

PENSANDO O SISTEMA BRASILEIRO E CIRCULAÇÃO AMÉRICA DO SUL

THINKING ABOUT THE BRAZILIAN SYSTEM AND CIRCULATION IN SOUTH AMERICA

PENSANDO EN EL SISTEMA BRASILEÑO Y LA CIRCULACIÓN EN AMÉRICA DEL SUR

¹Ana Maria Libório de Oliveira

²Maria de Nazaré Teles de Lima

³Emanuele Martins Teles

⁴Wendell Teles de Lima

⁵Eliuvomar Cruz da Silva

⁶Laury Vander Leandro de Souza

RESUMO: Este artigo, busca demonstra a importância da integração dos países da América do Sul, para tornar a região mais competitiva tendo em vista o mundo globalizado, sendo necessário para todos os países da América do Sul, buscar associação entre eles, e tentar tirar vantagem da configuração geográfica das bacias oceânicas, com isso surge na América do Sul para se pensar uma infraestrutura em conjunto, no século XXI para tornar os países do subcontinente mais competitivo, metodologia é bibliográfica direcionada com o assunto e trabalhos acadêmicos, sendo assim a infraestrutura todo tipo na América do Sul e Brasil são fundamentais para dinâmica dos fluxos econômico, na grande extensão territorial.

Palavras-Chave: infraestrutura, circulação, grandes espaços.

ABSTRACT: This article seeks to demonstrate the importance of the integration of the countries of South America, to make the region more competitive in view of the globalized world, being necessary for all the countries of South America, to seek association between them, and to try to take advantage of the geographical configuration of the oceanic basins, with this arises in South America to think about an infrastructure together, in the 21st century to make the countries of the subcontinent more competitive, methodology is bibliographical directed with the subject and academic works, being thus the infrastructure all kinds in South America and Brazil are fundamental for the dynamics of economic flows, in the great territorial extension.

Key words: infrastructure, circulation, large spaces.

RESUMEN: Este artículo busca demostrar la importancia de la integración de los países de América del Sur para hacer que la región sea más competitiva en el contexto del mundo globalizado. Es necesario que todos los países sudamericanos busquen asociaciones entre sí y aprovechen la configuración geográfica de las cuencas oceánicas. De esta manera, surge en América del Sur la necesidad de pensar en una infraestructura conjunta en el siglo XXI para volver más competitivo al subcontinente. La metodología utilizada es bibliográfica, enfocada en el tema y en trabajos académicos. Así, la infraestructura de todo tipo en América del Sur y en Brasil resulta fundamental para la dinámica de los flujos económicos en la gran extensión territorial.

Palabras clave: infraestructura, circulación, grandes espacios.

1 Professora do Instituto Federal de Brasília - IFB, Doutora em Educação, Mestra em Estudos Amazônicos, Licenciada em Matemática. Membro dos núcleos de pesquisa CNPQ: GPEG-UEA e NEPECS – IFG, ana.liborio@ifb.edu.br

2 Doutora em Educação. Profa. Universidade Federal do Amazonas/UFAM.

3 Especialista em Docência para a Educação Profissional e Tecnológica/IFES.

4 Pós-Doutor em Geografia, Professor da UEA-ENS

5 Doutor em Educação, Professor da SEDUC-Am

6 Doutora em Educação, Pedagoga SEMED – Tabatinga - Am

INTRODUÇÃO

No contexto do século XXI, o Brasil busca estabelecer uma rota estratégica de acesso ao Pacífico Sul, reconhecido como a principal bacia oceânica diante da crescente demanda do mercado mundial. Nesse cenário, torna-se imprescindível a associação com os demais países da América do Sul, de modo a potencializar a integração regional e ampliar a competitividade do subcontinente.

Muitas dessas propostas visavam, basicamente, ao fortalecimento da figura do Estado e à efetivação da integração dos mercados (que até então eram regionais), além de constituírem o fundamento da ambição geopolítica pela Unidade Nacional. Apontamos, neste texto, que, inicialmente, um dos agentes utilizados nessa estratégia foi a aviação, justamente por não demandar enorme dotação de recursos como, por exemplo, o montante exigido para a abertura de novas rodovias ou para a expansão das ferrovias. Cabe lembrar que, no início de suas atividades, a aviação exigia apenas um campo de pouso (numa fazenda, num pasto ou num “descampado”). (Gallo, p. 60, 2010)

A ideia inicial era de que o Corredor Bioceânico se constituiria de aproximadamente 4 mil km de rodovias que atravessariam o continente sul-americano no sentido Leste-Oeste, a partir do Porto de Santos, cortando a Bolívia e chegando aos portos chilenos de Arica e Iquique. Dessa forma, os bolivianos poderiam dispor de maior facilidade de transporte e acesso ao mar.

Na figura abaixo, observa-se uma associação entre países da América do Sul, que constitui um dos elementos unificadores por meio de uma rede de transporte que percorre o subcontinente, aproximando os países, integrando-os e tornando-os mais competitivos no mundo globalizado. Com o recente período de crescimento econômico dos países da região, torna-se imprescindível a adoção de políticas claras frente aos problemas referentes à produção e ao uso dos recursos energéticos, tendo em vista sua importância para os transportes e para os aparelhos produtivos em geral. Somado a isso, têm adquirido destaque nas agendas governamentais as políticas de integração relacionadas à infraestrutura. Sob esse aspecto, para a ampliação do comércio de forma a favorecer as economias de maneira multilateral, é importante o desenvolvimento de rotas de ligação entre os países. Essa é a segunda hipótese específica deste trabalho. Além disso, é consensual o entendimento de que a ampliação da infraestrutura geral (rodovias, portos, gasodutos, entre outros) poderá favorecer a industrialização, aumentar a conectividade (dos insumos à produção e distribuição) e impulsionar o desenvolvimento da região. (Passos, p. 12, s.d.)

Observa-se que as regiões com menor infraestrutura fazem parte das preocupações da IIRSA, como o eixo Amazonas. Com isso, outras áreas, pensadas em caráter transnacional, também começam a ser consideradas. Como visto na figura abaixo.

FIGURA 01: CORREDOR BIOCEANICO



FONTE: Corredor bioceânico

Para Herz & Hoffman (2004, p. 168 apud Santos, 2014, p. 59), “a integração pode ser definida como um processo ao longo do qual atores, inicialmente independentes, se unificam, ou seja, tornam-se parte de um todo.” Não necessariamente esses atores precisam ser governamentais, como as autoras exemplificam posteriormente. Contudo, nesta proposta trabalha-se com atores estatais que possuem interesses em ganhos e em reduzir suas vulnerabilidades. Exposto isso, Chiarella e Cortegiano Júnior (1995) percebem, como argumento da integração, o desejo nacional de inserção no sistema internacional, destacando, na relação Brasil-Peru, o papel da Amazônia não apenas como região compartilhada, mas também como via de comunicação entre os oceanos Atlântico e Pacífico. (Da Silva Júnior, p. 29, 2019).

Conforme a citação acima e a figura abaixo, observa-se que o Brasil procura caminhos alternativos para o Oceano Atlântico por meio de diversos países banhados pelo Pacífico Sul, ou próximos a ele. É o caso da Bolívia, que, apesar de não possuir saída para o mar, aproxima-se estrategicamente do Pacífico Sul.

FIGURA 02: CORREDOR BIOCEANICO BRASIL, PERU E BOLÍVIA.



FONTE: mapa+bioceanico+brasil+e

Essas rotas “alternativas” consistem em nós ferroviários e rodoviários, uma junção de elementos que incorporam outros países. Na busca pelo acesso ao Pacífico Sul, têm-se em mente os fluxos econômicos mundiais que surgiram com os países do sudoeste asiático, cujas economias se fortaleceram e configuram-se como potenciais candidatas a se tornar uma das principais economias do mundo.

Por esse motivo, a “conquista” econômica e diplomática do Pacífico sempre pareceu distante e secundária até o final do século XX. Contudo, diversos fatores mudaram nas últimas décadas, aumentando a importância e o interesse pelo Pacífico, tanto para o Brasil quanto para toda a América do Sul. Entre eles: i) a expansão econômica da Ásia e a transformação da Bacia do Pacífico no espaço mais dinâmico da economia mundial, tornando-se novo foco das disputas geopolíticas globais; ii) a transformação da China em um dos principais parceiros comerciais e fonte de investimentos para o continente sul-americano; iii) e, finalmente, a transformação da América do Sul em um espaço de competição entre dois projetos de integração econômica e de hegemonia política: o MERCOSUL, liderado por Brasil e Argentina, e a Aliança do Pacífico, reunindo Colômbia, Peru e Chile, ao lado do México, com apoio dos Estados Unidos. (Padula; Fiori, p. 539, 2016).

Sendo assim, a Bolívia volta a assumir importância para a geopolítica brasileira, na busca por fluxos internacionais voltados ao escoamento e à projeção do país no cenário mundial, como elemento decisivo para suas futuras estratégias.

A configuração da geopolítica mundial, desde o fim da Guerra Fria, vem passando por mudanças rápidas e complexas que sugerem o advento de uma nova ordem mundial. Nesse novo cenário, em que a multipolaridade ganha terreno, a América do Sul tem se tornado um novo tabuleiro geopolítico, sobretudo a partir do início do século XXI, em um contexto marcado pela maior autonomia dos países da região, pelo declínio da hegemonia onipresente dos Estados Unidos e pelo crescimento da presença da China.

A reconfiguração da ordem econômica, política e estratégica compreende o fortalecimento de diversos processos de integração regional de cunho econômico-comercial, como a União Europeia, o NAFTA (Acordo de Livre-Comércio da América do Norte) e o Mercosul. O advento da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 1995, consagrou o estímulo à liberalização do comércio mundial, baseado em regras, e os Estados passaram a enxergar no comércio novas oportunidades para seus projetos de desenvolvimento. As iniciativas regionais tornaram-se instrumentos essenciais para a consecução dessas novas perspectivas, embora a conformação dos projetos de integração tenha implicado o surgimento de agrupamentos com visões nem sempre convergentes. (Simões, p. 2, 2018).

Como se observa na citação acima, o Brasil busca, como estratégia, associar-se a alianças comerciais, como a Aliança do Pacífico, para escoar sua produção via Pacífico Sul. Essa aliança pode servir de forma imediata ao Brasil e à sua produção. A figura abaixo mostra que a Aliança do Pacífico procura inserir os países da América do Sul nos fluxos econômicos mais relevantes do mundo. Mesmo países não associados, como o Brasil, beneficiam-se dessa articulação ao exportar seus produtos por meio dos países que compõem a aliança. A estratégia consiste em criar uma rede de circulação entre os países banhados pelo Pacífico Sul, o que fundamenta a ideia de construir uma rede de circulação bioceânica, capaz de abrir espaço para o acesso simultâneo aos dois oceanos que envolvem a América do Sul. Abaixo, observam-se os países signatários da aliança, conforme a figura.

FIGURA 04: PAÍSES QUE FORMAM A ALIANÇA COM O PACÍFICO



FONTE: mapa+da+aliança+do+pacifico

METODOLOGIA

Este artigo utiliza como método a pesquisa bibliográfica. De acordo com a FUCAMP, a pesquisa bibliográfica consiste no levantamento e na revisão de obras publicadas sobre a teoria que orienta o trabalho científico, exigindo dedicação, estudo e análise por parte do pesquisador. Dessa forma, busca-se reunir e examinar textos publicados, incluindo trabalhos acadêmicos e artigos de revistas indexadas sobre o tema.

Portanto, no século XXI, o Brasil procura novos caminhos de acesso ao Pacífico Sul para o escoamento de seus produtos. Com isso, busca inserir-se nesse mercado mundial promissor, marcado pela emergência dessa bacia oceânica.

Embora não exista uma única visão coesa por parte das abordagens de autores dessa corrente para tratar da integração regional, parte-se aqui de uma perspectiva realista das relações internacionais, considerando algumas limitações presentes nessa

concepção (GILPIN, 2001; PADULA, 2010, 2011). As relações de poder interestatais, ou mais especificamente a distribuição de poder no âmbito do sistema internacional e entre os Estados da região analisada, são fundamentais para compreender as possibilidades e os desafios do processo de integração. As relações de poder dentro dos Estados não são desprezadas, embora não recebam ênfase nesta análise, mais focada nas relações interestatais em um ambiente internacional naturalmente competitivo, expansivo e anárquico. Nessa perspectiva, as escolhas dos Estados por um arranjo (ou modelo) de integração regional dependem tanto das coalizões internas de poder quanto das pressões ou constrangimentos exercidos no âmbito internacional — por Estados ou instituições internacionais constituídas a partir das relações entre os Estados —, além das condições materiais (distribuição de capacidades) e não materiais (ideológicas e culturais). Assim, dependendo do grau de institucionalização política interna e das relações de poder internas e externas, o Estado não se comporta como um ator unitário, capaz de identificar e perseguir racionalmente seus interesses nacionais — entendidos como o interesse de longo prazo da coletividade —, mas sim como um ator cujos interesses resultam das pressões políticas internas e internacionais. Ainda assim, esses Estados não se isolam do ambiente interestatal competitivo, conformato por conflitos de interesses entre eles. (PADULA, 2012, p. 31).

Observa-se, na citação acima, que as associações econômicas tendem a se formar por interesses, como é o caso da Aliança do Pacífico, da qual o Brasil começa a participar, independentemente de não ser banhado pelo oceano Pacífico. O que importa, nesse contexto, é o peso comercial que o país pode exercer dentro da aliança.

Em primeiro lugar, chama a atenção o fato de que, após as experiências de integração econômica dos anos 1990, com viés predominantemente comercial, a agenda regional passou a dar enfoque à busca de mecanismos mais efetivos para consolidar o desenvolvimento e a independência econômica da região. A IIRSA coloca a integração física à frente da integração econômica, com o objetivo de acelerar o processo de integração sul-americano. Orientada por uma visão estratégica regional, estabelece as bases para ampliar o comércio intrarregional, permitindo reter e distribuir uma maior parte de seus benefícios, ao mesmo tempo em que aumenta a competitividade da região (QUINTANAR; LÓPEZ, s.d., p. 215).

Considerando a citação acima, o Brasil procura alternativas para acessar a bacia atlântica sul e escoar sua produção, tendo em vista o objetivo de se projetar como uma potência geopolítica mundial. Essa posição varia conforme os interesses nacionais, não se limitando à busca de hegemonia regional, mas sim à inserção global. Nesse sentido, a IIRSA fortalece os interesses estratégicos do país, como demonstrado anteriormente.

A Lei nº 11.754, de 23 de agosto de 2008, em seu Art. 3º, cria a Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE), dividindo o país em inúmeras áreas voltadas para o exterior e englobando todas as regiões nacionais. Essas áreas foram denominadas Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), conforme a figura abaixo.

FIGURA 05: IIRSA BRASIL NO TERRITÓRIO BRASILEIRO



FONTE: iirsa.org/admin_iirsa_we

Tendo em vista o processo de integração da América do Sul, todas as regiões do Brasil tendem a se configurar conforme as necessidades de integração com os demais países do subcontinente. Nesse contexto, é pensada uma rede de infraestrutura articulada com os países da América do Sul.

A organização espacial, por meio de divisões regionais, evidencia as diferentes formas de integração da América do Sul e contribui diretamente para o desenvolvimento inter-regional e intra-regional da economia. Para compreender como esse processo vem ocorrendo ao longo da última década, período em que a IIRSA foi instituída, é necessário desenvolver um breve aparato histórico da América Latina desde o início do século XIX (DA SILVA, 2013, p. 14).

Sendo assim, todo o território brasileiro foi planejado em termos de infraestrutura, em articulação com os países da América do Sul, visando aos fluxos econômicos por meio de uma rede de circulação integrada com os demais países que compõem o subcontinente.

O fato é que o atual cenário político mundial, como amplamente reconhecido, ostenta a marca da transição, na qual forças muitas vezes antagônicas podem atuar simultaneamente em um mesmo espaço, provocando impactos de diversas intensidades e escalas. Diante desse quadro de incertezas, o melhor caminho é evitar

a armadilha das dicotomias e conceber o sistema internacional como uma configuração extremamente complexa, mutável e hierarquizada.

Isso significa vislumbrá-lo em sua natureza multidimensional — para utilizar a expressão de Raffestin —, no qual se encontram integrados às suas instituições e normas legais e consuetudinárias de convivência cerca de duas centenas de Estados que operam atualmente em um contexto de globalização econômica acelerada. Reconhece-se que nele também gravitam inúmeras expressões e frações do poder econômico, político e estratégico-militar. Participam desse sistema tanto o desmesurado poder da única superpotência militar mundial, contrastado por um pequeno grupo de antigas e novas grandes potências, quanto a emergência e afirmação de um grupo maior de potências médias ou emergentes. Na base — ou periferia desse sistema — encontra-se a grande maioria de seus atores principais, formada por pequenos Estados, alguns tão pobres e frágeis que, em outros períodos da história, correriam o risco de desaparecer. Por isso, têm sido denominados pelo neo-realismo político norte-americano como *weak states* (DA COSTA, 2009, p. 2).

Observa-se, na citação acima, que os países da América do Sul tendem a consolidar-se para se fortalecer no cenário internacional e tornar-se mais competitivos por meio de associações e acordos de diversas naturezas.

As origens da UNASUL remontam à Primeira Reunião de Presidentes da República da América do Sul, realizada em Brasília, nos dias 31 de agosto e 1º de setembro de 2000, a convite do presidente brasileiro Fernando Henrique Cardoso. Nessa ocasião, discutiu-se como organizar a convivência cooperativa e coordenada entre os Estados nos setores de comércio, infraestrutura, combate às drogas ilícitas, informação e tecnologia — objetivo oriundo da “convicção de que a contiguidade geográfica e a comunidade de valores levam à necessidade de uma agenda comum de oportunidades e desafios específicos” (COMUNICADO DE BRASÍLIA, 2000, § 2). Os mesmos fins e princípios foram reiterados no Consenso de Guayaquil, assinado na Segunda Reunião de Presidentes da América do Sul (Guayaquil, 26 e 27 de julho de 2002), que conferiu especial ênfase ao plano de ação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) (MEUNIER; MEDEIROS, 2013, p. 674).

Dessa forma, a citação acima demonstra que a IIRSA é fundamental para incentivar as redes de circulação na região, sendo essa uma de suas metas principais: constituir uma rede de circulação no subcontinente para integrar os países.

Essas territorialidades atuam como novas formas de projeção geopolítica e de liderança regional brasileira, além de contribuírem para a redução dos custos de transporte (ZEVALLOS, 1993; COMEGNA, 2014; FRANÇA; GOMES, 2019, p. 5). Assim, a nova geopolítica e logística inaugura um espaço contemporâneo de disputas de poder, no qual se conformam e se chocam diferentes espaço-tempos: o das corporações e o dos produtores familiares. Tempo e espaço fundem-se como um novo recurso geopolítico das corporações, que, sob o poder tecnológico e financeiro, avançam com maior velocidade, ameaçando a produção e a qualidade de vida das populações dependentes da geografia anterior (BECKER, 2005).

Uma das problemáticas que surgem na constituição de novas estradas na Amazônia é o asfaltamento das vias já existentes. Esse processo fortalece o modal rodoviário como padrão de desenvolvimento, mas pode trazer grandes impactos ambientais para diversas partes do território, provocando degradação em várias áreas da região. Como se observa, a questão logística na Amazônia, marcada por grandes projetos voltados para a área, já trouxe impactos

significativos, como ocorreu com a construção da rodovia federal Belém-Brasília, em nome da integração da região com o restante do país.

FIGURA 06: RODOVIA FEDERAL BELÉM- BRASÍLIA



FONTE: mapa+da+rodovia+belém+brasília

No entanto, a constituição das rodovias federais pensadas para a região, cuja imagem permanece cristalizada até os dias atuais pelos governos militares, seguiu a doutrina da segurança nacional voltada para a Amazônia, em função do período vivenciado durante a Guerra Fria. As estradas na região tinham a função de criar um cerco de isolamento em relação aos países estrangeiros.

Embora as vias de circulação permitam o deslocamento de produtos, os homens não trocam apenas mercadorias por meio delas, nem as utilizam exclusivamente para esse fim; pelas vias, também se trocam pensamentos. A própria circulação não se restringe a fins econômicos, sendo, sobretudo, uma intervenção direta do Estado. A “circulação terrestre tem um caráter político”, principalmente quando o Estado busca transmitir o pensamento e as vontades coletivas para todo o território, com o objetivo de neutralizar tendências centrífugas (VALLAUX, 1914, p. 272). Vallaux destaca que as vias de circulação foram concebidas não apenas para atender princípios econômicos, como o escoamento de riquezas; o traçado das vias também obedece a aspectos geopolíticos clássicos, de interesse estatal, como o cercamento das fronteiras políticas e o acesso a elas (OLIVEIRA NETO, 2019, p. 1).

Como se observa na citação acima, além de proteger contra possíveis ameaças de países vizinhos, as estradas servem como meio de circulação e de fluxos econômicos para os lugares

mais distantes da capital nacional, no caso amazônico. Dessa forma, dinamizam os espaços fronteiriços na borda do território nacional, fortalecendo essas áreas como zonas de segurança nacional.

O pensamento geopolítico nacional, enquanto estudo sistematizado, foi impulsionado pelas publicações de Everardo Backheuser. As associações, ao longo da história do Brasil, entre políticos e militares para a conquista do poder político, sempre levaram à quebra da disciplina e à cisão das Forças Armadas, como constata Nelson Werneck Sodré. A geopolítica é uma teoria do poder, apoiada fundamentalmente no território, e só tem valor, conforme Oliveira S. Ferreira, se utilizar os fatores geográficos na formulação de uma política. A dinâmica de uma geopolítica militar fundamenta um pensamento político-administrativo para o governo do território, da natureza e da nação, instituindo práticas e categorias historicamente fabricadas para lidar com a complexidade territorial brasileira em geral, e amazônica em particular (MEDEIROS, 2016, p. 146).

Na citação acima, observa-se que os militares, apesar das críticas que recaem sobre eles, conseguiram atuar como gestores territoriais geopolíticos importantes, considerando a dimensão do espaço territorial brasileiro, sendo a região amazônica prioritária em seus governos.

Com isso, torna-se necessário pensar em um novo modal para a Amazônia, bem como em uma nova concepção para as estradas existentes na região, levando em conta os recursos naturais. É preciso refletir sobre a infraestrutura rodoviária como parte de uma geopolítica ambiental neste século.

A questão ambiental encontra sua dimensão geopolítica em dois pontos: o primeiro diz respeito à escassez de recursos cruciais para a sobrevivência humana. Quando tais recursos começarem a faltar para as populações dos países desenvolvidos do Norte, os vácuos de poder localizados na América Latina, África e Ásia serão alvos de ocupação econômica ou mesmo de intervenções militares. Essa é uma situação potencial que não deve ser ignorada, sobretudo porque o mundo já testemunhou experiências semelhantes: em 1967, Israel tomou da Síria as Colinas de Golã para assumir o controle de nascentes de água potável; em 1963, Brasil e França mobilizaram suas marinhas para disputar o pescado de lagosta nas costas brasileiras; e a escassez de alimentos estimulou o ódio entre hutus e tutsis em Ruanda, levando ao massacre dos segundos pelos primeiros (DIAMOND, 2006; MARTINS; PIANOVSKI, 2013, p. 34).

endo em vista que o bioma amazônico deve ser considerado em sua totalidade, todas as obras estruturais voltadas para essa região — como o asfaltamento das estradas existentes e a possível mudança de modal — precisam ser pensadas sob a perspectiva de uma geopolítica ambiental.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O sistema de circulação brasileiro, articulado com o contexto sul-americano, encontra na IIRSA um marco fundamental para a construção de uma rede de integração física e logística em todo o subcontinente. Essa iniciativa promove a consolidação de diferentes

modais de transporte, com a finalidade de escoar a produção existente e atender às demandas do mercado internacional, aproximando os países da América do Sul e fortalecendo sua inserção global.

Nesse sentido, torna-se imprescindível refletir sobre as obras estruturais voltadas para a Amazônia, considerando não apenas a lógica da integração econômica, mas também a dimensão ambiental. A construção e o asfaltamento de estradas, bem como a possível adoção de novos modais, devem ser pensados sob a perspectiva de uma geopolítica ambiental, capaz de equilibrar o desenvolvimento econômico com a preservação dos recursos naturais e da biodiversidade amazônica.

Assim, o desafio contemporâneo consiste em harmonizar a integração regional e a competitividade internacional com práticas sustentáveis, que assegurem a proteção do bioma amazônico e garantam que a infraestrutura planejada contribua para o desenvolvimento equilibrado da região e para a projeção do Brasil como ator relevante no cenário geopolítico mundial.

BIBLIOGRAFIA:

A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA O BRASIL, <https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/Artigo-tecnico-n-05.pdf>

DA SILVA JÚNIOR, Carlos Henrique Ferreira. CORREDORES BIOCEÂNICOS PERU-BRASIL: INTEGRAÇÃO REGIONAL COMO VIA DE PROJEÇÃO INTERNACIONAL, Revista **HOPLOS**, vol. 3, n.4, 2019.

DA SILVA, Márcia Cristofio. OS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA IIRSA: UMA ANÁLISE DE REGIONALIZAÇÃO, **Monografia**, Brasília 2013.

DA COSTA, Wanderley. O Brasil e a América do Sul: cenários geopolíticos e os desafios da integração, <https://journals.openedition.org/confins/6107?gathStatIcon=true&lang=fr>

DE MEDEIROS, Rodrigo Augusto Lima. Governo da natureza (parte II): a construção de uma Amazônia geopolítica, **file:///C:/Users/Acer/Downloads/3842-17960-2-PB%20(3).pdf**.

dinheiro

GALLO, Fabrício. AS PREOCUPAÇÕES COM A INTEGRAÇÃO TERRITORIAL DO BRASIL E O PENSAMENTO GEOPOLÍTICO NACIONAL: A RELEVÂNCIA DA AVIAÇÃO NA OCUPAÇÃO DO PAÍS, **Entre-Lugar**, Dourados, MS, ano 1, n. 2, 2 Semestre de 2010.

MARTINS, Marcos Antônio Fávaro; PIANOVSKI, Diego. A DIMENSÃO GEOPOLÍTICA DA QUESTÃO AMBIENTAL. **REVISTA ELETRÔNICA PRO-DOCÊNCIA/UEL**. Edição Nº. 5, Vol. 1, jul-dez. 2013.

MEUNIER, Isabel; MEDEIROS, Marcelo de Almeida. Construindo a América do Sul: Identidades e Interesses na Formação Discursiva da Unasul, **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, vol. 56, no 3, 2013.

OLIVEIRA NETO, Thiago. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica, <https://journals.openedition.org/confins/21176>

PADULA, Raphael. A Geopolítica da Bacia do Pacífico e a integração regional na América do Sul, [file:///C:/Users/Acer/Downloads/geograben,+RaphaelPadula%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Acer/Downloads/geograben,+RaphaelPadula%20(3).pdf)

PADULA, Raphael; FIORI, José Luís. Brasil: geopolítica e “abertura para o pacífico”, **Revista de Economia Política**, vol. 36, nº 3 (144), pp. 536-556, julho-setembro/2016.

PASSOS, Thaís Virga. Conexão física e integração política na América do Sul com foco no desenvolvimento socioeconômico: uma análise do Eixo Amazonas, https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36713/1/S2014153_pt.pdf

QUINTANAR, Silvia; LÓPEZ, Rodolfo. O Plano de Ação para a Integração da Infraestrutura Regional Sul americana (Iirsa): oportunidades e riscos. Seu significado para o Brasil e a Argentina, <https://www.scielo.br/j/rbpi/a/HtY3PMPyY9gkQKsLXQkFBQJ/?format=pdf&lang=pt>.

SIMÕES, A aliança do Pacífico e o tabuleiro geopolítico sul-americano. <https://journals.openedition.org/confins/12994?lang=pt>.

SITE:

https://www.google.com/search?q=mapa+da+rodovia+bel%C3%A9m+brasilia+&sca_esv=583980394&hl=pt-BR&tbm=isch&sxsrf=AM9HkKnihkdJ0su_gzICPN6IEjZDdbROvw%3A1700486323546&source=hp&biw=1280&bih=657&ei=s1xbZY6XH5mp1sQPu9axuA0&iflsig=AO6bgOgAAAAAZVtqw_p8jWQoxKldTxmVo8Y0zAa3FIDg&ved=0ahUKEwjOvIia1dKCAxWZlJUCHTtrDNcQ4dUDCAc&uact=5&oq=mapa+da+rodovia+bel%C3%A9m+brasilia+&gs_l=EgNpbWciIG1hcGEgZGEgcm9kb3ZpYSBiZWZDqW0gYnJhc2lsaWEgSjbEAVDFBljEvgFwBngAkAEAmAGrAqAB9TSqAQYwLjMxLjW4AQPIAQD4AQGKAgtnd3Mtd2l6LWltZ6gCCsICBxAjGOoCGCfCAgQQIxgnwgIIEAAYgAQYsQPCAgUQABiABMICDhAAGIAEGIoFGL EDGIMBwgILEAAYgAQYsQMYgwHCAgYQABgIGB7CAgcQABiABBY&sclient=img#imgsrc=RYk9l8BSjW10M