

## A INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL-AMERICANA, INFRAESTRUTURA E O MEIO AMBIENTE: ESPAÇOS VAZIOS

MARIA LUISA TELAROLLI DE ALMEIDA LEITE \*  
BÁRBARA CARVALHO NEVES \*\*

### Resumo

*Este artigo tem como objetivo discutir o tratamento das questões ambientais a partir dos mecanismos regionais da América do Sul, dando ênfase à perspectiva que discute esse tema através dos investimentos para a integração da infraestrutura regional que vem abrindo portas para a ação e interesses de atores intra e extrarregionais. Questiona-se como a questão do meio ambiente é gerida dentro desses mecanismos regionais assim como quais são as possíveis consequências de um cenário regionalmente vulnerável a pressões e interesses externos para o meio ambiente. Assume-se a hipótese de que o meio ambiente ainda é essencialmente discutido e gerido dentro das fronteiras nacionais, de maneira autônoma e soberana entre os países, tendo como consequência uma maior vulnerabilidade para resolver questões do tema de modo conjunto entre os países sul-americanos.*

**Palavras-chave:** integração regional; meio ambiente; instituições regionais; infraestrutura.

*La integración regional sudamericana, la infraestructura y el medio ambiente: espacios vacíos*

#### Resumen

*Este artículo tiene como objetivo discutir el trato de las cuestiones ambientales a partir de los mecanismos regionales de América del Sur, dando énfasis a la perspectiva de las discusiones de ese tema a través de la inversión hacia la integración de la infraestructura regional que viene abriendo puertas para la acción e intereses de actores intra y extrarregionales. Cuestionándose cómo la cuestión del medio ambiente es gestionada dentro de estos mecanismos regionales, así como cuáles son las posibles consecuencias de un escenario regionalmente vulnerable a presiones e intereses externos para el medio ambiente. Se asume la hipótesis de que el medio ambiente aún es esencialmente discutido y gestionado dentro de las fronteras nacionales, de manera autónoma y soberana entre los países, teniendo como consecuencia una mayor vulnerabilidad para resolver estas cuestiones de manera conjunta entre los países sudamericanos.*

**Palabras clave:** integración regional; medio ambiente; instituciones regionales; infraestructura.

*South-American Regional Integration, Infrastructure and the Environment: empty spaces*

#### Abstract

*This article aims to discuss how the environmental issue is treated within South-American regional mechanisms, emphasizing the bias of this theme regarding the infrastructure regional integration investments that has been opening spaces for intra and extra-regional actors and its interest. The main question is how the environmental issue is managed within these regional mechanisms, and what are the possible consequences of a regionally vulnerable scenario to external pressures and interests to the south-american environment. It is discussed that the environment subject is still essentially treated and managed within national borders, autonomously and sovereignly between countries, resulting in greater vulnerability to jointly address these issues by the South American countries.*

**Key words:** regional integration; environment; regional institutions; infrastructure.

*Intégration régionale Sud Américaine, infrastructure et environnement: espaces vides*

#### Résumé

*Cet article vise à discuter le traitement de la question environnementale dans les mécanismes régionaux en Amérique du Sud, en soulignant le biais de ce thème concernant l'investissement pour l'intégration des infrastructures régionales ce qui a ouvert la porte à l'action et aux intérêts des acteurs intra et extra-régionaux. La question est de savoir comment l'environnement est géré au sein de ces mécanismes régionaux et quelles sont les conséquences possibles d'un scénario de vulnérabilité régionale au regard des pressions externes et des intérêts de l'environnement. On suppose que l'environnement est toujours traité et géré à l'intérieur des frontières nationales, de manière autonome et souveraine parmi les pays, ce qui accroît la vulnérabilité des pays d'Amérique du Sud pour résoudre ces problèmes ensemble.*

**Mots-clés:** intégration régionale; environnement; institutions régionales; infrastructure.

## 1. Introdução

**A**s questões ambientais possuem caráter transfronteiriço e, em alguns casos, global. Nesse sentido, Lorenzetti e Carrion (2012) defendem que os arranjos para esse tema devem ser internacionais, uma vez que “trata-se de uma problemática que desafia as fronteiras e a soberania dos Estados, pois para o meio ambiente não existem fronteiras geopolíticas” (Lorenzetti y Carrion, 2012: 728).

O meio ambiente se coloca como pauta da agenda internacional a partir da década de 1970, com a realização da Conferência de Estocolmo, em 1972 e com a divulgação do Relatório de Bruntland, em 1987 (Lorenzetti y Carrion, 2012). Verifica-se nas últimas décadas que o meio ambiente vem ocupando um espaço crescente nos estudos de relações internacionais, por assumir importância estratégica e econômica devido a sua finitude e papel central na busca pelo desenvolvimento das nações (Nogueira y Mesari, 2005).

Por sua vez, há quem afirme a necessidade de que os processos de cooperação ou integração regional devam contemplar entre suas questões a proteção ambiental como forma de alcançar um desenvolvimento econômico sustentável (Moreira, 2012). Em documento da Comissão Econômica dos Países da América Latina e o Caribe (CEPAL) são apresentados dados que evidenciam que a região possui a maior biodiversidade do planeta, uma vez que conta com uma enorme variedade de ecossistemas, espécies e genótipos, basta mencionar que dos 17 países megadiversos do mundo, 5 são sul-americanos.

Na região encontra-se aproximadamente 30% do total dos recursos hídricos renováveis do mundo, o que corresponde a mais de 70% da água do continente americano e 21% da superfície de florestas do planeta (Cepal, 2013). Os dados ressaltam a importância de estratégias conjuntas para a gestão desses bens na região, as quais poderiam estar alocadas dentro dos projetos de integração regional. Contudo, como corroborado pelos estudos de Oliveira (2010), os conflitos e danos ambientais carecem de cooperação regional e global para serem solucionados.

A ausência de mecanismos de cooperação regional efetivos à proteção do meio ambiente têm efeitos nocivos que se ampliam na escala sul-americana ao considerar a imensa biodiversidade e presença de recursos naturais nos países da região, principalmente nos países Amazônicos. Ademais, as regiões de fronteiras tem sido espaço de expansão de realização de obras de infraestrutura ao longo dos anos 2000 em defesa da integração regional no continente.

Desde a criação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) em 2000, o investimento em infraestrutura foi discutido de modo multilateral como de grande importância para o desenvolvimento econômico e social dos países da região. Entretanto, a proteção ambiental e dos povos indígenas dos territórios sul-americanos não estiveram presentes ao longo da evolução da carteira de projetos da IIRSA. E, quando presentes, foram desenvolvidos sob a égide das agências financiadoras das obras, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que, por sua vez, deixaram as sociedades locais de fora no debate da proteção ambiental da região (Babbitt y Lovejoy, 2009).

Sob a perspectiva ambiental muito se critica o impacto da IIRSA para o bioma na região na qual os projetos e eixos de integração foram alocados, sendo que não se discute amplamente no mecanismo a possibilidade de prejudicar a sociedade e a biodiversidade presente nesses locais, principalmente dentro do eixo de integração na região Amazônica com inúmeras comunidades indígenas (Sant’Anna, 2013; Oliveira Jr. y Vaz, 2017).

É necessário compreender que, no longo prazo, a não consideração dos impactos ambientais e sociais na realização de grandes obras de infraestrutura na América do Sul amplia os problemas de larga escala (Silva, 2017). A IIRSA, inserida na lógica de integração da União das Nações Sul-Americanas em 2011, representa apenas um dos mecanismos regionais cujas ações têm impacto no meio ambiente, que, por outro lado, não é solucionado ou discutido multilateralmente entre os países.

Autores como Couto (2008) destacam que no âmbito da infraestrutura o discurso pró-integração dos povos se estabelece na retórica ao negligenciar os impactos das obras para a sociedade local e o meio ambiente. A dinâmica de atuação da IIRSA, por exemplo, reflete a proposta desenvolvimentista de agências multilaterais como o BID sem uma reestruturação do projeto pensando naqueles que sairão prejudicados. Ou seja, o desenvolvimento infraestrutural, seja nos espaços regionais ou nos espaços nacionais, acaba por responder às exigências e estratégias de seus financiadores, que, neste caso, inclui também políticas ambientais sejam elas eficientes e inclusivas ou não.

Este artigo tem como objetivo discutir o meio ambiente diante dos mecanismos regionais na América do Sul, principalmente ao levar em consideração o investimento para a integração da infraestrutura regional que vem abrindo portas para a ação e interesses de Estados extrarregionais. Questiona-se como a questão do meio ambiente é gerida dentro dos mecanismos regionais, e quais as possíveis consequências de um

cenário regionalmente vulnerável a pressões e interesses externos para o meio ambiente.

O argumento central deste trabalho é de que as questões ambientais ainda são essencialmente tratadas e geridas dentro das fronteiras nacionais, de forma autônoma e soberana entre os países, tendo como consequência uma maior vulnerabilidade em resolver tais questões de modo conjunto entre os países que conformam os mecanismos regionais sul-americanos. É necessário entender a importância de tratar o meio ambiente de modo multilateral no continente em um momento no qual há grandes projetos de infraestrutura sendo projetados por Estados extrarregionais, pois, as consequências ambientais não atinge os executores, mas sim as populações e biomas da América do Sul.

Para tanto o artigo está dividido em duas seções para além da introdução e das considerações finais. A primeira seção visa discutir a atuação dos mecanismos regionais, em destaque o Mercosul e a Unasul, ao incorporar a defesa do meio ambiente a partir do espaço regional existente, discutindo a importância e efetividade que essas ferramentas institucionais apresentam. A seção seguinte, discute a partir da infraestrutura regional os espaços vazios dos mecanismos regionais e o impacto dos projetos desenvolvimentistas ao meio ambiente sul-americano, apresentando o paradoxo do investimento em infraestrutura para o desenvolvimento em detrimento da proteção ambiental.

## 2. O meio ambiente nos projetos de integração regional

Os espaços regionais se apresentam como ferramentas que se conformam da vontade e desejo das elites e dos governos dos países envolvidos, visando a criação do organismo como um espaço para debater ou realizar seus almejos cooperativistas (Nolte y Comini, 2016).

Nesse sentido, têm-se a importância da institucionalização dos mecanismos e espaços regionais para que essa interação pudesse existir principalmente apoiada na manutenção da soberania dos países, entendida por todos os países sul-americanos como de grande importância em suas estratégias nacionais.

A representação de tal diretriz foi a consolidação tanto do Mercosul como da Unasul, traçada por uma trajetória iniciada nos anos 1990 e meados de 2000, respectivamente. Entende-se que tais espaços regionais tendem a reafirmar a existência de uma ação estratégica de integração para a institucionalização de mecanismos a fim de servir como um centro de governança regional, principalmente na questão de proteção, segurança e resolução de conflitos, como também apontado por Hirst, Lima e Pinheiro (2010) como um grande ganho à região.

Nesse sentido, o surgimento da Unasul representou um espaço de possibilidade para que ocorresse um debate relativo às questões ambientais, relacionando-as com o desenvolvimento regional. Reafirma-se o entendimento de que a integração sul-americana é resultado de um desejo semelhante dos países da região em buscar políticas públicas comuns que os beneficiem mutuamente, e que se pautem no em diversos aspectos, entre eles, a proteção ambiental (Domingues, 2006: 99).

Senhoras et al. (2009) argumentam que a construção de novos discursos e diálogos seriam como pilares para a proteção e a revalorização da temática ambiental na América do Sul. Desde o seu texto fundacional, a Unasul demonstra preocupação com o desenvolvimento sustentável como forma de promover a integração e o desenvolvimento regional e coloca a temática ambiental como um dos eixos para a construção de uma identidade da região. Além do viés integracionista do meio ambiente, apontado no texto constitutivo da Unasul, a preservação hídrica e da biodiversidade sul-americana é ressaltada como objetivo específico de seu projeto regional, entre outros aspectos que concernem à questão e ao desenvolvimento sustentável.

Para que os objetivos de seu tratado constitutivo fossem cumpridos foram criados 9 conselhos: Conselho Sul-Americano de Saúde (CSS); Conselho Sul-Americano de Desenvolvimento Social (CSDS); Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN); Conselho Sul-Americano de Educação, Cultura, Ciência, Tecnologia e Inovação (COSSECCTI); Conselho Sul-Americano sobre o Problema Mundial das Drogas; Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS); Conselho Sul-Americano de Economia e Finanças (CSEF); Conselho Energético Sul-Americano (CES) e o Conselho Eleitoral (CE) da UNASUL.

No âmbito de alguns desses conselhos, as temáticas ambientais são abordadas. O COSECCTI tem entre seus objetivos a promoção de coordenação de iniciativas e trocas de experiências no tocante à biodiversidade e às mudanças climáticas. Já o CSEF apregoa em seus objetivos a construção de um sistema econômico equânime, justo e com ênfase no desenvolvimento sustentável. O Conselho Energético Sul-Americano busca elaborar um tratado regional nas seguintes frentes: o gás, economia de energia, petróleo e energias alternativas.

Por sua vez, o Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS) indica entre seus princípios a defesa soberana dos recursos naturais da região, sendo que suas ações são elaboradas a partir de seus planos de ação. No plano de 2012 houve a proposta de que os membros trabalhassem no sentido de compreender lacunas, ameaças e riscos para a preservação dos recursos naturais da América do Sul. Esse plano incorporou

desde propostas no eixo de políticas de defesa até o eixo de capacitação e formação e foram apresentados planos de oficinas, de mapeamento e de seminários sobre áreas de risco de desastres naturais e antrópicos na América do Sul. (Unasur, 2012).

De acordo com o plano mais recente, de 2017, no eixo que aborda os grupos de trabalho, é perceptível a tentativa de continuidade das atividades propostas em 2012. Rojas (2007) afirma que para enfrentar os

desafios que se impõe ante a globalização é preciso coordenação e concertação, o que vai ao encontro do esforço dos planos de ação, uma vez que estes buscam coordenar os temas no âmbito das agendas nacionais. Contudo, é preciso maior objetividade e parâmetros técnicos para fazer cumprir com os objetivos.

A partir da análise dos Planos de Ação do CDS é necessário destacar aqueles que de algum modo davam ênfase ao meio ambiente (Tabela 1).

Tabela 1. Planos de Ação do CDS com ênfase no meio ambiente

Eixo	Atividade	Detalhamento
1 - Políticas de Defesa	Realizar um Seminário sobre a defesa dos recursos naturais e da biodiversidade na América do Sul como forma de avançar nas pesquisas e propostas de mecanismos de cooperação para a região.	Responsável: Colômbia; Local: Bogotá Correspondentes: Argentina, Chile, Venezuela, Brasil, Peru. Período: entre abril e maio de 2012
2- Cooperação Militar, Ações Humanitárias e Operações de Paz	Realizar uma oficina para propor mecanismos de cooperação entre os Ministérios da Defesa dos países membros como forma de responder aos desastres naturais e antrópicos de grande magnitude de forma rápida e dentro do contexto de responsabilidades normativas de cada Estado, incluídos aspectos operacionais.	Responsável: Peru; Local: Lima Correspondentes: Bolívia, Brasil, Colômbia, Uruguai Período: segundo trimestre do ano 2012.
2- Cooperação Militar, Ações Humanitárias e Operações de Paz	Organizar uma oficina para a elaboração de mapas de riscos de desastres naturais, como forma de mitigação dentro do contexto das responsabilidades normativas de cada país membro, incluídos aspectos operacionais.	Responsável: Chile Local: Santiago Correspondente: Equador Período: abril de 2012
4- Formação e Capacitação	Realizar um seminário que determine os alcances do conceito de "Mãe Terra" e sua relação com a defesa, bem como avalie a possibilidade de propor um programa de educação, dirigido aos Ministérios da Defesa dos países membros.	Responsável: Bolívia Local: La Paz Período: setembro de 2012.
4- Formação e Capacitação	Realizar uma expedição ao Polo Sul dos países da UNASUL durante a Campanha Antártica 2012-2013.	Responsável: Argentina Correspondentes: Peru, Brasil, Uruguai, Chile, Equador, Suriname, Venezuela, Bolívia. Período: novembro a março de 2012 a 2013
Plano de Ação do CDS 2017		
4 - Formação e Capacitação.	I Diplomado em Geopolítica dos Recursos Naturais e Biodiversidade na América do Sul.	Responsável: Venezuela; Local: Caracas Período: a confirmar.
Grupo de Trabalho Extraplano 2017	Continuar com o Grupo de Trabalho sobre Defesa e Recursos Naturais para avançar na elaboração do inventário dos recursos naturais estratégicos da região em coordenação com o CEED-CDS.	Responsável: Argentina; Correspondente: Equador Período: julho Observações: coordenar e cooperar com o CEED para a elaboração do inventário dos recursos naturais da região e elaboração de um documento base sobre as políticas regionais.
Grupo de Trabalho Extraplano 2017	Continuar com Grupo de Trabalho para a elaboração do Atlas Sul-Americano de Mapas de Riscos e Desastres produzidos por Fenômenos Naturais.	Responsável: Peru; Correspondente: Equador Observações: Continuar com o desenho dos procedimentos técnicos, metodológicos, standardizados e priorizados de todos os países membros da Unasul para a elaboração do Atlas Sul-Americano de Mapas de Riscos de Desastres ocasionados pelos Fenômenos Naturais.

Fonte: Elaborada pelas autoras com base nos Planos de Ação do Conselho de Defesa Sul Americano de 2012 e 2017 (Unasur, 2012 y 2017).

As iniciativas apresentadas na Tabela 1 demonstram que houve tentativa de inclusão da temática ambiental nas diversas instâncias da Unasul, ainda que não tenha sido criado nenhum tipo de institucionalidade específica para tratar dessa fundamental questão. É visível a percepção dos países acerca do caráter estratégico que a biodiversidade sul americana possui e da necessidade de esforços conjuntos para sua proteção e sustentabilidade, contudo, não nos parece clara qual a efetividade que essas iniciativas tiveram em gerar resultados práticos para alcançar os objetivos propostos em cada dos planos apresentados.

No que se refere ao Mercosul, bem como à Unasul, a questão ambiental recebeu atenção desde o tratado inicial e levou-se em consideração o papel fundamental do tema para a integração e o desenvolvimento. O enfoque mais específico para a temática ocorreu durante a II Reunião dos Presidentes do Mercosul, realizada em Las Lenãs, no ano de 1992. Nesse momento foi criada a Reunião Especializada do Meio Ambiente (REMA), contudo, por não se tratar de um Subgrupo Técnico de Trabalho, tornou-se paralela aos mecanismos institucionais de tomada de decisão, o que limitava o alcance de suas recomendações. Nos anos 1990, a questão ambiental era tratada de forma descentralizada no bloco e o documento produzido pela REMA era a expressão de uma tentativa de construir pilares para o tratamento dado ao meio ambiente no Mercosul (Mercosur, 2006).

A criação de uma instância específica para tratar da questão ambiental deu-se somente em 1995, com o Subgrupo de Trabalho 6 de Meio Ambiente (SGT-6). O objetivo precípua do SGT-6 é formular e propor estratégias que garantam a proteção e a integridade dos recursos naturais dos Estados-parte atreladas aos objetivos comerciais fundacionais do bloco. Entretanto, a ação do SGT-6 é limitada para o tema, dada sua vinculação ao GMC como instância que presta auxílio ao Grupo de Mercado Comum para ações que envolvam meio ambiente, portanto, o Subgrupo encontra-se diretamente ligado ao comércio, mas tem importante papel na negociação de acordos ambientais entre os Estados (Villar, 2015). Em 2002, foi aprovada a criação das “Pautas Negociadoras do SGT-6”, que se tratam de pontos fixos a serem incorporados na agenda de trabalho do Subgrupo (Mercosur, 2006), tornando a discussão do Subgrupo mais engessada e permeada pela lógica de que o tema ambiental pode ser elemento facilitador de vantagens competitivas ao se firmarem negociações e acordos com outros países e blocos.

Em 2001 foi criado o “Acordo Marco Sobre Meio Ambiente do Mercosul” com nuances dos pilares ambientais pensados em 1994, pois reforçou a ideia de cooperação entre os Estados-Parte pelo meio ambiente, visando à pesquisa, à troca de informações, à educação formal e não formal, dando especial atenção às áreas

fronteiriças e enfocando os aspectos jurídico e político da situação (Mercosur, 2001).

Outra instância relacionada exclusivamente ao meio ambiente é a da Reunião de Ministros de Meio Ambiente do Mercosul, criada em 2003. O objetivo fundamental foi a criação de uma instância de nível ministerial periódico que lidasse com a coordenação política, a promoção da gestão ambiental e o desenvolvimento sustentável dos países membros; dessa forma, deveria haver um maior aprofundamento da questão ambiental pelos Estados essa instância ficaria subordinada ao CMC (Mercosur, 2006).

Por meio da análise das atas das reuniões dessa instância, percebeu-se que o tema comercial se faz sempre presente nos debates que permeiam a política ambiental, seja pelo desenvolvimento sustentável ou adequação às normas internacionais. O interesse de inserção como ator relevante nas negociações internacionais é claro, uma vez que se produziram documentos que demonstram esse intuito. Apesar do debate sobre as políticas nacionais ambientais, pouco foi traduzido em ações concretas que viabilizassem uma inferência comum sobre as assimétricas legislações dos países.

Por fim, não se pode deixar de citar o papel do Parlasul, que foi criado em 2005 e já em sua estrutura original foi estabelecida uma Comissão Permanente para tratar de meio ambiente: a Comissão “Desenvolvimento Regional Sustentável, Ordenamento Territorial, Vivenda, Saúde, Meio Ambiente e Turismo”, que tem buscado, por meio de recomendações ao CMC, promover um maior intercâmbio de informações e experiências na área ambiental, com o intuito de criar uma harmonização da legislação ambiental de maneira mais ampla.

Quando traçamos uma linha comparativa entre a institucionalização da temática ambiental em ambos os blocos analisados, algumas semelhanças e diferenças são percebidas (Tabela 2).

No tocante às semelhanças, o caráter intergovernamental no tratamento ambiental é perceptível. No caso do Mercosul, as instâncias têm suas decisões subordinadas ao CMC e ao GMC, representados por agentes do executivo dos países membros do bloco. No caso da Unasul, já em seu tratado fundacional o meio ambiente é considerado tema de grande relevância, contudo, a proteção e normatividade dos temas que tangem a questão devem ser tratados de forma mais apropriada pela União dos países parte. Essa primeira semelhança nos leva ao segundo ponto a ser abordado, que é a dificuldade em fazer as discussões e iniciativas para o meio ambiente nesses blocos serem efetivas, uma vez que não há autonomia para as decisões e as instâncias ambientais são consultivas. Por fim, em ambos os textos fundacionais do Mercosul e da Unasul, o meio ambiente é tratado como tema de relevância e seu caráter integracionista é ressaltado.



Tabela 2. Semelhanças e diferenças nas tratativas do meio ambiente pela Unasul e Mercosul

Semelhanças	Diferenças
Intergovernamentalismo	Grau de institucionalização
Baixa efetividade nas decisões	Ênfase
Instâncias ambientais consultivas	Harmonização das normas ambientais
Abordagem integracionista do meio ambiente	

Fonte: Criação própria das autoras.

Já em relação às diferenças, a institucionalização da temática é ponto a ser tratado, pois no caso Mercosulino o meio ambiente avança rumo às instâncias que tratam especificamente de suas questões, é feito um acordo quadro entre seus membros, enquanto a Unasul trata do meio ambiente como um dos diversos objetivos de seus conselhos e eixos temáticos dentro dos planos do CDS. Também é notável a ênfase dada às questões ambientais em cada um dos blocos, pois, no Mercosul, o tema é constantemente atrelado ao comércio e na Unasul, a ênfase é na defesa, o que não poderia ser diferente, uma vez que os blocos possuem objetivos e períodos de criação distintos. Por fim, o Mercosul busca, desde a criação do REMA, a harmonização de suas normas ambientais, enquanto a Unasul não estabelece normas jurídicas e disciplina comum entre seus membros.

Tais diferenças aportam ao contexto regional certa vulnerabilidade diante de atores e interesses externos. Ademais, mesmo que tratado e discutido em diferentes órgãos de ambos os mecanismos regionais, os principais espaços que avançam na região se referem à defesa e apoio ao investimento em infraestrutura, e, nesses espaços, os cuidados para com o meio ambiente são escassos ou inefetivos, como será discutido na seção a seguir.

### 3. Mecanismos regionais, infraestrutura e meio ambiente

Na seção anterior foi apresentado que há inúmeros espaços, mecanismos e normas institucionalizadas para as tratativas de proteção ao meio ambiente, que, ainda que existentes, são ineficazes. Essa problemática se amplia ao se observar os espaços regionais para a integração da infraestrutura na América do Sul, havendo vários movimentos de crítica às obras de integração da infraestrutura regional por conta de seus impactos sócio-ambientais.

Desde os anos 1970 com a criação do Tratado de Cooperação Amazônico (TCA) a infraestrutura foi projetada como um instrumento necessário para o desenvolvimento dos países Sul-americanos. Ainda assim, essa diretriz se consolidou de maior modo nos

anos 2000 com a criação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que considerou a interconexão física, comunicacional e energética como essencial para a integração regional (Sanahuja, 2010).

Nesse período a infraestrutura foi vista como uma ferramenta para o desenvolvimento nacional dos países sul-americanos, incentivando a concretização de uma melhor interconexão entre eles em busca da redução dos custos de transporte intrarregional e, conseqüentemente, na conformação de um mercado mais competitivo no âmbito extrarregional, incentivando a conformação dos chamados corredores de exportação (Honório, 2013; Ramanzini Jr. y Mariano, 2016).

Ademais, em sua conformação a IIRSA contava com uma Carteira de Projetos formulada por instituições de financiamento multilaterais em conjunto com os governos sul-americanos. Ao defender que os Estados não deveriam ser demandados financeiramente para a execução das obras devido aos problemas de endividamento público das economias regionais, abriu-se espaço para uma maior participação dessas instituições financeiras (Honório, 2013). Nesse sentido, as críticas iniciais aos projetos de integração da infraestrutura se desenvolveram na grande convergência dos interesses privados na iniciativa, de modo mais específico, do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e da Corporação Andina de Fomento (CAF).

A inexistência de um espaço ou política regional coesa para a proteção do meio ambiente na América do Sul, como discutido na seção anterior, se soma à ocupação dessa lacuna pelos atores internacionais centrais na dinâmica de investimentos em infraestrutura regional: as instituições multilaterais de fomento. Organismos como o BID, a CAF, ou até mesmo outros financiadores importantes da carteira da IIRSA (Banco Mundial, União Europeia, Governo Chinês, Bancos privados, etc.), têm suas próprias políticas ambientais, que, por sua vez, são condicionantes para a garantia de recebimento dos empréstimos negociados entre as agências e os governos sul-americanos.

Um exemplo é o caso do Projeto de Proteção Ambiental e Desenvolvimento Sustentável do

Sistema Aquífero Guarani (PSAG), o qual teve financiamento do Global Environmental Facility (GEF) e a implementação dos recursos foi feita pela Banco Mundial e a execução do PSAG foi de responsabilidade da Organização dos Estados Americanos. Esse projeto de grande porte foi condicionado ao modelo e padronização de informações exigido pelo GEF (SERVIÇO GEOLÓGICO DO BRASIL, 2008), o que não necessariamente representa as necessidades de avanço a serem desenvolvidas pelos países no tocante ao Aquífero Guarani. O GEF é importante na atuação para projetos referente aos recursos hídricos em diversas regiões do globo, atuando inclusive em projeto na Amazônia.

Outro exemplo que pode-se citar é o da política ambiental e de sustentabilidade elaborada pelo BID em 2006, publicada como uma “Revisão da Sustentabilidade do Banco Interamericano de Desenvolvimento”. Neste documento são apresentadas três dimensões críticas de sustentabilidade: a sustentabilidade econômica que diz respeito ao desenvolvimento econômico que resulta no longo prazo em um bem estar financeiro e estabilidade econômica; a sustentabilidade ambiental que consiste de “ações humanas que mantêm a capacidade dos ecossistemas de produzirem a quantidade de bens e serviços no qual todas as vidas dependem” (BID, 2006: 2, tradução livre); e a sustentabilidade social que está ligada ao desenvolvimento social para uma maior equidade social e acesso à educação e saúde.

Ao discutir a importância de se proteger as florestas assim como a biodiversidade americana, os esforços de 2006 do BID estabeleceram apenas as intenções do Banco em atualizar suas diretrizes de ação para incorporar tais questões, entretanto, sem propor ou condenar ações que impactavam na preservação da biodiversidade da região. Essa problemática se amplia em escala ao compreender que as diretrizes trabalhadas pelo banco foram projetadas ao longo dos anos 2000 para “harmonizar” os padrões de investimentos sociais e ambientais nos países da América Latina e no Caribe. Ademais, a visão de sustentabilidade como definida pelo BID se desenvolve sob um caráter produtivo, de utilização do meio ambiente em sua capacidade, não diretamente direcionando esforços na proteção dos espaços que já são sobreexplorados.

Na visão de autores como Couto (2008) a problemática da integração da infraestrutura se estabelece na retórica discursiva dos Estados ao negligenciar os impactos das obras de infraestrutura para a sociedade local e o meio ambiente. Complementarmente, compreende-se que a não consideração de tais impactos na realização dessas obras na América do Sul, e em especial na região Amazônica, amplia os problemas de larga escala, uma vez que os fluxos econômicos gerados através dos eixos e suas obras provocam intensas ondas migratórias (Silva, 2017).

É necessário apontar que a criação da IIRSA representou alguns ganhos para a região no âmbito social e na avaliação ambiental, como a “criação de novas ferramentas de análise e metodologias de planejamento territorial, representadas pelo sistema de informação georreferenciada” (Oliveira JR. y Vaz, 2017: 205).

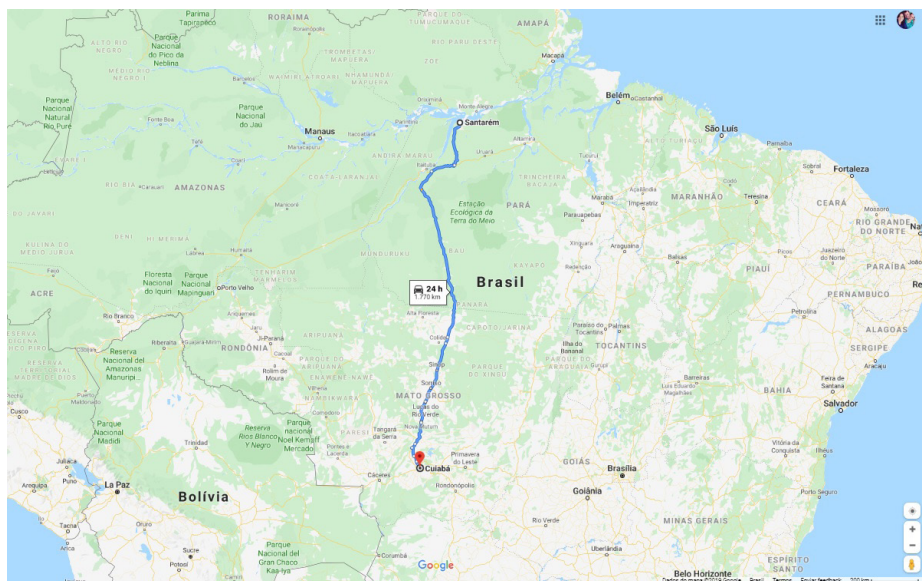
A complexidade dos mecanismos regionais sul-americanos encontra-se em sua estrutura institucional, visto que possuem um caráter intergovernamental e dependem dos Estados para que suas decisões conjuntas sejam de fato implementadas. Ou seja, há ferramentas para o controle de questões ambientais e sociais, assim como desde a criação da UNASUL criou-se um maior espaço para a participação social, entretanto, como poderá ser visto através dos esforços em infraestrutura, esses espaços não são efetivos, sendo, em muitas das vezes, os próprios causadores das problemáticas aqui discutidas.

Um dos projetos que será apresentado aqui como referência à problemática do desenvolvimento infraestrutural, instituições regionais e meio ambiente é a Pavimentação da Rodovia BR-163, com aproximadamente 1.770 quilômetros de Santarém - Pará, à Cuiabá - Mato Grosso do Sul, no Brasil (Imagem 1). Construída em 1976 pelo Governo brasileiro em período de Ditadura Militar, a rodovia tinha o intuito de integrar o Centro-Oeste ao Norte do Brasil, por constituir um eixo de grande importância para o escoamento da produção de ambas as regiões ao Porto de Miritituba - Pará, e ao terminal ferroviário de Rondonópolis - Mato Grosso (Brasil, 2019).

Apesar da estrada ter sido aberta em 1976, parte de sua pavimentação só foi iniciada nos anos 2000. A realização deste projeto refletia a importância infraestrutural para o desenvolvimento do país, principalmente no que se refere à capacidade de exportação do mesmo, tendo como finalidade a redução de custos e tempo operacional de transporte para melhora das condições de escoamento das produções brasileiras (Brasil, 2019).

Entretanto, construída em 1976, os impactos ambientais iniciais não tiveram devida atenção, alargando problemáticas de atividades ilegais, desmatamentos, impactos nas comunidades e rios ao longo do trecho aberto, tendo sido considerados apenas nos anos 2000 com o início de seu projeto de pavimentação (Minami, s/d). Com o impulso para a pavimentação da BR-163 no Brasil, considerada como um eixo de integração nacional, a IIRSA se apresentou como um espaço para as tratativas deste projeto. Em 2004 na sua carteira de projetos de integração da infraestrutura regional incorporou-se o Programa de Gestão Ambiental e Territorial da Rota Cuiabá-Santarém (BR-163 / MT - PA).

Imagem 1. Rodovia Santarém/Cuiabá (BR-163)



Fonte: Google Maps, Rota de Cuiabá a Santarém.

É interessante apontar que neste período a gestão ambiental ou mesmo a supressão de assimetrias intrarregionais não eram tratadas prioritariamente no âmbito da IIRSA. Ainda assim, a incorporação deste projeto de gestão ambiental demonstra o potencial da institucionalidade regional nessas tratativas, mesmo que atrelada à vontade nacional. Como resultado deste projeto que se realizou de 2004 a 2006, prevendo aproximadamente um investimento de US\$12 milhões (Iirsa, 2006), elaborou-se um Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá/Santarém.

O plano publicado pelo governo brasileiro dizia ter como objetivo a prevenção e mitigação dos impactos sócio-ambientais relativos à pavimentação da rota, assim como conflitos fundiários, violência no campo, povoamento desordenado, desmatamento e outros (Iirsa, 2006). O projeto incluído na carteira de integração da IIRSA contemplou a construção de um diagnóstico na busca por conciliar o “crescimento econômico e a integração nacional com a justiça social e a conservação e o uso adequado e responsável dos recursos naturais” (Iirsa, 2006).

Das ações implementadas a partir do documento elaborado, têm-se como exemplo o ordenamento Fundiário e Territorial a partir de Leis e Portarias nacionais, assentamentos familiares, monitoramento, controle e gestão ambiental, havendo a instalação de bases do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); o fomento a atividades produtivas sustentáveis a partir de leis sobre Gestão de Florestas Públicas, e muitos outros.

O asfaltamento da BR-163, apesar de importante para o desenvolvimento nacional brasileiro e sua interconexão regional, é questionada pelos movimentos socioambientais e populações locais, que, mesmo necessitados por uma estrada mais acessível, têm lidado desde os anos 70 com violência, conflitos por posse de terra e explorações ilegais e descontroladas dos recursos naturais da região (Estudo..., 2017). Ademais, “a histórica ausência do estado nesse trecho da rodovia ajuda a acirrar os conflitos e põe em xeque a viabilidade socioambiental e a sustentabilidade do empreendimento. (Alencar, 2005: 2).

Nesse sentido, as tratativas da integração da infraestrutura a partir das instituições regionais reforça a existência da dinâmica intergovernamental dos mecanismos sul-americanos apontada anteriormente, cujas ações e efetividade dos projetos regionais incentivados dependem das vontades políticas de cada país. Alencar (2005) também aponta contradições nas ações dos ministérios brasileiros, mesmo o plano ambiental tendo sido sinalizado como aprovado pelo governo, sendo que há ministérios que defendem o projeto, assim como há aqueles que o gerem com descaso e entendem o mesmo como uma barreira à pavimentação da rodovia. “Apesar de todo o investimento governamental no Plano e em ações para conter os impactos negativos da pavimentação, o estado parece não ter a velocidade adequada para enfrentar a dinâmica de ocupação de terra e de degradação/exploração dos recursos” (Alencar, 2005: 21).

O projeto da pavimentação da BR-163 é um dos inúmeros casos que compõem a agenda de projetos



de integração da infraestrutura na IIRSA, não somente no território brasileiro, mas em todos os países sul-americanos, principalmente os países amazônicos (Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela). Dentre essas obras podemos citar a retomada da pavimentação da BR-163 em 2009 e em execução até os dias atuais e a construção da Rodovia Tarapoto-Yurimaguas no Peru em uma área de preservação ambiental (Praeli, 2018), representando apenas alguns dos muitos projetos que não contam com, ou não disponibilizam a sociedade, estudos de factibilidade e impactos sócio-ambientais.

Diante desse cenário, o mecanismo regional para a integração da infraestrutura serve para o diálogo político entre os países sul-americanos e convergência para a construção de uma agenda de interconexão regional, porém, não tem autonomia para demandar dos Estados o cuidado com a sociedade e o meio ambiente a partir daquele espaço multilateral, ou, estão à mercê das políticas e diretrizes ambientais impostas pelos organismos que financiam cada projeto. As obras de infraestrutura tem impactos muito grandes para as comunidades de diversas regiões sul-americanas, cujos desmatamentos e atividades ilegais acabam sendo dependentes das tratativas e dos combates às ilegalidades governamentais, sejam eles efetivos ou não.

A infraestrutura se apresenta, a partir da ausência do Estado, ou de estruturas regionais incapazes de ação efetivas, como meio pelo qual se ampliam as ações ilegais para com o meio ambiente. Nesse aspecto, o investimento em infraestrutura regional sem um marco multilateral sul-americano que tenha autonomia decisória, fiscalização regular, ou até mesmo tenha decisões em relação ao meio ambiente de caráter mandatário aos governos, contribui para a problemática que estamos vivendo nos dias de hoje na América do Sul, como as crescentes queimadas na Amazônia.

Somente em 2019 já foram contabilizados mais de 11 mil focos de queimadas no estado do Amazonas no Brasil (Número..., 2019), sendo que somente em setembro na Amazônia brasileira o desmatamento já havia aumentado 96% em relação ao ano anterior. Os institutos brasileiros para a proteção do meio ambiente como o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) alertam ao Estado a necessidade por medidas mais efetivas e rápidas (Maisonave y Almeida, 2018; Watanabe, 2019).

Entretanto, como pode ser visto ao debater a questão da integração da infraestrutura regional para o Estado, o espaço Amazônico é um dos principais territórios explorados pelo país em busca de conectividade e maior possibilidade de exploração. Em acréscimo, a inefetividade das instituições regionais em regular e

fiscalizar o comprometimento dos Estados para com o meio-ambiente e a sociedade ampliam os efeitos causados pelo manejo ilegal do território nacional.

Os espaços nacionais para a governabilidade e gestão de crises ambientais se apresentam vazios na América do Sul, havendo uma ausência ainda maior no aspecto regional. A inexistência de um esforço regional multilateral, autônomo e comprometido no âmbito do meio ambiente, assim como a constante defesa da autonomia nacional dos países nos mecanismos constituídos, torna a proteção ambiental vulnerável aos interesses comerciais dos grupos de poder de cada país, assim como de atores extrarregionais.

Desde os anos 2010 o governo chinês é um dos principais financiadores das obras de infraestrutura na América Latina, sendo que no âmbito da carteira IIRSA ele já soma mais de 4 bilhões de dólares em desembolso para realização de obras somente na Argentina. “A aproximação da China com a América do Sul, através do financiamento de projetos de infraestruturas (principalmente de transportes), está associada ao fato do país ser um dos principais parceiros comerciais e importador de commodities dos sul-americanos”. (Oliveira Cruz, 2017, p. 63).

Uma das maiores preocupações hoje no âmbito de infraestrutura e meio ambiente na América do Sul, cujo financiamento provém de instituições financeiras chinesas, é a construção da Ferrovia Transoceânica que visa interligar a costa do Peru no Pacífico à costa do Rio de Janeiro no Oceano Atlântico, atravessando a Floresta Amazônica e a Cordilheira dos Andes. O projeto ainda em negociação, conta desde 2015 com protestos e críticas, tanto pelos seus possíveis impactos ambientais principalmente na Amazônia, como para os grupos indígenas que habitam a região. O principal objetivo da ferrovia é facilitar e diminuir os custos do acesso chinês ao mercado de commodities latino-americano e aos produtos industrializados chineses por parte da América Latina.

Por fim, a crescente presença de atores extrarregionais na construção de obras de infraestrutura na América Latina deve ser acompanhada de perto. Ao contrário das instituições financeiras multilaterais como o BID que tem suas políticas ambientais como condicionantes de seus empréstimos, o governo chinês não demonstra estar preocupado com a questão ambiental de seus investimentos. A vulnerabilidade sul-americana para resolver problemas deste tema de modo conjunto é ainda mais crítica. A atuação de atores extrarregionais no continente apresenta uma forte ameaça à proteção do meio ambiente, ainda assim, quais impactos resultarão no longo prazo, ou até mesmo qual será a reação dos Estados Sul-Americanos diante de tal ameaça ainda é uma agenda de pesquisa futura.

## Considerações finais

Neste artigo buscamos demonstrar o potencial de atuação conjunta, assim como os problemas existentes na relação entre os países sul-americanos através dos mecanismos regionais conformados e a proteção do meio ambiente, utilizando do tema da infraestrutura para exemplificar tal problemática.

Como foi possível verificar, tanto a Unasul como o Mercosul, ainda que tenham apresentado um vasto espaço para tratar questões socioambientais de modo multilateral, ambas as instâncias são marcadas por um caráter intergovernamental que, no longo prazo, diminui a eficácia de suas ações ao depender da ação dos agentes do executivo de cada país membro dos blocos.

A dificuldade aqui se expressa não na necessidade por criar espaços regionais ou regulações para a proteção do meio ambiente e da sociedade civil, porque eles já existem. Reafirmamos que a dificuldade está em fazer as discussões e iniciativas para o meio ambiente nesses blocos serem efetivas, uma vez que não há autonomia para as decisões e as instâncias ambientais são consultivas.

Esse paradoxo da existência de espaços para se debater a proteção do meio-ambiente que são inefetivos se ampliam nas tratativas da infraestrutura regional impulsada pelo governo brasileiro desde os anos 1970 com a criação do TCA. Tanto o TCA, quanto a IIRSA criada em 2000 não previam locais para a consideração de questões socioambientais dos projetos de integração da infraestrutura, ainda assim, a IIRSA se demonstrou capaz de vincular o propósito regional ao incorporar na sua agenda um projeto para gestão ambiental da pavimentação da BR-163 no Brasil.

Tais esforços, por sua vez, resultaram, como discutido na segunda seção deste artigo, na criação do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá/Santarém. Ou seja, o marco institucional regional demonstra potencial de atuação multilateral para gestão do meio ambiente. Entretanto, e é aqui que o paradoxo se expande, o avanço e execução do Plano de ação, assim como sua fiscalização e acompanhamento dependem das vontades nacionais sul-americanas. Depende-se e muito ainda dos Estados para que as decisões conjuntas sejam implementadas de fato.

Diante de um cenário marcado pela ausência do Estado em garantir os acordos em prol do meio ambiente, assim como para a incorporação efetiva das sociedades afetadas no próprio projeto de integração regional, ampliam-se os problemas ambientais na região, abrindo-se espaço para cada vez mais atores e interesses externos atuando dentro de nosso espaço de convergência político-econômico.

As obras de infraestrutura para a região são um vetor de desenvolvimento nacional e regional, entretanto, o mal manejo das iniciativas existentes ampliam os impactos aqui discutidos como desmatamentos, mineração e outras atividades ilegais. Sem um marco multilateral efetivo, alguns espaços se tornam um potencial de maior impacto negativo ao meio ambiente e à sociedade. Resta-nos perguntar, quem arcará com as consequências dessa ausência no longo prazo se não nós?

## Referências

- ALENCAR, A. A. C., (2005), A Rodovia BR-163 e o desafio da sustentabilidade. Monitoramento Ativo da Participação da Sociedade - MAPAS. Relatório do Projeto. *Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia*. Disponível em: [https://ipam.org.br/wp-content/uploads/2005/03/estudo\\_de\\_caso\\_a\\_rodovia\\_br-163\\_e\\_o\\_desa.pdf](https://ipam.org.br/wp-content/uploads/2005/03/estudo_de_caso_a_rodovia_br-163_e_o_desa.pdf). (Consulta em 29/10/2019).
- BABBITT, B.; LOVEJOY, T. (2009), O paradoxo da Amazônia. Uol notícias, 06 de mar.
- BID. (2006), O BID e o meio ambiente. Background Papers. Disponível em: <https://www.iadb.org/pt/noticias/background-papers/2006-03-13/o-bid-e-o-meio-ambiente%2C2886.html>. Acesso em 24 fev. 2020.
- BRASIL, (1988), *Constituição federal*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). (Consulta em 29/10/2019).
- BRASIL, (2019), *Programa de Parceria de Investimentos*. Concessão das rodovias BR-163/230/MT/PA - Trecho entre Sinop/MT e Miritituba/PA. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/concessao-das-rodovias-br-163-230-mt-pa-trecho-entre-sinop-mt-e-miritituba-pa>. (Consulta em 29/10/2019)
- BRASIL, (2006), *Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência BR-163 Cuiabá – Santarém*. Disponível em: <http://www.casacivil.gov.br/camaras/grupos/plano-br-163-sustentavel-versao-publicacao-9-junho-2006.pdf>. (Consulta em 29/10/2019).
- CEPAL, (2013), *Recursos Naturais na União das Nações Sul-Americanas (UNASUL)*: situação e tendências para uma agenda de desenvolvimento regional. Santiago, Chile: Nações Unidas, 2013.
- COSIPLAN, (2011) *Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración*. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.
- COUTO. A. B., (2008), Massa Crítica 38 – Integrar para entregar? A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração de infraestrutura na América do Sul. Rio de Janeiro, *Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul*, n. 38, Set. 2008.
- DOMINGUES, L. F., (2006), Influência do meio ambiente na União Sul-Americana: a consolidação de uma nova. *Revista Jurídica da Presidência*, v. 7, n. 7, p. 92- 102, fev.

- mar.
- ESTUDO..., (2017), *Estudo revela impactos ambientais da BR-163 nas cidades cortadas pela rodovia*. G1 Santarém. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/estudo-revela-impactos-ambientais-da-br-163-nas-cidades-cortadas-pela-rodovia.ghtml>. (Consulta em 29/10/2019).
- HIRST, M.; LIMA, M. R. S. de; PINHEIRO, L., (2010), A política externa brasileira em tempos de novos horizontes e desafios. *Nueva Sociedad*, Buenos Aires, dic. p. 22-41.
- HONÓRIO, K. dos S., (2013), *O significado da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil*. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – UNESP/UNICAMP/PUC-SP, Programa San Tiago Dantas de Pós-graduação em Relações Internacionais, São Paulo.
- IIRSA, (2006), COSIPLAN. *Ficha del Proyecto. Programa de Manejo Ambiental y Territorial* (Ruta Cuiabá-Santarém) (BR-163/MT/PA). Disponível em: [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=35](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=35). (Consulta em 29/10/2019)
- LORENZETTI, J. V. y CARRION, R. M., (2012), Governança ambiental global: atores e cenários. *Cadernos EBAPE. BR*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 3, p. 721-735, set. 2012.
- MAISONNAVE, F. y ALMEIDA, L. de., (2018), *Asfaltar ou não asfaltar? Estrada que liga Manaus a resto do país ameaça abrir uma Alemanha na mata*. Folha de São Paulo. Projeto Amazônia. 2018. Disponível em: <https://temas.folha.uol.com.br/projeto-amazonia/br-319/estrada-que-liga-manaus-a-resto-do-pais-ameaca-abrir-uma-alemanha-na-mata.shtml>. (Consulta em 29/10/2019)
- MERCOSUR, (2001), *Acordo quadro de meio ambiente do Mercosul*. Econews. Assunção, 22 de junho de 2001, Assunção. Disponível em: [http://www.ecolnews.com.br/PDF/Acordo\\_Quadro\\_sobre\\_Meio\\_Ambiente\\_do\\_Mercosul.PDF](http://www.ecolnews.com.br/PDF/Acordo_Quadro_sobre_Meio_Ambiente_do_Mercosul.PDF). (Consulta em 20/06/2019).
- MERCOSUR. (2006) *Medio ambiente en el MERCOSUR*. Secretaría MERCOSUR, Relevamiento No 001/06, Montevideo.
- MINAMI, T., (S/D), *Rodovia BR-163: o perigo de asfaltar a Amazônia*. Revista ECO 21. Rio de Janeiro, edição 108. Disponível em: <http://www.eco21.com.br/textos/textos.asp?ID=1230>. (Consulta em 29/10/2019)..
- MOREIRA, A. C., (2012), La protección ambiental em los procesos de integración regional. Aportes para cubrir un déficit del Mercosul. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, p. 211-232.
- NOGUEIRA, J. P.; MESSARI, N., (2005), O Realismo. In: *Teoria das relações internacionais: correntes e debates*. Rio de Janeiro: Campus, pp. 20-56.
- NOLTE, D.; COMINI, N. M., (2016), UNASUR: Regional Pluralism as a Strategic Outcome. *Contexto Internacional*. Rio de Janeiro, v. 38, n. 2, may./aug.
- NÚMERO..., (2019), *Número de Queimadas em 2019 no Amazonas já é superior ao dos últimos três anos*. G1 Notícias. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2019/10/20/numero-de-queimadas-em-2019-no-am-ja-e-superior-ao-dos-ultimos-tres-anos.ghtml>. (Consulta em 29/10/2019).
- OLIVEIRA CRUZ, D. A. M. de. (2017), Geopolítica e integração regional: uma análise dos projetos de infraestrutura de transportes entre Brasil e Paraguai. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017.
- OLIVEIRA Jr. J. C. de; VAZ, N. C. O., (2017), Os projetos de infraestrutura da IIRSA e a violação dos direitos indígenas. *ARACÊ – Direitos Humanos em Revista*, v. 4, n. 5, fev.
- OLIVEIRA, R. S., (2010), As assimetrias na normatização ambiental no MERCOSUL: É possível uma harmonização legislativa entre os seus estados-membros? *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XIII, n. 79, ago.
- PRAELI, Y. S., (2018), *Perú: imágenes satelitales muestran impacto de carretera en la Amazonia de Loreto*. Mongabay. Disponível em: <https://es.mongabay.com/2018/06/peru-carretera-amazonia/>. (Consulta em 29/10/2019).
- RAMANZINI Jr., H.; MARIANO, M. P. A política externa brasileira e as relações com a América do Sul entre 2008 e 2015. *Texto IPEA*, 2016.
- ROJAS, F. A., (2007), *La Integración Regional: Un Proyecto Político Estratégico. III Informe del Secretario General de la FLACSO*, San José, Costa Rica: FLACSO-Secretaría General.
- SANAHUJA, J. A., (2010), La construcción de una región: Suramérica y el regionalismo posliberal. En CIENFUEGOS, M.; SANAHUJA, J. A. *Una región en construcción: UNASUR y la integración en América del Sur*. Barcelona: Edicions Bellaterra, S. L. p. 87-136.
- SANT'ANNA, F. M., (2013), O Papel da Integração Fronteira para a Integração Regional na América Latina. *Revista Geonorte*, Manaus, edição especial, v. 7, n. 1, p.1169-1185.
- SENHORAS, E. M.; MOREIRA, F.; VITTE, C., (2009), A agenda exploratória de recursos naturais na América do Sul: Da empiria à teorização geoestratégica de assimetrias nas relações internacionais. En *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Montevideo, p.1-15.
- SERVIÇO GEOLÓGICO DO BRASIL. *Projeto de Proteção Ambiental e Desenvolvimento Sustentável do Sistema Aquífero Guarani - PSAG*. Notícias, 13/03/2008. Disponível em: <https://www.cprm.gov.br/publique/Noticias/Projeto-de-Protecao-Ambiental-e-Desenvolvimento-Sustentavel-do-Sistema-Aquifero-Guarani---PSAG-938.html?from%5Finfo%5Findex=3311>. (Consulta em 25/02/2020).
- SILVA, R. I. da., (2017), *Povos Indígenas em Isolamento Voluntário na Amazônia Brasileira: o sexto século de genocídios e diásporas indígenas*. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) – Universidade de Brasília, Brasília.

UNASUR, (2012), *Plano de Ação do Conselho de Defesa Sul-Americano 2012*. Disponível em: <http://ceed.unasursg.org/Portugues/09-Downloads/Port-PA/PA-CDS-2012-PORT.pdf>. (Consulta en 01/10/2019).

UNASUR, (2017), *Plano de Ação do Conselho Sul-Americano 2017*. Disponível em: <http://ceed.unasursg.org/Portugues/09-Downloads/Port-PA/PA-CDS-2017-PORT.pdf>. (Consulta en 01/10/2019).

VILLAR, P.C., (2015), *Aquíferos Transfronteiriços: Governança das águas e o Aquífero Guarani*. Curitiba: Juruá, 2015.

WATANABE, P., (2019), Desmatamento na Amazônia cresce 96% em setembro indicam alertas do INPE. *Folha de São Paulo*. Meio Ambiente. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2019/10/desmatamento-na-amazonia-cresce-96-em-setembro-indicam-alertas-do-inpe.shtml>. (Consulta en 21/10/2019).

**\*María Luisa Telarolli de Almeida Leite**

Estudiante del doctorado en Geografía Humana. Universidad de São Paulo (USP)  
Miembro del Observatório de Regionalismo (ODR) y  
Grupo de Geografía Política y Medio Ambiente (USP), , becaria CAPES.  
Áreas de investigación: recursos hídricos, aguas subterráneas, gobernanza,  
integración regional y geografía política  
Correo-e: mltaleite@usp.br

**\*\*Bárbara Carvalho Neves**

Estudiante del Doctorado Interinstitucional en Relaciones Internacionales.  
San Tiago Dantas (UNESP, UNICAMP, PUC-SP), becaria CAPES  
Participa en: Laboratorio de Novas Tecnologías de Investigación  
en Relaciones Internacionales (LANTRI),  
Red de Investigación en Política Exterior y Regionalismo (REPRI),  
Observatório de Regionalismo (ODR)  
Áreas de investigación: integración regional sudamericana,  
integración de la infraestructura y política exterior brasileña.  
Correo-e: barbara.neves@unesp.br

**Fecha de recepción:** Octubre 2019.

**Fecha de aprobación:** Noviembre 2019.