



Integração regional: teoria e inovação do pensamento (Neoinstitucionalismo-não-organizacional)

Artigo Completo

Alexandre Honig Gonçalves (PPGEO UFMS/CPTL) alexandrehgoucalves@gmail.com

Dr. Marcelino Andrade Gonçalves (PPGEO UFMS/CPTL) marcelino.goncalves@ufms.br

Resumo:

Esta obra procura pensar a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Sul-americana - IIRSA - , demonstrando as especificidades do processo e buscando enquadrá-la segundo as teorias internacionalistas de integração dos Estados. Para tanto, foi empregada uma pesquisa exploratória qualitativa, com a finalidade de proporcionar ao leitor o exame do tema em questão, sob um enfoque diferenciado, gerando novas discussões e conclusões, que pautam a construção de uma nova teoria para o rol das escolas de integração no estudo contemporâneo das relações internacionais, o “neoinstitucionalismo-não-organizacional”, uma vez que a metodologia busca conectar os Estados através da “funcionalidade” multi modal, que incide na criação de uma cultura em prol de uma relação mais rápida e profunda entre os atores envolvidos. Sem que, no entanto, exista a possibilidade de subtração da soberania dos Estados, através da edificação de um órgão supranacional de gestão, adequando-se ao aspecto ideológico e político do continente, mostrando-se mais uma opção conceitual para o balizamento e interpretação dos processos de interação entre as nações e favorecendo a percepção adequada aos movimentos geopolíticos da região e da ocupação e manejo dos espaços comuns entre os países.

Palavras-chave: Relações Internacionais; Geografia; Soberania; Economia Internacional; Meio Ambiente.

1 Introdução

A priori, deve ficar claro ao leitor deste estudo que trataremos à questão de integração econômica a partir de uma legenda internacionalista, buscando emoldurar o tema segundo as teorias aplicáveis ao debate das relações internacionais, em específico às escolas e às doutrinas tradicionais. A posteriori, é igualmente importante que o observador deste trabalho esteja plenamente habituado às ideias e paradigmas acerca dos processos de integração propostos pelos pensadores “não-economistas”, que formam a ementa e o alicerce das ponderações deste trabalho. O que não exclui, de forma alguma, a opinião de correntes filosóficas diferenciadas, como a dos realistas, neo-realistas, liberais, neoliberais, marxistas e neomarxistas, que certamente têm importantes considerações e entendimento sobre o processo, mas, todavia podem não ser adequadamente representadas nas reflexões que seguirão infracitadas neste texto.

Ainda, com o propósito de contextualizar o artigo, é essencial que fique explícito desde já que, no Brasil, o programa IIRSA - Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana - é pouco mais que debatido e divulgado pela academia e por atores

do movimento ambientalista, uma vez que a idealização das obras de infraestrutura vinculadas ao programa põe em risco a sustentabilidade socioambiental das regiões indicadas como possíveis eixos de conexão comercial (CARDOSO, *et. al.*, 2006). Entretanto, neste estudo buscaremos tratar o tema de modo a não criar nem um viés “economicista progressista” e nem “conservacionista”, procurando alcançar reflexões equilibradas, todavia, sem excluir nenhum artefato relevante do cenário das discussões referentes ao assunto, procurando gerar conclusões idôneas sob um ponto de vista acadêmico relativamente neutro, diante das ideias contidas nas fontes bibliográficas citadas nesse texto.

Para tanto, devemos iniciar o debate apontando que o conceito de soberania - elemento chave nas interações interestatais - remonta à Ordem de Westfália de 1648 que é baseada na ideia de igualdade da política interna dos países e de anarquia no campo internacional. Legalmente, isso implica que nenhum Estado deveria se submeter ao julgamento de outro sobre matérias relevantes a seu território (SARFATI, 2005).

Por outro lado, os diversos acordos internacionais que se expandiram a partir do século XIX, caminham na direção da cooperação das nações em determinados pontos de interesse comum. Isso implica certa diminuição da autonomia nacional de um país em relação a uma determinada função (MARCOVITCH, 1994). Na verdade, em volta de todas as questões relativas ao cenário internacional, estão questões que, de uma forma ou de outra, limitam a força dos Estados em nome da colaboração pacífica entre eles.

Quanto às teorias acerca da integração econômica ou do comércio internacional, podemos afirmar que as doutrinas ainda não definem o produto final do processo, ou *end-state*. Entretanto, estudam os agrupamentos dos mercados nacionais e seus possíveis benefícios à comunidade mundial, a partir do estágio evolutivo em que se encontra o procedimento de união.

Nesse sentido, existe a hipótese de que a razão principal para integração é a busca por ganhos financeiros - exclusivamente - e, por consequência, uma maior taxa de crescimento econômico dos países membros. A partir desse pressuposto central, a teoria defende a ideia de que o comércio internacional gera um aumento expressivo no bem-estar dos indivíduos, conduzindo, desta maneira, ao “desenvolvimento econômico sustentado”. Este era o pensamento clássico reinante na década de 1950 (FURLAN, 2004).

No entanto, Balassa (1972), apresenta a ideia segundo a qual uma integração econômica, conduzida através de uma união aduaneira, consiste na proposição de que dois países podem fazer em parceria o que cada um não pode fazer separadamente, compartilhando assim, não necessariamente de modo simétrico, suas vantagens comparativas.

Assim, na busca por explicações para o processo de integração, a ciência política é sempre fonte primária para análise e interpretação das correntes de pensamento acerca do tema, muito embora também não tenha logrado desvendar toda a complexidade do fenômeno.

Nesse sentido, com a preocupação de sistematizar as premissas e os procedimentos a serem alcançados, Hass (1970) aponta os principais fatores que desencadeiam o processo de integração entre os Estados: a. busca de mecanismos para solucionar conflitos de interesses entre os Estados; b. aproximação, a interação e o adensamento das relações entre os povos por meio das comunicações e dos meios de transporte; c. necessidade de coordenar esforços e recursos para administrar o sentimento de vulnerabilidade e insegurança frente ao sistema internacional.

Diante deste quadro teórico onde ficam delineadas, a princípio, as funções estratégicas da busca pela cooperação entre as nações, os pensadores Sarfati (2005), Furlan (2004) e Puchala (1988), apresentam as principais escolas de integração política, que são adotadas como plataforma intelectual no incremento dos processos práticos referentes ao tópico, são elas: 1. Escola Federalista: Esse pensamento apresenta como foco de análise o



papel desempenhado pelas instituições. Nesta concepção, o centro gravitacional deixaria de ser o Estado-Nação para ser o Estado-Região, que, em outras palavras seria o “Governo Central”; 2. Escola Transnacionalista: A ideia central desse modelo consiste na interação social que produz um incremento no volume de negócios e, conseqüentemente, este volume conduz ao estabelecimento de instituições supranacionais, com o objetivo de alcançarem resultados melhores do que se atuassem de forma isolada; 3. Escola Funcionalista: Seu foco de análise concentra-se na incorporação de novos atores definidos como *low politics* - ou tecnocratas. Estes novos atores são especializados em temas econômicos ou em outros tópicos de natureza técnica. Desempenham um papel importante na criação de soluções viáveis, pertinentes aos problemas de ordem técnico-econômica, deixando as elites políticas - *high politics* - concentradas em outros assuntos; 4. Escola Neofuncionalista: Nesse molde existe a transferência de soberania em função de um princípio de “auto- interesse legítimo”. Para tanto, existem três elementos necessários ao processo de conexão, que devem ser inter-relacionados: (a) institucionalização, que consiste na existência de órgãos supranacionais, consolidando interesses comuns; (b) funcionalidade, que incide na criação de uma cultura a fim de diminuir as tarefas autônomas, buscando uma integração mais rápida e profunda; e (c) ambientação, que se refere à integração dos espaços de modo homogêneo, evitando privilegiar setores sociais ou regiões específicas.

Diante das especificidades de cada escola de integração, e a partir de uma avaliação prévia sobre a IIRSA, é que ousamos apresentar nesta obra uma nova proposição para o estudo das relações internacionais, o novo conceito fica estabelecido como: “Neofuncionalista-não-organizacional”. Sua principal diferença com relação aos demais tópicos tradicionais é a não formação de um órgão supranacional gestor das ações propostas pelo programa, aglutinando fatores comuns de outras teorias como, a união pela funcionalidade e a criação de uma cultura de aproximação entre os atores. Entretanto, a não existência de uma agência reguladora comum, ou aparelho burocrático supranacional autônomo, difere a iniciativa de qualquer outra existente na literatura atual.

Ciente das ponderações prévias, o leitor pode examinar as características da IIRSA, tendo em mente esta nova realidade conceitual, facilitando a ilustração e compreensão das novas ideias. Deixando claro não ser apenas um postulado, mas uma teoria aplicável à realidade do cenário internacional.

Desde modo, reconhecendo o assunto e os termos utilizados no debate referente ao desenho das relações internacionais, podemos observar e discutir as ações propostas pelo programa IIRSA, enquadrando seus processos e objetivos segundo as concepções apresentadas previamente nesta seção.

2. IIRSA - Iniciativa de Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana

Segundo Hass (1970), os principais preceitos à integração econômica dos Estados são a aproximação, interação e adensamento nas relações entre os povos por meio das comunicações e dos meios de transporte.

Nesse sentido, no ano 2000 em Brasília, durante a Cúpula de Presidentes da América do Sul, foi discutida a integração física do continente, esse processo é denominado IIRSA - Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana. Este empreendimento é um procedimento “multisetorial” que busca “desenvolver e integrar” as áreas de transporte, energia e telecomunicações da América do Sul (PAIM, 2003).

O desígnio desta reunião foi incitar a metodologia adequada à organização da região a partir da contiguidade geográfica, identidade cultural, e valores compartilhados entre os



países sul-americanos, buscando pré-definir as diretrizes e bases para o implemento dos estudos e dos projetos de integração regional para este espaço.

Para tanto, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em parceria com a Corporação Andina de Fomento (CAF) e o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA) apresentaram uma proposta indicando os eixos com maior fluxo de intercâmbio entre os povos e, neste ponto, enfatiza-se que estudos mais precisos poderão detalhar quais dessas linhas possuem potencial para serem ampliados, assim como identificar novas rotas de interação, para, posteriormente, elaborar um rol de projetos de infraestrutura adequados às especificidades de cada local (BID, 2000).

A ideia dos “eixos de desenvolvimento” investiga as relações entre a composição modal e o comércio internacional e descreve a localização das principais riquezas naturais da América do Sul e a forma de como podem ser empregadas comercialmente, através da melhoria na base viária dos países, buscando apropriada inserção no “mundo globalizado”. Entre os possíveis projetos apresentados no estudo, um já é realidade, o Gasoduto Bolívia-Brasil (CARRION e PAIM, 2006).

Nesse sentido e, a partir das averiguações efetuadas por Paim (2003), o Seminário Sub-regional organizado pelo Comitê de Coordenação Técnica da IIRSA - realizado na cidade de Lima, em setembro de 2003 -, indica que esta integração encontra-se voltada para alcançar três objetivos fundamentais:

1. Apoiar a conexão de mercados, buscando aperfeiçoar as trocas intraregionais, consagrando as oportunidades de interações físicas mais evidentes;
2. Amparar a consolidação de cadeias produtivas - locais - que busquem obter vantagens comparativas absolutas, frente aos demais concorrentes do mercado mundial;
3. Minimizar o “custo sul-américa” através da criação de uma plataforma logística eficaz, vertebrada e adequadamente inserida na economia global.

Nesta direção, foram pensados e projetados os “eixos de integração e desenvolvimento”, que são definidos por Wanderley *et. al.* (2007) e Paim (2003), como: faixas geográficas abrangendo vários países que concentram ou que possuem potencial para ampliar bons fluxos comerciais entre as nações, visando constituir cadeias produtivas e assim fomentar o progresso na região.

Abaixo, seguem descritas as possíveis conexões recomendadas pela IIRSA, Figura 1:

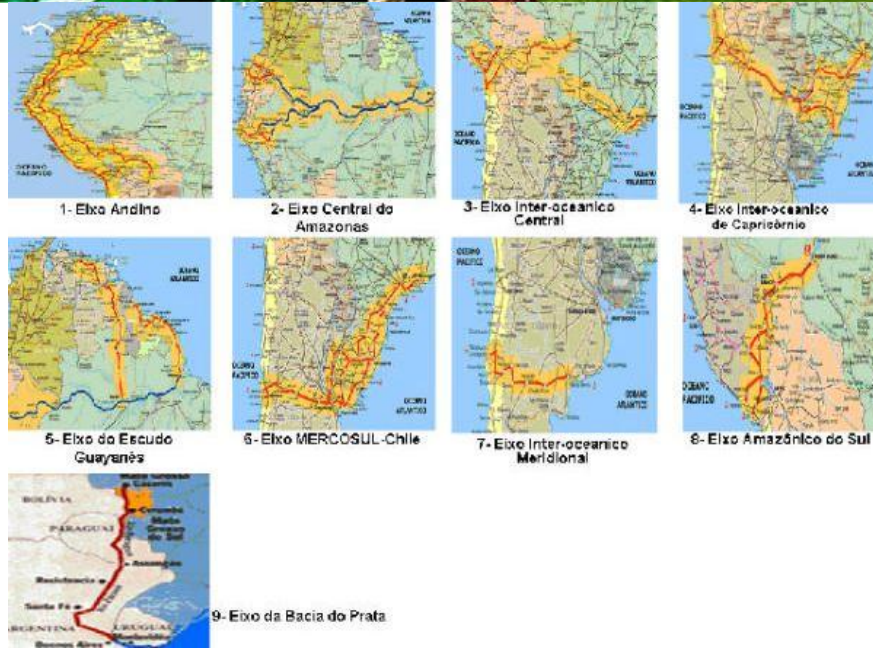


Figura 1: Eixos de conexão modal (GONÇALVES, 2008)

1. Eixo Andino: Venezuela-Colômbia-Ecuador-Peru-Bolívia: este eixo possui reservas abundantes de gás natural e petróleo na Bolívia e Venezuela; o fluxo intraregional dos bens e serviços ocorre, principalmente, por via marítima, mas também por rodovias; está previsto para esta linha a transposição dos obstáculos para otimizar o funcionamento do corredor;
2. Eixo Central do Amazonas: Colômbia-Ecuador-Peru-Brasil: pavimentação de rodovias buscando permitir o acesso da soja brasileira; potencial para construção de um corredor bi-oceânico; desenvolvimento de corredores intermodais entre portos do Pacífico e o Rio Amazonas, através da finalização de trechos de estradas na Colômbia, Peru, e Ecuador; melhoria das conexões aéreas e das redes de telecomunicações.
3. Eixo Inter-oceânico Central: Peru-Chile-Bolívia-Paraguai-Brasil: articula os polos industriais de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, com Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, à Bolívia. Interligando o continente de costa a costa; investimentos para transpor os obstáculos e finalizar as rotas que permitirão a conexão inter-oceânica: Bolívia-Brasil-Paraguai aos portos chilenos.
4. Eixo Inter-oceânico de Capricórnio: Antofogasta/Chile-Jujuy/Argentina-Assunção/Paraguai-Porto Alegre/Brasil. O elemento articulador será o transporte intermodal; Interconexão com a Hidrovia Paraná-Paraguai; Prevista melhoria nas malhas rodoviária e ferroviária.
5. Eixo do Escudo Guayanês: Venezuela-Brasil-Suriname-Guiana: o “desenvolvimento” deste eixo envolve a utilização de recursos naturais e o aproveitamento do potencial hidroelétrico da região; a infra-estrutura de integração busca fomentar o fluxo de comércio na região; Espaços com níveis de “progresso” diferentes e sem articulação entre si;
6. Eixo Mercosul-Chile: Brasil-Uruguai-Argentina-Chile: este eixo possui o maior intercâmbio comercial da América do Sul; A infra-estrutura está consolidada, todavia necessita melhorias quanto à capacidade das rodovias e à conservação destas; Necessidade de novas opções de transporte entre o Rio da Prata e a Cordilheira dos Andes; facilitação do transporte fluvial nos rios Paraguai e Uruguai; investimento nas conexões elétricas entre os

países da região; modernização dos passos de fronteira, para aumentar a competitividade das indústrias da região;

7. Eixo Inter-oceânico Meridional: Talcahuano-Concepción/Chile-Neuquén-Bahía Blanca/Argentina: a conexão inter-oceânica através do sul da Argentina e Chile, conectando os portos de Bahía Blanca e Talcahuano; a conexão ferroviária entre Zapala/Argentina e Llonquimay/Chile é o principal projeto da linha;

8. Eixo Amazônico do Sul: Peru-Brasil- Bolívia: Existe potencial para o incremento da competitividade dos produtos da região, possibilidade de constituir-se uma zona de transito das exportações brasileiras ao Oceano Pacífico; a implementação da infraestrutura deve responder as necessidades da demanda, ao potencial produtivo e as considerações socioambientais; Construção de rotas alternativas para articular o Brasil aos portos marítimos do Peru.

9. Eixo da Bacia do Prata: Hidrovia Paraná-Paraguai: Esse projeto prevê obras de dragagem, derrocamento e sinalização para a implantação de um canal de navegação, entre Corumbá/Brasil e Santa Fé/Argentina, passando pelo Canal Tamengo/Bolívia. As obras têm como objetivo permitir a navegação de comboios de até 20 barcaças, durante os 365 dias do ano e 24 horas por dia, reduzindo o custo do transporte para a exportação de grãos e minérios do Centro-Oeste do Brasil.

Em suma, coesas, as vias de integração do programa, devem ser configuradas da seguinte maneira - Figura 2:



Figura 2: Eixos integrados (GONÇALVES, 2008).

Ao fim desta seção, devemos avaliar desde já que, ao longo da coleta de dados referentes à descrição do empreendimento para integração sul-americana, em nenhum trabalho revisado, os autores previamente citados, fazem alusão ao MERCOSUL, ou que o programa faz parte de um “pacote” para o fomento do bloco - ao menos não de forma direta e confessa.

De modo mais genérico, podemos vislumbrar ainda, uma progressiva interdependência caracterizada pela evolução recente da sociedade humana. Os saltos tecnológicos, especialmente os realizados no campo das telecomunicações, têm provocado uma rápida aproximação entre o “centro” e a “periferia”, o planalto e a planície, o moderno e o tradicional. Uma justaposição que evidencia os contrastes e sublinha as iniquidades. Injustiças que têm elevado os focos de conflitos dentro de países e entre eles.

Nesse sentido, na busca pelo respeito e preservação da diversidade cultural, torna-se evidente a necessidade de conciliar a competição entre os Estados por iniciativa da cooperação internacional. Já que, são ações imprescindíveis ao enfrentamento das ameaças ao equilíbrio dinâmico da civilização e desta com seu meio ambiente.

3. Considerações finais

Ao iniciarmos as reflexões finais deste trabalho, deve permanecer explícito, que com a consolidação dos processos referentes à globalização, a humanidade - em especial as esferas acadêmicas e políticas - vêm pensando e debatendo amplamente os procedimentos acerca da edificação e incremento da integração entre os povos, buscando maximizar as relações entre os Estados, notadamente a partir de um viés economicista.

Entretanto, contemporaneamente, e em paralelo as discussões supracitadas, tomam conta da mídia e do clamor popular, os argumentos ligados ao meio ambiente e a sustentabilidade socioambiental do planeta, uma vez que ações decorrentes do alargamento nas atividades econômicas das sociedades aceleraram a dinâmica natural da Terra e estão intensificando as mudanças no meio ambiente global.

Nesta direção, é que se tornam respeitáveis as ponderações contidas neste estudo. Já que pouca bibliografia é localizada sobre esta analogia peculiar - os estudos em relações internacionais, seus desdobramentos e temas contemporâneos.

Apesar de prolixo, é necessário salientar novamente que o objetivo deste artigo é enquadrar a IIRSA, segundo as diretrizes definidas a partir das especificidades das escolas tradicionais de integração, segundo os estudos de autores internacionalistas. Pois, o tema em questão pode ser apresentado e ampliado de muitas formas, inclusive estabelecendo críticas ou elogios ao modelo apresentado neste texto. Entretanto, não coube apreciar elementos, que não fossem estritamente circunscritas à descrição da iniciativa. Inviabilizando - de forma intencional - o julgamento de valores contidos nas entrelinhas do processo para formulação da IIRSA e seus desdobramentos.

Por fim, é admirável que fique balizado o valor do estudo sistemático das teorias de relações internacionais. Uma vez que é a partir destas constatações filosóficas que o mundo é definido e explicado. Dessa forma, diferentes conceitos para o mundo revelam diferentes perspectivas dele, gerando discussões e conclusões inovadoras, que servem continuamente para o desenvolvimento de novas ideias e soluções racionais a partir do conhecimento pleno.

Quanto ao enquadramento teórico do modelo, buscamos julgá-lo a partir das escolas de integração, pois, pensá-lo sob a ótica dos “dilemas da cooperação internacional”, não pareceu um esforço intelectual acentuado. Visto que, em diversos momentos da revisão bibliográfica



os autores consultados prestam seus pareceres no sentido de que parece estar claro na metodologia do programa, que, a princípio, se trata de uma união pautada em escolhas financeiras – exclusivamente -, formulando ações estratégicas, mas, todavia, de cunho econômico.

Para construir e sistematizar este trabalho buscou-se ao longo do texto descrever, analisar e interpretar os dados coletados durante o levantamento das obras citadas sobre os fenômenos referentes ao tema abordado. Por fim, iremos emoldurar a IIRSA, por meio de exclusão, diante das propriedades conceituais das escolas supracitadas no artigo.

Por conseguinte, não coube definir a IIRSA sob os auspícios do Funcionalismo de modo integral, uma vez que é impraticável proferir que este processo de integração leva a fusão das diversas funções burocráticas dos Estados envolvidos. É evidente que nenhum país abre mão de sua soberania e autodeterminação em prol do progresso do grupo e, também não há a existência de uma “gerência” supranacional designada à administração das obras e da concepção das estratégias de política externa das nações, ou seja, cada qual deve realizar sua parte - com relação às obras de infraestrutura - e definir como utilizar-se dos benefícios comerciais conferido pela regionalização do espaço comum.

Tão pouco poderíamos proferir que a iniciativa fica próxima de uma definição Federalista, pois, não busca a construção de uma nova federação, nem da constituição de novas instituições funcionais de Estado, conforme imaginado por Mitrany (1966).

Acerca da escola Neofuncionalista, o fenômeno - em partes - se enquadraria sob esta definição. Uma vez que a corrente central deste pensamento seria o conceito de *spillover*, desenvolvido por Hass (1970), que significa que a interação de determinada função conduziria a integração de outras funções em um procedimento para intensificação da união. No entanto, é dentro da experiência européia de integração, que se monta a base do Neofuncionalismo. Onde as instituições têm um papel fundamental na formação de um sentido de comunidade entre os Estados. Fato, que não é decorrente, de modo algum, dos princípios referentes à IIRSA, refutando este ajuste teórico.

Aos propósitos do Transnacionalismo, o empreendimento não se encaixaria, pois sua concepção prática fica muito distante da formação de uma comunidade de segurança entre as nações, como indicado por Sarfati (2005), em sua aceção sobre a escola.

Por fim, podemos concluir, a partir da interpretação dos dados coletados durante o levantamento bibliográfico que, diante das especificidades do pensamento internacionalista, a IIRSA acaba sendo um plano singular de integração. Porque, apesar da existência de câmaras técnicas ligadas ao projeto, não há, de modo algum, a edificação de uma instituição supranacional que delibere autonomamente sobre os países envolvidos no processo. E, ainda, parece não haver nenhum mecanismo de subtração da autodeterminação dos povos, mantendo a soberania dos Estados intacta durante o regimento das ações de consolidação dos eixos de integração e desenvolvimento, afastando todas as premissas conhecidas até então, para o condicionamento doutrinário do fenômeno, tornando-o único no cenário contemporâneo das relações internacionais e no estudo sistêmico acerca do assunto.

Outra reflexão que podemos indicar é que, por conseguinte ao perfil de evolução técnica das nações envolvidas no procedimento de união, esta integração significa a edificação de um cenário de polarização regional, uma vez que conecta o Brasil - maior força econômica e tecnológica do continente - a países com baixo grau de desenvolvimento e crescimento econômicos - como o Paraguai e a Bolívia, por exemplo. Sob um exame pautado nos moldes realistas, isso poderia expressar um grande problema. Entretanto, segundo os conceitos liberais e neoliberais, esta condição irá favorecer o intercâmbio entre os países, fomentando a produção, o comércio, os serviços e os fluxos de capitais na região. Consolidando a paz e o progresso na América do Sul através da “colagem” multimodal, de



telecomunicações e comercial.

Por fim, segundo suas características, a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Sul-americana (IIRSA), poderia ser definida como sendo um processo de integração “Neofuncionalista-não-organizacional”, uma vez que a metodologia busca conectar os Estados através da “funcionalidade” multimodal, que incide na criação de uma cultura em prol de uma relação mais rápida e profunda entre os atores envolvidos. Sem que, no entanto, exista a possibilidade de subtração da soberania dos Estados, através da edificação de um órgão supranacional de gestão, adequando-se ao aspecto ideológico e político do continente, mostrando-se mais uma opção conceitual para o balizamento e interpretação dos processos de interação entre as nações e favorecendo a percepção adequada aos movimentos geopolíticos da região e da ocupação e manejo dos espaços comuns entre os países (GONÇALVES, 2008).

4. Bibliografia consultada

BALASSA, B. **Teoria da Integração Econômica**. Livraria Clássica. Lisboa. 1972.

BID - Banco Interamericano de Desarrollo. **Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur**. Departamento de Integración y Programas Regionales. 2000.

CARRION, M. C.; PAIM, E. S. **IIRSA: Desvendando os Interesses**. NAT/Brasil. Porto Alegre. Fevereiro de 2006.

CARDOSO, E. R.; SOUZA JR. W. C.; LOPES, E; AMEND, M. Considerações Sobre a Viabilidade Econômica- ambiental da Hidrovia Paraguai-Paraná. **Megadiversidade**. Volume 2. N. 2. Dezembro de 2006.

FURLAN, F. M. **Integração e Soberania: O Brasil e o Mercosul**. Aduaneiras. São Paulo. 2004.

GONÇALVES, A. H. Neoinstitucionalismo-não-organizacional: a alvorada do pensamento internacionalista. **Revista Urutaguá**. N. 16. DCS/UEM. Maringá, 2008.

HASS, E. The Study of Regional Integration. **International Organization**. Volume 24. N. 4. 1970.

PAIM, E. S. **IIRSA: É Essa Integração que Nós Queremos?** NAT/Brasil. Porto Alegre. Dezembro de 2003.

PUCHALA, D. J. The Integration Theorists and the Study of International Relations. In: KEGLEY, C. W.; WITTKOPF, E. R. **The Global Agenda: Issues and Perspectives**. Random House. Nova York. 1988.

SARFATI, G. **Teorias de Relações Internacionais**. Saraiva. São Paulo. 2005.

MARCOVITCH, J. Competição, Cooperação e Competitividade. In: MARCOVITCH, J. **Cooperação Internacional: Estratégia e Gestão**. EDUSP. São Paulo. 1994.



MITRANY, D. A. *A Working Peace System*. Quadrangle Books. Chicago. 1966.

WANDERLEY, I. F.; FONSECA, R. L.; PEREIRA, P. G. P.; PRADO, A. C. A.; RIBEIRO, A. P.; VIANA, E. M. S.; DUTRA, R. C. D.; OLIVEIRA, A. B.; BARBOSA, F. P.; PANCIERA, F. Implicações da Iniciativa de Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana e Projetos Correlacionados na Política de Conservação no Brasil. **Política Ambiental**. Conservação Internacional. N. 3. Maio de 2007.