

INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL: A INFRAESTRUTURA COMO UM CATALISADOR DA INTEGRAÇÃO

Henrique Pissaia de Souza¹

Este artigo apresenta uma abordagem descritiva das organizações internacionais políticas e financeiras que atuam na América do Sul e que visam à integração regional. Faz-se uma revisão bibliográfica dos estudos econômicos que buscam demonstrar a importância do investimento em infraestrutura. Demonstram-se as iniciativas de integração por meio de planejamento de longo prazo e projetos multinacionais com a Iniciativa Cinturão e Rota e a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan). Com base nas exposições, propõem-se três maneiras de se realizar a integração sul-americana: trabalho conjunto entre as organizações internacionais; a infraestrutura como propulsor da integração; e a liderança do Brasil nesse processo. Entende-se que temos uma quantidade de organismos internacionais já em atividade na região que deveriam trabalhar em conjunto e investir em projetos de infraestrutura beneficiando os países e populações, integrando as cadeias produtivas e fomentando o intercâmbio comercial entre os países, desenvolvendo as regiões do interior do Brasil. Expõe-se a necessidade de ter mecanismos de compromissos escritos com estratégias macro de longo prazo de integração que não estejam suscetíveis aos ciclos políticos e ideológicos de cada país. Defende-se que o Brasil, por seu tamanho populacional e econômico, amparado por sua tradição de conciliação e negociação reconhecidas internacionalmente e com o mandato constitucional, em seu art. 4º, deve fomentar e liderar o projeto de integração da América do Sul.

Palavras-chave: América do Sul; integração; infraestrutura; desenvolvimento econômico; Brasil.

SOUTH AMERICA INTEGRATION: INFRASTRUCTURE AS AN INTEGRATION DRIVER

This article presents a descriptive approach of international political and financial organizations that operate in South America and that aim at regional integration. A bibliographic review of economic studies that seek to demonstrate the importance of investment in infrastructure is carried out. Demonstrates integration initiatives through long-term planning and multinational projects with the Belt and Road Initiative and Initiative for the Integration of the Regional Infrastructure of South America (IIRSA) and the South American Infrastructure and Planning Council (Cosiplan) examples. Based on the expositions, three ways of achieving South American integration are proposed: joint work between international organizations; infrastructure as a driver of integration; and Brazil's leadership in this process. It is understood that we have a number of international organizations already active in the region that should work together and invest in joint infrastructure projects benefiting countries and populations, integrating production chains and fostering commercial exchange between countries, developing the regions of the interior of Brazil. The need to have written commitment mechanisms with long-term macro integration strategies that are not susceptible to the political and ideological cycles of each country is exposed. It is argued that Brazil, due to its population and economic size, supported by its internationally recognized tradition of conciliation and negotiation and with the constitutional mandate, in its article 4, should promote and lead the South American integration project.

Keywords: South America; integration; infrastructure; economic development; Brazil.

1. Doutor em economia internacional pela Universidade de Negócios e Economia Internacionais de Pequim (UIBE); e mestre em direito pela Universidade da Califórnia (UC). Orcid: <<https://orcid.org/0000-0002-3395-165X>>. E-mail: <hpissaia@hotmail.com>.

INTEGRAÇÃO SUDAMERICANA: LA INFRAESTRUCTURA COMO FOMENTADOR DE LA INTEGRACIÓN

Este artículo presenta un enfoque descriptivo de los organismos políticos y financieros internacionales que operan en América del Sur y que apuntan a la integración regional. Se realiza una revisión bibliográfica de estudios económicos que buscan demostrar la importancia de la inversión en infraestructura. Las iniciativas de integración se demuestran a través de la planificación a largo plazo y proyectos multinacionales con la Iniciativa de la Franja y la Ruta e Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planificación (Cosiplan). A partir de las presentaciones se proponen tres vías para lograr la integración sudamericana: trabajo conjunto entre organismos internacionales; la infraestructura como motor de la integración; y el liderazgo de Brasil en este proceso. Se entiende que tenemos una serie de organismos internacionales ya activos en la región que deben trabajar juntos e invertir en proyectos conjuntos de infraestructura que beneficien a países y poblaciones, integrando cadenas productivas y fomentando el intercambio comercial entre países, desarrollando las regiones del interior de Brasil. Se expone la necesidad de contar con mecanismos de compromiso escrito con estrategias de macro integración de largo plazo que no sean susceptibles a los ciclos políticos e ideológicos de cada país. Se argumenta que Brasil, por su población y tamaño económico, apoyado en su tradición de conciliación y negociación reconocida internacionalmente y con el mandato constitucional, en su artículo 4, debe impulsar y liderar el proyecto de integración sudamericana.

Palabras clave: América del Sur; integración; infraestructura; desarrollo económico; Brasil.

JEL: F00; F02; F15; F36; F50.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/rtm30art5>

Data de envio do artigo: 25/10/2022. Data de aceite: 7/2/2023.

1 INTRODUÇÃO

O mundo contemporâneo vem enfrentando vários desafios para seguir com o processo de globalização. Antigos impulsores do processo estão revendo suas posições e buscando mecanismos de investimento nacional e fechamento de fronteiras aos produtos e serviços exteriores (Nagamine *et al.*, 2020). Adicionalmente a esses processos de transferência de cadeias globais de produção para cadeias locais, as mudanças climáticas, os conflitos geopolíticos e movimentos como o Brexit trazem muito ceticismo quanto ao futuro dos processos de globalização e aos processos de integração.

Enxergamos esse ceticismo como demasiado alarmista. Os ganhos econômicos e de desenvolvimento para os países asiáticos e principalmente a China, com o processo de integração, são inegáveis. Hoje, a China é o principal ou segundo parceiro econômico de grande parte dos países do mundo e de todos os países da América do Sul. No caso sul-americano, mesmo estando a milhares de quilômetros de distância, por sua orientação ao desenvolvimento por meio das cadeias de exportação e importação, a China vem tomando ano após ano o espaço nesse mercado, suplantando ao Brasil e aos países vizinhos, algo que os Estados Unidos realizavam nas décadas passadas e estão perdendo seu espaço.

Para fomentar o comércio regional e tentar inverter essa tendência de perda de mercado entre os países da América do Sul, os projetos de integração regional – por meio da construção de infraestrutura terrestre, marítima e fluvial, além de infraestrutura *soft*, com políticas comuns – podem ser uma das soluções, ao mesmo tempo em que poderão promover o desenvolvimento econômico e social dos países da região.

A deficiência de infraestrutura na região é constatada pelo Índice de Performance Logística,² uma publicação periódica do Banco Mundial, que em 2016 colocava os países da região sul-americana na posição média de 84 entre as 160 nações analisadas (Guiana Francesa e Suriname não constam no estudo). O Chile é o país da região mais bem-qualificado no estudo, aparecendo na 46ª posição, o Brasil é o segundo país da região, na 55ª posição, e a Bolívia, o pior, na 138ª posição.

A necessidade de investimento em infraestrutura para cumprir com as necessidades de desenvolvimento dos países é de US\$ 15 trilhões até 2040,³ em escala global. Somente no Brasil, a necessidade para preencher a brecha em infraestrutura é da ordem de US\$ 1,2 trilhão⁴ até 2040. Para preencher essa lacuna na infraestrutura, especialmente a infraestrutura de integração, os fundos multilaterais, os Bancos Multilaterais de Desenvolvimento e os organismos políticos regionais são atores-chave para pensar, planejar e executar o desenvolvimento regional, o que idealmente deveria ser feito em conjunto.

Neste artigo, iremos delinear os mecanismos de integração política e financeira da América do Sul, sua criação, composição, função e área de atuação. Na área política, temos: Organização dos Estados Americanos (OEA), a Associação Latino-americana de Integração (Aladi), a Comunidade Andina de Nações (CAN), o Comitê Intergovernamental Coordenador dos Países da Bacia do Prata (CIC), o Mercado Comum do Sul (Mercosul) e a União de Nações Sul-americanas (Unasul). E, na área econômica, temos: o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Corporação Andina de Fomento (CAF), o Fundo Financeiro para Integração da Bacia do Prata (Fonplata) e o Fundo para Convergência Estrutural do Mercosul (Focem) (Severo e Lima, 2020).

Na sequência, discorreremos sobre a importância da infraestrutura como catalisador do desenvolvimento econômico e da integração regional. Faremos uma breve revisão bibliográfica de estudos que demonstram que o investimento em infraestrutura é um mecanismo importante no fomento do desenvolvimento econômico e demonstraremos a relevância dos mecanismos de planejamento da infraestrutura regional.

2. Disponível em: <<https://pi.worldbank.org/about>>. Colocação dos países sul-americanos no estudo: Chile 46ª posição, Brasil 55ª, Uruguai 65ª, Argentina 66ª, Peru 69ª, Equador 74ª, Guiana 85ª, Colômbia 94ª, Paraguai 101ª, Venezuela 122ª e Bolívia 138ª.

3. Disponível em: <<https://outlook.gihub.org/>>.

4. Disponível em: <<https://outlook.gihub.org/countries/Brazil>>.

Demonstraremos o trabalho realizado pela Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan) (Castro e Cimini, 2020; Virga e Marques, 2020) nos anos 2000 e a nova Iniciativa do Cinturão e Rota lançados pela China como exemplos de integração regional planejada e de desenvolvimento econômico.

Após essa revisão bibliográfica, iremos propor iniciativas para possibilitar o desenvolvimento econômico e a integração regional sul-americana. Utilizando-nos das experiências demonstradas, proporemos o trabalho concertado e conjunto dos organismos internacionais e formuladores de políticas públicas para pensar e atuar em conjunto na região com compromissos firmes e claros de longo prazo, harmonizando a atuação política com a econômica e propulsores do setor privado. Proporemos o foco claro na infraestrutura, principalmente física, como grande fomentador da integração regional, demonstrando brevemente alguns dos benefícios de curto e longo prazo, como a geração de emprego, a prevenção a choques exógenos, a diminuição de custos, a produção integrada, que beneficia a população e os setores público e privado. Por último, vamos sugerir a tomada de liderança do Brasil nesse processo, aproveitando as experiências dos Estados Unidos e da China. Propomos o Brasil não apenas por seu tamanho físico, populacional e econômico, como também por sua vocação integradora e de respeito às culturas e tradições dos povos diversos que habitam a região e a criação de uma estratégia que possibilite expandir a integração regional para a integração extrarregional, com a África, Caribe e Oceania.

2 A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA: A INFRAESTRUTURA COMO UM CATALISADOR DA INTEGRAÇÃO

A integração regional latino-americana tem suas origens no século XIX com Simón Bolívar e suas iniciativas de independência da América hispanófono. Na esfera multilateral, as iniciativas começaram efetivamente no final da década de 1940 na esfera política e nos fins da década de 1950 na esfera financeira. Quando falamos das iniciativas políticas, o marco inicial foi a criação da OEA, em 1948, e quando falamos em iniciativas financeiras temos como marco inicial a criação do BID em 1959.

Essas duas iniciativas regionais surgiram na esteira da criação de seus predecessores: a Organização das Nações Unidas (ONU), criada entre os dias 25 de abril e 26 de junho de 1945, quando cinquenta países se reuniram em São Francisco (Estados Unidos), onde começou a funcionar, em 24 de outubro de 1945,⁵ como braço político de integração mundial; e o Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, seu nome original), que foi criado um ano antes, em julho de 1944, na cidade Bretton Woods, New Hampshire, Estados Unidos,

5. Disponível em: <<https://www.un.org/en/about-us/history-of-the-un>>.

na chamada Conferência Monetária de Bretton Woods, a qual culminou com o Acordo de Bretton Woods e o conhecido sistema de Bretton Woods,⁶ pela parte financeira.

Cada uma destas vertentes, política e financeira, deu origem a uma série de outras instituições menores de integração regional, sub-regional e multirregional. Nos quadros 1 e 2, sintetizam-se as instituições de integração política e financeira criadas com área de atuação principalmente na América do Sul.⁷

QUADRO 1
Instituições políticas de integração

	Países-membros	Ano de criação	Objetivos
OEA	35	1948	Promover a paz, a segurança, o desenvolvimento econômico social e cultural, de maneira cooperativa
CAN	4	1969	Buscar a integração comercial econômica e política entre seus membros
Aladi	13	1980	Enfrentar conjuntamente as dificuldades estruturais da região, quebrar a cultura monoexportadora da região de produtos sem valor agregado, facilitar o comércio entre seus membros e área de livre-comércio
Mercosul	5	1991	Criar uma área de livre-comércio com livre movimentação de pessoas, recursos e bens
Unasul	12	2008	Buscar a integração regional por meio da infraestrutura, livre circulação de pessoas e cadeias de valor, cooperar para segurança e prevenção ao terrorismo e diminuir as desigualdades nos e entre os países
Alba	7	2009	Buscar o comércio baseado na complementariedade, solidariedade e cooperação
Celac	33	2011	Buscar o diálogo e a cooperação regional

Elaboração do autor.

QUADRO 2
Instituições financeiras de integração

	Países-membros	Ano de criação	Objetivos
Fonplata	5	1969	Promover o desenvolvimento regional e a integração física
BID	48	1959	Promover a integração regional de todas as Américas, concedendo empréstimos para projetos de infraestrutura, integração e desenvolvimento aos países da América Latina e do Caribe
CAF	20	1970	Promover o desenvolvimento e a integração da América Latina e Estados-membros
Focem	5	2004	Promover a integração e diminuir as assimetrias entre os países do Mercosul

Elaboração do autor.

6. O Acordo de Bretton Woods, composto pelos Artigos do Acordo do Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento, de 22 de julho de 1944, e Acordo do Fundo Monetário Internacional, de 22 de julho de 1944.

7. Apesar de a OEA e o BID terem atuação também na América do Norte, na América Central e no Caribe, entendemos que são importantes para a contextualização do tema. Também selecionamos essas duas instituições e as instituições analisadas por seu tamanho, relevância e grau de organização para a América do Sul.

As instituições financeiras e políticas andam lado a lado no processo de integração regional e desenvolvimento econômico regional (Souza, 2023). A América do Sul possui onze instituições de desenvolvimento e integração, sendo sete iniciativas políticas, das quais quatro são exclusivas da região (mesmo com a Unasul atualmente paralisada) e quatro instituições financeiras para seus projetos de integração (mais o Banco do Sul, que está paralisado), entre essas quatro, três exclusivas para a região ou sub-região. Em seus mais de sessenta anos de atuação, essas instituições ajudaram a fomentar o desenvolvimento e a integração regional, entretanto, muito ainda não foi realizado.

A infraestrutura pode ser um catalisador da integração regional. O investimento em infraestrutura é um grande, senão o maior, propulsor do crescimento econômico, quando se analisa o investimento e fomento estatal. Os avanços da iniciativa IIRSA-Cosiplan e o que a Ásia está realizando com a iniciativa da Nova Rota da Seda pode ser utilizado para promover o desenvolvimento e a integração regional na América do Sul.

3 O INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA COMO CATALISADOR DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

Os motivos que levam ao desenvolvimento são bastante controvertidos e não há consenso entre os economistas. Há teorias que sustentam que o investimento privado é o grande fomentador do desenvolvimento e que o Estado teria o papel puramente regulamentador; em outras teorias, o papel do Estado seria quase inexistente, devendo proporcionar o máximo de abertura e liberdade. Por outro lado, existe uma série de teorias que tentam explicar o desenvolvimento induzido pelo Estado, considerando-o o grande fomentador do desenvolvimento, direto ou como propulsor de iniciativas, sejam elas educação, reforma do estado, agricultura, infraestrutura, diversificação econômica, saúde, programas de distribuição de renda, entre outras. Algumas visões buscam demonstrar a importância de ambos os setores e atribuem o crescimento a fatores completamente alheios, como clima, colonização, fatores históricos etc.

Entendemos que o desenvolvimento econômico é uma confluência de vários fatores, incluindo todos os citados e outros mais. Neste artigo, buscamos demonstrar o papel fundamental da infraestrutura para o processo de crescimento econômico e, por conseguinte, entender como isso impacta positivamente na integração econômica sul-americana e mostrar as propostas para garantir esses investimentos em infraestrutura e a integração regional.

As teorias de crescimento que consideram o governo o principal fomentador tiveram os primeiros trabalhos realizados na virada dos anos 1980 para os anos 1990, com Robert Lucas (1988) e Robert Barro (1990), com tentativas de

identificar o papel dos gastos governamentais, da política fiscal e do crescimento. Posteriormente, Futagami, Morita e Shibata (1993), mais tarde Tsoukis e Miller (2003) e Ghosh e Roy (2004) ampliaram a teoria para demonstrar a importância do investimento governamental no desenvolvimento econômico. No entanto, Tanzi e Zee (1997) concluíram que havia poucos resultados empíricos robustos e que o gasto governamental poderia fornecer a base para os efeitos da política fiscal no crescimento de longo prazo dos países.

Com base nos trabalhos preliminares, vários outros estudos tentaram identificar qual setor de investimento governamental levaria ao desenvolvimento econômico. Desde Aschauer (1989), há vários trabalhos analíticos tentando relacionar o crescimento econômico com o investimento em infraestrutura (com resultados exageradamente positivos). Mais tarde, Holtz-Eakin (1994), Baltagi e Pinnoi (1995) e Crihfield e Panggabean (1995) usaram dados dos estados norte-americanos com resultados insignificantes do investimento em infraestrutura no desenvolvimento econômico. Devarajan, Swaroop e Zou (1996), por sua vez, ao analisarem dados de países em desenvolvimento, encontraram uma relação negativa entre o investimento da infraestrutura no gasto público total e o crescimento econômico.

A partir de 1998, uma série de estudos, principalmente de Sanchez-Robles (1998), Calderón e Servén (2003), Calderón e Servén (2004), Gupta *et al.* (2005), Calderón e Servén (2010a; 2010b) e Calderón, Moral-Benito e Servén (2014), usando como ferramentas as análises econométricas (*panel data*), encontraram uma contribuição significativa do produto interno bruto (PIB) (ou produtividade) da infraestrutura. Em contraposição, outros autores, como Fernald (1999) e Chakraborty e Dabla-Norris (2009), argumentam que o investimento em infraestrutura não pode ser medido adequadamente, pois, mesmo que se encontrem resultados positivos, a correlação poderá ser positiva pela quantidade de dinheiro gasto, mas, devido às ineficiências de alocação e corrupção, não seria possível e plausível utilizar o gasto governamental em infraestrutura nos modelos e identificar a infraestrutura como um motor de desenvolvimento.

Na tentativa de medir o impacto da infraestrutura no desenvolvimento, outros autores empregaram medidas físicas de estoque de infraestrutura em múltiplos setores, agregando os investimentos em infraestrutura em indicadores. Easterly e Rebelo (1993) constataram que o investimento público em transportes e comunicações aumenta significativamente o crescimento entre os países. Bougheas, Demetriades e Mamuneas (2000) argumentam que os serviços de transporte e telecomunicações facilitam a inovação e a atualização tecnológica ao reduzir o custo fixo de produção de novas variedades de insumos intermediários, possibilitando maior desenvolvimento. E, ainda, outros autores encontram externalidades positivas do investimento em infraestrutura em outros setores econômicos e sociais que geram um efeito multiplicador de desenvolvimento. Brenneman e Kerf (2002),

por exemplo, concluíram que melhores sistemas de transporte e estradas mais seguras ajudam a aumentar a frequência escolar, gerando conseqüente desenvolvimento; Leipziger, Fay e Yepes (2003), por sua vez, constataram que a melhoria do acesso à eletricidade permite mais tempo para estudo e uso de computadores.

Quando se compara a infraestrutura a outros investimentos do governo nos setores de educação, governamental, agricultura, financeiro, indústria e comércio exterior (Souza, 2019), são considerados os dados dos empréstimos do Banco Mundial para analisar as estratégias de desenvolvimento utilizadas pelos países e os gastos estatais, levando em conta os empréstimos tomados junto ao Banco Mundial como *proxies* das decisões de investimento de cada país em ciclos de dez anos de investimento. No estudo, concluiu-se que os países que tiveram ciclos de crescimento sustentado por dez anos em geral tomavam mais empréstimos para projetos de infraestrutura, seguidos de projetos em educação. O estudo também demonstrou que essa foi a estratégia de Japão, Coreia do Sul, Singapura e China em seus ciclos de desenvolvimento.

Como Calderón, Moral-Benito e Servén (2014) resumem bem, ainda há a necessidade de mecanismos precisos em ação para vincular o investimento em infraestrutura e crescimento. Mesmo que a literatura analítica tenha proposto vários mecanismos específicos, a maioria dos problemas são devidos às limitações e à falta de dados. No entanto, o saldo da pesquisa empírica revela uma contribuição positiva do investimento e dos avanços na infraestrutura de um país ou região para o crescimento econômico.

O investimento em infraestrutura é um propulsor do desenvolvimento em um determinado país, seja de maneira direta ou indireta, e pode ser o propulsor do desenvolvimento conjunto de vários países e regiões. Para esse desenvolvimento, é necessário um trabalho conjunto e concertado entre os países e instituições que trabalham na região.

Na América do Sul, apesar de, como visto no artigo anterior, termos iniciativas políticas e financeiras atuando há mais de sessenta anos, somente nos anos 2000 se criou uma estratégia de atuação ampla e conjunta de planejamento e investimento em infraestrutura voltada para a integração.

Como parte das iniciativas da Unasul, em Quito, no Equador, na Terceira Reunião de Presidentes, em janeiro de 2009, foi criado o Cosiplan (OEA, 2000).

O Cosiplan era um corpo decisório para planejar e implementar a infraestrutura da integração na América do Sul, com quatro objetivos gerais: i) desenvolver a integração da infraestrutura regional; ii) fomentar o planejamento regional e a cooperação em infraestrutura, por meio de alianças estratégicas regionais; iii) promover a compatibilização jurídica entre os membros da Unasul quanto ao

desenvolvimento e à operação de infraestrutura na região; e iv) identificar e impulsionar a execução de projetos proprietários de integração e avaliar alternativas financeiras.

A história do Cosiplan começa com a criação da IIRSA, durante a Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, em Brasília (Brasil) com o Comunicado de Brasília (IIRSA, 2000), visando impulsionar a integração e a modernização da infraestrutura sob a concepção do espaço regional sul-americano.

Depois disso, foram realizadas treze reuniões sul-americanas, até a criação da Unasul e do Cosiplan. Em 2011, a iniciativa IIRSA foi incorporada ao Cosiplan. Um dos principais objetivos da IIRSA foi estabelecer uma “visão estratégica para a integração física da América do Sul” entre os seus doze países (novamente a Guiana Francesa não participa da iniciativa).

A IIRSA fez seu primeiro balanço em 2010, quando foram identificados 524 projetos de desenvolvimento por um valor total de US\$ 96 bilhões. Dos projetos, 75% eram nacionais, 21% binacionais e apenas 4% com mais de dois países envolvidos (Intal, 2017). Em 2017, em uma segunda análise, o Portfólio de Projetos 2017 mostrou que existiam 562 projetos, por um valor de US\$ 198,9 bilhões. Nessa segunda análise, já sob iniciativa Cosiplan, 83% dos projetos eram nacionais, 16% binacionais e apenas 1% multinacional (Cosiplan, 2017). Nota-se que, em sete anos, o número de projetos binacionais caiu 5%, e os multinacionais 3%, com um crescimento dos projetos puramente nacionais.

A IIRSA-Cosiplan, possuía a grande qualidade de atuar em conjunto com os três grandes financiadores da América do Sul, BID, CAF e Fonplata, entretanto, teve suas atividades paralisadas conjuntamente com a Unasul. Em 2020, os três atores resolveram se unir novamente, criando a Aliança ILAT, que visa fazer uma análise dos avanços da IIRSA-Cosiplan e tem como objetivos os descritos a seguir.

- 1) Promover a integração das economias da América Latina e do Caribe por meio da realização de projetos de infraestrutura de qualidade eficientes, inovadores e sustentáveis.
- 2) Promover o desenvolvimento sustentável de projetos de energia, integração fronteiriça, telecomunicações, transporte e logística que contribuem para melhorar a qualidade de vida dos habitantes da região.
- 3) Apoiar técnica e financeiramente programas de integração e desenvolvimento territorial binacional e/ou multinacional, com altos padrões de qualidade, inovação, impacto e transparência.
- 4) Produzir conhecimento e tecnologia aplicada aos projetos de integração. Fomentar a cooperação Sul-Sul e gerar espaços de diálogo e apoio entre os governos, vinculando o setor público e privado.⁸

8. Disponível em: <https://alianzailat.org/what_we_do>.

Essas ferramentas de trabalho conjunto com planejamento e compromisso são fundamentais para o desenvolvimento econômico regional e a integração. Por mais que os resultados não tenham sido de todo satisfatórios e a maioria das atividades sejam nacionais, é importante ter planejamento e delineamento de integração multinacional e multilateral de longo prazo.

4 O EXEMPLO DA INICIATIVA CINTURÃO E ROTA E PERSPECTIVAS PARA A AMÉRICA DO SUL

A Rota da Seda era um caminho utilizado pelos mercadores chineses e europeus para comercializar os produtos vindos da China e da Índia com a Europa. Era um caminho terrestre que cruzava a Ásia e chegava até o Oeste Europeu, utilizada por séculos desde os anos 200 a.C. Na busca por encontrar um caminho mais curto por via marítima, as grandes navegações dos séculos XIV e XV acabaram encontrando caminhos para as Américas (o conhecido descobrimento das Américas) e para a própria Ásia.

Em 2013, o governo da China resolveu relançar a Rota da Seda, com o nome Belt and Road Initiative, em inglês, 一帶一路 (Yi Dai Yi Lu), em chinês, ou Iniciativa Cinturão e Rota, em português. Segundo o presidente chinês, Xi Jinping, a iniciativa busca “trazer a paz e a cooperação, a abertura e a inclusão, o aprendizado e o benefício mútuos”.⁹

O objetivo final é a integração e o comércio entre mais de cem países, com uma rota terrestre, uma rota marítima e seis corredores econômicos de integração, não apenas entre Ásia e Europa, como também África, Oceania e América Latina. Essa integração visa ser possível por uma infinidade de cooperações políticas, tratados bilaterais, multilaterais e a criação e utilização de instituições financeiras e bancos de desenvolvimento nacionais e multilaterais.

Um dos principais pilares da iniciativa é o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (Asian Bank for Infrastructure Investment – AIIB), criado em junho de 2015 e que começou suas operações em janeiro de 2016, que já conta com um capital de quase US\$ 97 bilhões e 91 países-membros.¹⁰ Até 31 de dezembro de 2021, o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura havia aprovado US\$ 35,73 bilhões em 181 projetos.¹¹

Outra iniciativa financeira criada especificamente para a Iniciativa Cinturão e Rota é o Fundo da Rota da Seda (em inglês, Silk Road Fund), criado um ano antes, em 29 de dezembro de 2014, e que começou suas operações no mês seguinte.

9. Disponível em: <<https://www.fmprc.gov.cn>>.

10. Disponível em: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/financial-statements/.content/index/pdf/AIIB_2021-Annual-Financial-Statements_clean-0329.pdf>.

11. Disponível em: <<https://www.aiib.org/en/projects/summary/index.html>>.

O Fundo da Rota da Seda conta teve aportes iniciais de US\$ 40 milhões do governo chinês¹² e, conjuntamente com o AIIB, é um potente motor de investimentos, ultrapassando (e muito) a capacidade de mobilização de recursos e parceiros comerciais quando comparado a todas as iniciativas sul-americanas juntas.

Como visto, a Iniciativa Cinturão e Rota tem muita semelhança com o que a IIRSA-Cosiplan fez na América do Sul, que foi a criação de corredores de integração e investimentos de infraestrutura, utilizando mecanismos de fomento multilaterais para garantir os recursos necessários e a continuidade das obras e processos das iniciativas. Uma diferença fundamental entre a Iniciativa Cinturão e Rota e a IIRSA-Cosiplan é o papel de protagonismo e liderança de um país no caso asiático, ocupado pela China, enquanto no cenário latino-americano o impulso foi de realizar pelos próprios bancos de desenvolvimento em conjunto. Na próxima seção, discutiremos maneiras de impulsionar a integração regional e veremos que justamente o papel exercido pela China deveria ser o papel exercido pelo Brasil na América do Sul.

5 PROPOSTAS PARA A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

Nesta seção tomamos a liberdade de propor algumas maneiras de se implementar a integração sul-americana, tendo por base o exposto nas seções anteriores. Exploraremos a importância dos organismos internacionais políticos e das instituições financeiras multilaterais da região na integração e do trabalho conjunto; a importância da infraestrutura como componente integrador e promotor de crescimento conjunto; e a importância da liderança e do protagonismo de um país para impulsionar o processo de integração. Em nossa proposta, esse papel deve ser desempenhado pelo Brasil.

A infraestrutura é um importante componente do desenvolvimento de um país, seja de maneira direta e imediata, seja de maneira indireta com impacto em outros setores, o que pode ser estendido para o desenvolvimento multinacional. A infraestrutura compartilhada pode facilitar o fluxo de mercadorias e pessoas, aumentando a dinâmica econômica e a criação de cadeias de valor.

Como a iniciativa IIRSA-Cosiplan demonstrou, existe um forte potencial integrador entre os países que irá fomentar o desenvolvimento econômico e o crescimento principalmente pela infraestrutura, mas não apenas. Os corredores de integração geram desenvolvimento econômico pela criação das obras de infraestrutura e pela facilitação do comércio, pelo escoamento de safra, pelas importações e exportações e pela integração da cadeia produtiva entre os países-membros. Por exemplo, em um estudo realizado por Pedro Barros (Barros *et al.*, 2020),

12. Disponível em: <<https://www.yidaiyilu.gov.cn/ghsl/gnzjgd/12587.htm>>.

demonstram-se o potencial exportador e os ganhos de escala para celulose, soja, proteínas animais, minério de ferro, fertilizantes, lítio e sal e outros ganhos do corredor bioceânico, que interliga o porto de Santos, passando pelo Paraguai, Argentina e saindo pelos portos do Chile. A implementação desse corredor bioceânico pode gerar um ganho econômico no montante de US\$ 75 milhões ao ano, facilitando a exportação para os mercados asiáticos, principais parceiros comerciais dos três países.

A infraestrutura, além de ser um gerador de desenvolvimento econômico, também é um componente essencial para a integração, e essas obras deveriam ser prioridade dos governos, independentemente de sua ideologia e alinhamento político-partidário, em todos os países da região.

Um exemplo de como a infraestrutura compartilhada poderia não apenas resolver problemas existentes como também conjunturas inesperadas é o da crise de fertilizantes desencadeada pela situação em curso na Ucrânia. O preço dos fertilizantes está aumentando, e a garantia de entrega está posta em xeque, o que poderá acarretar aumento dos preços dos alimentos produzidos no Brasil, gerando inflação nacional para os brasileiros e internacional para os compradores de nossos produtos. A Bolívia produz fertilizantes por meio de uma planta da cidade de Bulo-Bulo, relativamente próxima à fronteira com o Mato Grosso do Sul, um dos maiores consumidores de fertilizantes. Uma infraestrutura robusta em rodovias, ferrovias, pontes de interligação, aduanas e sistemas aduaneiros de desembarço compartilhados entre os países poderia mitigar, senão evitar, os riscos inerentes da crise atual, beneficiando ambos os países.

Das quatro instituições políticas funcionando na região sul-americana (OEA, Aladi, CAN e Mercosul), duas atuam majoritariamente em sub-regiões (CAN e Mercosul). E há quatro instituições financeiras que atuam significativamente na região sul-americana (BID, CAF, Fonplata e Focem), sendo que duas atuam praticamente nos mesmos países de forma bastante similar, o Fonplata e o Focem, que, por mais que tenham um acordo de complementação, não realizam projetos em conjunto (o mesmo se aplica para o Mercosul).

Dessas nove organizações internacionais, sete não possuem atuação majoritária ou preponderante de uma grande força internacional com poder de decisão e delineamento das decisões. Apenas nos casos do BID, em que os Estados Unidos têm 30% do poder de voto e, logo, poder de veto e forte influência, e da OEA, nas outras organizações os países sul-americanos possuem uma capacidade de “autogestão” ou “gestão independente”. As sete organizações têm grande potencial de trabalhar em conjunto e poder definir os rumos da região sem maiores ingerências de outros países extrarregionais, o que as coloca como atores prioritários no desenvolvimento e integração sul-americanos.

Entretanto, o trabalho conjunto não se deve limitar às instituições financeiras, mas também vir acompanhado de uma relação entre e com as instituições políticas. O trabalho conjunto entre CAN, Mercosul, CAF, Fonplata e Focem (sem contar as outras duas instituições “desativadas” – Unasul e Banco do Sul) é fundamental para ter políticas uníssonas e próprias da região.

O trabalho conjunto deve ser pautado em políticas apartidárias e de longo prazo, com compromissos firmes que não podem ser quebrados e intercambiados conforme a vontade dos dirigentes políticos encarregados nos ciclos eleitorais de cada país.

Obviamente é muito difícil não revestir as decisões de alguma roupagem ideológica, contudo, os instrumentos jurídicos e econômicos deveriam dar previsibilidade suficiente para que os projetos macro ou basilares possam seguir sua marcha no longo prazo. Eventualmente, mesmo sabendo dos riscos de demora nos congressos, os acordos macro de integração com metas e prazos poderiam ser submetidos aos congressos dos países para chancela e conversão em lei. Os contratos de execução de obras e iniciativas continuariam sendo administrados pelas organizações internacionais (OIs) e pelos poderes executivos dos países, atendendo às mudanças e necessidades conjunturais de cada momento.

6 A LIDERANÇA DO BRASIL PARA A INTEGRAÇÃO EM INFRAESTRUTURA

As primeiras OIs de desenvolvimento e políticas – Banco Mundial, Fundo Monetário Internacional (FMI) e ONU –, foram criadas por iniciativa e impulso dos Estados Unidos, assim como as grandes instituições regionais da América Latina, OEA e BID, entre os anos 1940 e 1970. Depois, os países regionais se auto-organizaram e começaram a criar iniciativas regionais independentes, todavia, como visto, nenhuma realmente ganhou protagonismo a ponto de se sobrepor às iniciativas norte-americanas. Na Ásia, a China começou a sua Iniciativa Cinturão e Rota apoiando a iniciativa política a instrumentos financeiros, como AIIB e o Fundo da Rota da Seda.

A América Latina, especialmente a América do Sul, passou a ter um processo estruturado de fortalecimento institucional próprio, com as propostas da IIRSA-Cosiplan, da Unasul e do Banco do Sul nos anos 2000. Entretanto, essas três iniciativas estão descontinuadas. O BID, a CAF e o Fonplata, por iniciativa própria, lançaram o Ilat, e alguns países tentaram lançar outras iniciativas para substituir a Unasul, como o Grupo de Lima e a Alba. Esses três exemplos mostram claramente a necessidade de liderança e protagonismo de um país no impulso das políticas de integração. Independentemente do alinhamento político ou ideológico, um líder é essencial para a promoção da integração.

Segundo nossa análise, o Brasil está na posição de tomar a liderança na América do Sul e impulsionar a integração regional. O mais importante argumento contrário à liderança brasileira é a tradição de não intervenção do Brasil em outros países e a neutralidade prudente que historicamente caracterizaram as relações internacionais do Brasil, além do medo natural que o país causa nos outros da região como o que tem mais potencial de ser a força hegemônica da América do Sul. Outros argumentos contrários são a necessidade de focar primeiro nos problemas internos e algumas más experiências no financiamento externo.

Para rebater o maior argumento contrário ao protagonismo brasileiro, defendemos que o Brasil teria a capacidade de não ser intervencionista ou hegemônico, pela sua tradição e pela conhecida capacidade de articular negociações reconhecidas internacionalmente, em especial em negociações-chave das Nações Unidas. Equiparamos a liderança a ser exercida com as teorias de administração e gestão de pessoas contemporâneas: atualmente, as empresas que se destacam e alcançam maiores resultados financeiros são aquelas que possuem gestores que são líderes. O líder influencia o comportamento de um ou mais liderados, e essa habilidade se relaciona com a persuasão, que, por sua vez, está intimamente ligada à capacidade de construir bons relacionamentos (Biegelmeier *et al.*, 2021, p. 117). O Brasil já demonstrou essa capacidade de influenciar e de construir bons relacionamentos internacionais.

Quanto ao argumento de que seria prioritário resolver as mazelas internas antes de produzir processos de integração, já demos exemplos de que essa integração trará ganhos em escala para as mais diversas cadeias produtivas, reduzindo custos de fretes, tempo de deslocamento de pessoas e mercadorias e abrindo novos mercados. É evidente que, com a abertura de novos mercados, os outros países terão receio de perder competitividade, assim como alguns setores. Neste tocante, cabe aos governos manejar os interesses, dirimir as assimetrias e possibilitar compensações aos envolvidos para que eles possam buscar outras atividades ou complementariedades produtivas.

Quanto ao argumento das más experiências, temos mais de 520 bancos e agências internacionais de desenvolvimento.¹³ Todos os grandes atores internacionais possuem agências nacionais, bilaterais ou multilaterais de desenvolvimento, realizando projetos em outros países, e em alguns casos com experiências não muito produtivas. A título de exemplo, além dos Bancos Multilaterais de Desenvolvimento citados anteriormente, de autoria dos Estados Unidos (BID e Banco Mundial) e da China (AIIB), temos a Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD), a Agência Alemã de Cooperação (KfW), a Agência e o Banco Japonês de Cooperação Internacional (JICA e JBIC), no âmbito nacional, e o Banco Norte-Americano de Integração, o Banco Nórdico de Desenvolvimento, e o Banco Europeu de Investimento, no âmbito

13. Disponível em: <<https://www.nse.pku.edu.cn/dfidatabase/index.htm>>.

multilateral, que realizam operações em seus países, em seus países-membros e em terceiros (alguns bancos multilaterais atuam apenas em seus países-membros).

Outros fatores que justificam a liderança do Brasil são o fato de o país possuir uma população estimada em 213 milhões de pessoas, mais de quatro vezes a população da Colômbia, o segundo país da América do Sul em número de habitantes, com 51 milhões de pessoas; e possuir quase o mesmo número de habitantes de todos os outros países da região somados, aproximadamente 220 milhões de pessoas.¹⁴ Além disso, a economia do Brasil, no ano de 2021, gerou um PIB de US\$ 1,6 trilhão, o qual equivale a mais de três vezes o PIB da Argentina, de US\$ 491 milhões, a segunda maior economia da região; e, na comparação com a região como um todo, o PIB do Brasil é marginalmente inferior ao de todos os outros países da região somados, US\$ 1,7 trilhão.¹⁵ Isso faz com que o Brasil esteja não apenas na posição de liderar a integração, mas o transforma em um responsável pelo desenvolvimento econômico de toda a região.

Além disso, o Brasil possui o mandato constitucional de buscar a integração regional e formar uma comunidade latino-americana de nações. A Carta Magna, em seu art. 4º, parágrafo único, dispõe que:

A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios: (...)

Parágrafo único: A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações (Brasil, 1988).

Esse texto traz a possibilidade, e até a previsão, como um princípio constitucional, de o Brasil buscar a integração e tomar o protagonismo para formar uma comunidade latino-americana de nações.

A necessidade de ação do Brasil é premente neste momento de “desglobalização” e incertezas globais. É um momento importante para que o Brasil exerça seu protagonismo regional e aumente o desenvolvimento, preservando as características compartilhadas e próprias dos países. Essa liderança poderia não apenas interligar e desenvolver os países da América do Sul, como também do Caribe e da África,

14. Disponível em: <<https://datos.bancomundial.org/>>. Os dados da Guiana Francesa estão disponíveis em: <<https://www.welcometofrance.com/en/region/french-guiana>>. População da região por país: Argentina - 45,8 milhões; Bolívia - 11,8 milhões; Chile - 19,2 milhões; Colômbia - 51,2 milhões; Equador - 17,8 milhões; Guiana - 790 mil; Guiana Francesa - 269 mil; Paraguai - 7,2 milhões; Peru - 33,3 milhões; Suriname - 591 mil; Uruguai - 3,4 milhões; e Venezuela - 28,7 milhões.

15. Disponível em: <<https://datos.bancomundial.org/>>. Os dados da Venezuela medidos pelo Banco Mundial são do ano de 2014, por isso utilizamos os dados disponíveis em: <<https://tradingeconomics.com/venezuela/gdp>>. A Guiana Francesa, por não ser independente, possui seus dados macroeconômicos atados à França, e eles não são desglosados pelo Banco Mundial, assim utilizamos como fonte os dados disponíveis em: <<https://www.welcometofrance.com/en/region/french-guiana>>. PIB dos países da região de acordo com as fontes: Argentina 491,4 milhões, Bolívia 40,4 milhões, Chile 31,7 milhões, Colômbia 31,4 milhões, Equador 106,1 milhões, Guiana 7,4 milhões, Guiana Francesa 6,5 milhões, Paraguai 39,9 milhões, Peru 223,2 milhões, Suriname 2,8 milhões, Uruguai 59,3 milhões, Venezuela 106 milhões.

aproveitando os laços histórico-culturais únicos do Brasil (Souza e Liu, 2019) e a saída para o Pacífico, que liga à Oceania.

7 CONCLUSÃO

A integração sul-americana é crucial para o desenvolvimento dos países da região e dos estados e municípios do interior do Brasil. Um processo de integração harmônico e concertado trará benefícios a todos os envolvidos, ou seja, as populações e empresas de toda a América do Sul. Corredores de integração ligando em vários pontos o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico facilitarão o comércio internacional intrarregional e extrarregional, fomentando não apenas os produtos agrícolas, de produção no interior dos países, como também possibilitando a integração das cadeias de produção, induzindo a industrialização e manufatura, tão necessárias em nossa região.

O investimento em infraestrutura traz não somente ganhos no aumento da integração, como também na geração de empregos e efeitos positivos diretos no PIB dos países, com reflexos no setor público e no setor privado e consequente diminuição de desigualdades sociais. Quando são envolvidos dois ou mais países, esses efeitos são potencializados, e além disso, quando se trata de infraestrutura de longo prazo, como rodovias, ferrovias e postos de controle e aduanas, os efeitos se prolongam no tempo. Para esses projetos, que normalmente não são prioridade das políticas nacionais, os organismos internacionais, políticos e financeiros têm um papel preponderante de formular políticas conjuntas de integração e pensar a região como um todo. Esses organismos internacionais e outros mecanismos já estão implementados, apenas necessitam de protagonismo e priorização nas agendas, principalmente do Brasil.

Mesmo contando com uma série de mecanismos políticos e econômicos, a cooperação e articulação desses processos ainda é bastante limitada, por isso cabe aos atores regionais incentivar o trabalho cooperado e eventuais fusões e incorporações, possibilitando ganhos de escala e estratégias de longo prazo. O trabalho coordenado de mecanismos como CAN, CIC, Mercosul, CAF, Fonplata e Focem, poderia de imediato auxiliar no processo de integração com políticas e projetos benéficos a todos os países da região.

Para que as decisões conjuntas não sejam temporárias e sujeitas às variações políticas e ideológicas de cada país, mudando conforme seus ciclos eleitorais de quatro a cinco anos, os marcos de integração deveriam ser internalizados. No caso do Brasil o art. 4º da Constituição Federal deveria ser regulamentado para estabelecer prazos e metas de médio e longo prazo para a integração física da região. Esses marcos gerais teriam alterações no curto prazo com os planos de ação dos organismos e dos órgãos do poder executivo de cada país, possibilitando a integração no longo prazo.

Como vimos, as iniciativas não costumam caminhar sós. Desde Bretton Woods, com a criação do Banco Mundial e do FMI, e das reuniões da Califórnia, que criaram a ONU, os Estados Unidos foram os grandes mentores e fomentadores das iniciativas de integração mundial e regional, como o caso do BID e a OEA nas Américas. Na Ásia até a China, vem sendo impulsionado um projeto ainda mais ambicioso com bancos, fundos e rotas de integração com a Iniciativa Cinturão e Rota, que atualmente abarca até a América do Sul. Na América do Sul, houve um impulso de integração nos anos 2000, porém essas iniciativas estão relativamente estagnadas agora em 2023.

O Brasil, por ser o maior país da região, com um PIB do mesmo porte e uma população virtualmente igual a todos os outros doze países somados e possuir um histórico internacional, reconhecido, de intermediação e negociação, está em posição para liderar este processo. Sua liderança pode dar tração ao crescimento e ao desenvolvimento do Brasil e dos países da região, beneficiando toda a população, respeitando e preservando as tradições e culturas locais.

REFERÊNCIAS

- ASCHAUER, D. Is public expenditure productive? **Journal of Monetary Economics**, v. 23, n. 2, p. 177-200, 1989.
- BALTAGI, B. H.; PINNOI, N. Public capital and state productivity growth. **Empirical Economics**, n. 20, p. 351-359, 1995.
- BARRO, R. J. Government spending in a simple model of exogenous growth. **Journal of Political Economy**, n. 98, p. 103-125, 1990.
- BARROS, P. S. *et al.* **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana**. Campo Grande: Editora UEMS; Rio de Janeiro: Ipea, 2020.
- BIEGELMEYER, U. H. *et al.* **Liderança: tipos, diferenças e importância dos líderes nas organizações**. UniCuritiba: Curitiba, v. 2, n. 24, 2021.
- BOUGHEAS, S.; DEMETRIADES, P. O.; MAMUNEAS, T. P. Infrastructure, specialization and economic growth. **Canadian Journal of Economics**, v. 33, n. 2, p. 506-522, 2000.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- BRENNEMAN, A.; KERF, M. **Infrastructure and poverty linkages: a literature review**. Washington, DC: The World Bank, 2002.

CALDERÓN, C.; MORAL-BENITO, E.; SERVÉN, L. Is infrastructure capital productive? A dynamic heterogeneous approach. **Journal of Applied Economics**, v. 30, n. 2, p. 177-198, 2015.

CALDERÓN, C.; SERVÉN, L. The output cost of Latin America's infrastructure Gap. *In*: EASTERLY, W.; SERVÉN, L. (Ed.). **The limits of stabilization: infrastructure, public deficits, and growth in Latin America**. Stanford University Press and the World Bank, p. 95-118, 2003.

_____. **The effects of infrastructure development on growth and income distribution**. World Bank Policy Research, 2004. (Working Paper, n. 3400).

_____. Infrastructure and economic development in Sub-Saharan Africa. **Journal of African Economies**, v. 19, n. 1, p. 13-87, 2010a.

_____. Infrastructure in Latin America. *In*: OCAMPO, J. A.; ROS, J. (Ed.). **The Oxford handbook of Latin American economies**. Reino Unido: Oxford University Press, 2010b.

CASTRO, A.; CIMINI, F. El financiamiento de la integración infraestructural suramericana: las dificultades de constitución de un nuevo arreglo financiero regional. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, p. 123-148, 2 dez. 2020.

CHAKRABORTY, S.; DABLA-NORRIS, E. **The quality of public investment**. IMF Working Paper nº 9/154, 2009.

CRIFIELD, J. B.; PANGGABEAN, M. Is public infrastructure productive? A metropolitan perspective using new capital stock estimates. **Regional Science and Urban Economics**, v. 25, n. 5, p. 607-630, 1995.

DEVARAJAN S.; SWAROOP, V.; ZOU, H. F. The composition of public expenditure and economic growth. **Journal of Monetary Economics**, v. 37, n. 2, p. 313-344, 1996.

EASTERLY, W.; REBELO, S. Fiscal policy and growth: an empirical investigation. **Journal of Monetary Economics**, v. 32, n. 3, p. 417-458, 1993.

FERNALD, J. G. Roads to prosperity? Assessing the link between public capital and productivity. **The American Economic Review**, v. 89, n. 3, p. 619-638, 1999.

FUTAGAMI, K.; MORITA, Y.; SHIBATA, A. Dynamic analysis of an endogenous growth model with public capital. **Scandinavian Journal of Economics**, v. 95, n. 4, p. 607-625, 1993.

GHOSH, S.; ROY, U. Fiscal policy, long-run growth, and welfare in a stock-flow model of public goods. **Canadian Journal of Economics**, v. 37, n. 3, p. 742-756, 2004.

GUPTA, S. *et al.* Fiscal policy, expenditure composition, and growth in low-income countries. **Journal of International Money and Finance**, v. 24, n. 3, p. 441-463, 2005.

HOLTZ-EAKIN, D. Public sector capital and the productivity puzzle. **The Review of Economics and Statistics**, v. 76, n. 1, p. 12-21, 1994.

LEIPZIGER, D.; FAY, M.; YEPES, T. **The importance of infrastructure in meeting MDGs**. Washington, DC: The World Bank, manuscript, 2003.

LUCAS JUNIOR, R. E. On the mechanics of economic development. **Journal of Monetary Economics**, v. 22, p. 3-42, 1988.

NAGAMINE, L. *et al.* Disseminação da covid-19 nas faixas de fronteiras terrestre e litorânea do Brasil. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, p. 203-234, 2 dez. 2020.

OEA – ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. Conselho Permanente da Organização dos Estados Americanos. **Declaração de Brasília**. Brasília: OEA, 24 nov. 2000. Disponível em: <<https://www.oas.org/csh/spanish/c&tdecbrasiliasp>>.

SANCHEZ-ROBLES, B. Infrastructure investment and growth: some empirical evidence. **Contemporary Economic Policy**, v. 16, p. 98-108, 1998.

SEVERO, L.; LIMA, M. K. Los 15 años del Focem. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, p. 255-284, 2 dez. 2020.

SOUZA, H. P. de. **Long-term development: the role of the multilateral development banks, the new multilateral development banks and investment strategies**. Thesis (Doctorate) – University of International Business and Economics, Beijing, December, 2018.

_____. **Banco Multilaterais de Desenvolvimento e o Brasil**. Curitiba: Juruá, 2023.

SOUZA, H. P. de; LIU, T. Belt and Road Initiative and the South American integration initiatives: a comparative analysis between asian and Latin American initiatives with a complementary proposition. **Contemporary Chinese political economy and strategic relations: an international journal**, v. 5, n. 1, p. 253-300, 2019.

TANZI, V.; ZEE, H. Fiscal policy and long-run growth. **IMF Staff Papers**, n. 44, p. 179-209, 1997.

TSOUKIS, C.; MILLER, N. J. Public services and endogenous growth. **Journal of Policy Modeling**, v. 25, n. 3, p. 297-307, 2003.

VIRGA, T.; MARQUES, T. C. de A. A integração física sul-americana no período recente (2000-2020): situação, continuidade, inflexão e reversão. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, p. 149-180, 2020.

