na região.

O cenário atual permite-nos colocar em questionamento o futuro da IIRSA. Uma vez que a Unasul foi esvaziada pelos Estados Sul-Americanos e novos acordos multilaterais foram celebrados, gera-se uma incerteza em relação à continuidade da

IIRSA. Ainda que alguns projetos continuem sendo executados, espera-se mudanças na sua coordenação, que deverá ater-se a acordos multilaterais, com interesses individuais, e não mais regionais, pensando-se em América do Sul.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os países sul-americanos, comumente, unem-se bilateralmente ou multilateralmente para a formalização de acordos e tratados para o fortalecimento de suas relações e atingimento de objetivos nacionais. A IIRSA representa a primeira movimentação de todos os países sul-americanos para a cooperação em torno de um objetivo comum, que seria a integração regional do continente Sul-Americano.

Ao analisar o processo de formação da IIRSA, observa-se o movimento e a articulação dos países para o planejamento e estruturação de projetos para a integração da região. Os documentos oficiais da IIRSA indicam que, para o planejamento dos projetos, pensou-se, além de potencializar as articulações já existentes, na integração das regiões isoladas, com baixo nível de desenvolvimento econômico, de forma a contribuir para a redução das desigualdades regionais e sociais, e para a diminuir as assimetrias entre os países sul-americanos.

A estrutura de planejamento da IIRSA tratou de mapear as regiões isoladas por barreiras naturais, com baixo nível de desenvolvimento econômico e limitada capacidade de investimentos em infraestrutura para conexão regional, e propôs a concentração de esforços regionais para a integração dessas regiões isoladas, pela implementação de projetos de investimento concentrados em dez Eixos de Integração e Desenvolvimento, organizados em faixas concentradoras de fluxos comerciais, visando uma integração que levasse à convergência gradual dos serviços de infraestrutura de energia, comunicação e transporte em toda a região sul-americana.

Essa institucionalização da função de integração da infraestrutura Sul-Americana, conformada na IIRSA, tem um valor que vai além da execução dos projetos de investimento, promovendo um processo de integração dado por acordos, diálogos e consensos entre os países sul-americanos.

Atendo-se aos resultados efetivos da iniciativa, observa-se que a execução das Agendas de Projetos Prioritários de 2005 e 2011 pouco avançou. Apenas 2 projetos da Agenda de 2005 foram concluídos. Vários projetos da Agenda de 2005 que não foram

concluídos até 2010, passaram a compor a Agenda de 2011. Esta última foi revista em 2017 e os projetos foram rearranjados em agendas projetadas para 2022 e 2027.

A perspectiva de fortalecimento da economia, aumento na retenção dos benefícios do comércio na região, e proteção contra flutuações no mercado internacional, que seriam gerados pela maior integração produtiva entre os países sul-americanos, decorrente da integração da infraestrutura regional promovida pela IIRSA, não foi exitosa.

Considerando o objetivo do trabalho, que era mapear as razões pelas quais o sucesso da IIRSA importa para o campo da segurança, defesa e desenvolvimento nacionais, identifica-se, pelos documentos da IIRSA, que a questão do desenvolvimento foi fortemente considerada para o planejamento e definição dos eixos de desenvolvimento para integração regional, prevendo a conexão de regiões atualmente isoladas e pouco desenvolvidas aos eixos de integração regional. A maior integração regional sul-americana, no entanto, não pode ser efetivamente observada, dado o baixo número de projetos concluídos, dentre aqueles previstos na Agenda de prioridades da IIRSA.

No que se refere à importância da integração para a segurança e defesa nacionais, essa relação encontra sustentação na teoria Funcionalista, para a qual os Estados decidem cooperar em funções específicas e, para isso, abrem mão de parte da sua soberania em troca da manutenção da paz. Outra teoria sobre a qual essa afirmação pode se sustentar é a teoria Transnacionalista, de Karl Deutsch, para quem, o processo de integração relaciona-se à formação de uma comunidade de segurança. No entanto, a teoria que parece mais se aproximar do modelo adotado para a América do Sul, pela institucionalização da IIRSA, é a teoria Neofuncionalista, de Hass.

Para a teoria Neofuncionalista, as instituições dão um sentido de comunidade aos Estados que decidem integrar-se. Outro conceito trazido por essa teoria é o *spillover*, segundo o qual, a integração de uma função conduz à integração de outras funções, intensificando cada vez mais a integração, e, ao não ceder às novas demandas por integração, o governo pode colocar em risco os processos já consolidados.

Ao contrário da teoria Transnacionalista, para a qual o processo de integração tem início nas articulações funcionais entre as comunidades, que levam os indivíduos a assimilarem sua participação em uma comunidade maior, para então mobilizarem

esforços para uma institucionalização, a teoria Neofuncionalista propõe que a institucionalização precede o sentimento de comunidade.

O movimento de integração sul-americano teve início justamente pela institucionalização da IIRSA, envolvendo a cooperação entre os países da região. Observa-se alguns movimentos de *spillover* que decorreriam dessa primeira iniciativa, como o caso da criação de um banco sul-americano para o financiamento aos investimentos, por exemplo, que chegou a ser criado, mas não foi aparelhado.

Observando-se os preceitos da teoria Neofuncionalista, de que a institucionalização leva os cidadãos a reforçarem laços de lealdade para com as nações que integram a instituição, havendo um extravasamento do sentimento nacionalista para um sentimento supranacional, infere-se que a iniciativa para a integração da região sul-americana, formalizada na criação da IIRSA, pode ser vista como um grande passo para um processo de formação de um sentimento de comunidade sul-americana de nações, fundamental para a manutenção da paz na região.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Diana; PANEZ, Alexander; PEREGALLI, Alessandro. **Infraestrutura Regional Sul-Americana. 20 anos da IIRSA na América do Sul: quem está comemorando agora?** Brasil: Le Monde Diplomatique, 2020. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/20-anos-da-iirsa-na-america-do-sul-quem-esta-comemorando-agora/>. Acesso em: 10/11/2020.

BRASIL. **Constituição Federal**. 1988

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da UNASUL – Rio de Janeiro, 28 de abril de 2011**. 2011. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/2580-conselho-de-infraestrutura-e-planejamento-cosiplan-da-unasul-rio-de-janeiro-28-de-abril-de-2011>. Acesso em 11/11/2020.

BRASIL. **Livro Branco de Defesa Nacional**. 2020.

CARVALHO, Thiago B. **Geopolítica brasileira e relações internacionais nos anos 50 : o pensamento do General Golbery do Couto e Silva**. Dissertação (Mestrado). Brasília: Instituto Rio Branco, 2005.

CONSELHO SUL-AMERICANO DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO (COSIPLAN). Disponível em: <http://iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=121>. Acesso em 08/11/2020.

COSIPLAN. **Cartera de Projectos 2017**. Argentina. Unasul, 2017. Disponível em: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_DIGITAL.pdf. Acesso em 16/11/2020.

IIRSA. **Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010**. Relatório de Avaliação – Julho de 2010. IIRSA, 2010. Disponível em: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/aic_2005_2010_relatorio_d_e_avaliacao.pdf. Acesso em 16/11/2020.

IIRSA/COSIPLAN. **Agenda de Projetos Prioritários de Integração**. Cosiplan, 2011. Disponível em: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/api_agenda_de_projetos_port.pdf. Acesso em 16/11/2020.

LIMA, Maria R. S [et al.]. **Atlas da Política Brasileira de Defesa**. Rio de Janeiro: Latitude Sul, 2017.

MATTOS, Carlos M. Geopolítica (Vol. III). **Síntese de 70 anos do pensamento geopolítico brasileiro**. Editora FGV, 2011. p. 203-222.

MILANI, Carlos R.S.; MUÑOS, Enara E.; DUARTE, Rubens S.; KLEIN, Magno. **Atlas da política externa brasileira** / Carlos R. S. Milani ... [et. al.] - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : CLACSO; Rio de Janeiro : EDUerj, 2014.

SARFATI, Gilberto. **Teorias da Integração**. In: Teoria das Relações Internacionais. São Paulo: Saraiva, 2005. p. 183-190.

SILVEIRA, José P. **Herramienta de Trabajo para el Diseño de una Visión Estratégica de la Integración Física Suramericana**. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Venezuela: IIRSA, 2003. Disponível em: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cde4_caracas03_vesa.pdf. Acesso em 11/11/2020.

VERDÉLIO, Andreia. **Brasil formaliza saída da Unasul para integrar Prosul**. Brasília: Agência Brasil, 2019. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2019-04/brasil-formaliza-saida-da-unasul-para-integrar-prosul>. Acesso em 14/11/2020.