

Integração física e convergência política: desafios para uma integração da América do Sul

Arnaldo Francisco Cardoso²

Resumo: A integração regional tem sido identificada como a mais eficiente resposta local frente aos desafios da globalização, criando para os Estados nacionais melhores condições de inserção na dinâmica global. Entretanto, não são poucos os desafios enfrentados num processo de integração regional. No presente artigo, voltando-nos para o caso sul-americano, destacamos a situação e atuação de Brasil e Venezuela frente aos seguintes desafios para uma efetiva integração regional: a) infra-estrutura de transporte e energia e b) convergência política. Dada a importância relativa desses dois países no contexto sul-americano faz-se importante o debate acerca das divergências que seus governos vem expressando no que diz respeito aos caminhos a serem seguidos para o desenvolvimento da região.

Abstract: The regional integration has been identified as the most efficient local answer facing the challenges of globalization, providing the national states better conditions as far as the inclusion in the global dynamics is concerned. However in the regional intergration process, the challenges faced are not few. In this article, taking into consideration the South-American issue, we may focus on the situation and roles of Brazil and Venezuela before the following challenges for an effective regional intergration: a) transportation and energy infra-structure and b) political convergence. Because of the importance of these two countries in the South American context it is important to debate on the divergences that their governments express towards new ways to be followed for the development of the region.

² Cientista Político, professor do Mackenzie e da FMU e pesquisador do NEAMP/PUC-SP.

Introdução

Tema de destacada importância nas relações internacionais tem sido o da integração regional como resposta local aos desafios postos pela globalização, com as mais bem sucedidas iniciativas nessa direção, implementadas na Europa, América do Norte e Sudeste Asiático.

Para a América do Sul, a integração regional, promotora de uma melhor organização do espaço sul-americano, também se afigura como o melhor caminho para a ampliação de sua importância relativa no contexto econômico global, melhorando assim as condições para o desenvolvimento na região.

Dentre os vários desafios para uma efetiva integração sul-americana destacamos aqui os seguintes: a) expansão, modernização e integração da infra-estrutura – destacadamente a de transportes de cargas e de energia – e b) uma convergência normativa e de visões com relação ao modelo de desenvolvimento para a região.

Sobre esse último aspecto, as posições de Brasil e Venezuela tem ganhado espaço destacado no debate sobre modelos de integração para a América do Sul, o que justifica a ênfase dada neste artigo para a atuação desses dois países com relação aos pontos selecionados.

Sobre a infra-estrutura

A integração da infra-estrutura física da América do Sul é condição indispensável para a superação de sérios obstáculos ao desenvolvimento regional. A região carece de conexões de transporte, energia e telecomunicações entre mercados e áreas de elevado potencial de crescimento, assim como com zonas pouco integradas. A situação de todos os países da América do Sul é de deficiência em sua infra-estrutura de transportes, e a insuficiência de capital para a correção dessa situação é outro traço comum entre esses países.

Ao Brasil, por sua imensa extensão territorial, por fazer fronteira com dez países da região e por ser constante defensor da integração regional cabe papel de insofismável

importância num tal processo, no entanto sua infra-estrutura de transporte não é capaz de integrar as regiões de seu próprio território.

O Brasil apresenta sérias deficiências nos três sistemas de transportes: aquaviário (marítimo e fluvial), terrestre (ferroviário e rodoviário) e aéreo. Cerca de 60% do transporte brasileiro é feito por meio rodoviário e, 80% das rodovias brasileiras são classificadas como deficientes, ruins ou péssimas. A idade média da frota de veículos que circulam pelas rodovias brasileiras é de 18 anos (o dobro da média nos países desenvolvidos). Ressalte-se aqui que o transporte rodoviário além de caro é altamente poluente, e é sempre objeto de crítica numa agenda internacional de meio ambiente.

As ferrovias têm uma participação de 24% no transporte de carga brasileiro. O Brasil tem cerca de 28 mil quilômetros de ferrovias em operação, dos quais quase 20 mil quilômetros foram construídos no século XIX, durante o Império e, de lá para cá, pouco foi feito para expansão da malha ferroviária. Para efeito de comparação temos o Japão que (com seu minúsculo território) conta com 24 mil quilômetros de ferrovias, a Argentina tem 34 mil, a Austrália 41 mil, a Alemanha 45 mil, a Índia 63 mil, o Canadá 64 mil, a China 71 mil, a Rússia 87 mil, e os Estados Unidos quase 200 mil quilômetros de ferrovias. A velocidade média do tráfego das composições de carga no Brasil é de 25 quilômetros por hora, na Rússia 39, nos Estados Unidos 64, e na França quase 300 quilômetros por hora. Isso reflete no volume e qualidade da circulação/distribuição das riquezas geradas no país e na sua capacidade exportadora, cujos custos de logística é cada vez mais, fator decisivo nas negociações de comércio exterior. Ainda comparando dados, pela malha ferroviária brasileira são transportadas anualmente 221 bilhões de toneladas de carga, na Índia são 407 bilhões, na Rússia são 1,8 trilhão, na China 2,2 trilhões, e nos Estados Unidos 2,7 trilhões.

No que tange ao sistema aquaviário no Brasil, a realidade não é muito diferente. O transporte marítimo, central nas operações de comércio exterior em todo o mundo, no Brasil sofre significativas restrições. Dos 30 portos em operação no Brasil, apenas 8 são classificados como *hub ports*, capazes de receber grandes embarcações e com logística avançada para o embarque e desembarque de cargas. Em termos de volumes, para comparação temos o porto de Santos, um dos mais importantes do país, transportando

cerca de 2,3 milhões de contêineres ao ano, o porto de Busan (Coréia) 11,8 milhões, o de Shenzhen (China) 16,2 milhões, o de Xangai (China) 18 milhões, e o de Cingapura 23,2 milhões de contêineres transportados ao ano.

Sobre o transporte fluvial no Brasil, o país tem cerca de 26 mil quilômetros de vias fluviais navegáveis em operação, mas seu potencial supera 40 mil quilômetros. Entre os principais problemas nesse modal de transporte estão a falta de conexão entre as hidrovias, ferrovias, estradas e portos, para o comércio interno e externo.

O sistema aéreo nacional também enfrenta sérios problemas, com parte deles evidenciados na deflagração da recente “crise aérea” vivida pelo Brasil.

A adoção de medidas para a correção dos sérios problemas de infra-estrutura de transporte no Brasil, assim como em toda a América do Sul (em variados graus), passa necessariamente por uma revisão das relações entre o setor público e o privado, no que diz respeito ao investimento nos setores de infra-estrutura, das correspondentes responsabilidades e do próprio modelo de desenvolvimento.

Enrique Garcia, presidente executivo da CAF (Cooperação Andina de Desenvolvimento) que reúne 17 países (os da CAN – Comunidade Andina de Nações –, os do Mercosul ampliado, alguns da América Central e Caribe e a Espanha) aponta como um dos mais importantes elementos para um crescimento econômico de boa qualidade e melhora da inserção internacional da região a “busca de um equilíbrio adequado entre Estado e mercado em função das realidades, restrições e competências relativas do setor público e do setor privado”. (GARCIA, 2007: 27)

Nos últimos dez anos, a CAF deu apoio financeiro à execução de 49 projetos de integração física sul-americana, num montante total de investimento de mais de 11 bilhões de dólares, dos quais a CAF aportou cerca de 3,5 bilhões. Entre esses projetos se incluem os de interconexão terrestre e fluvial, energia e comunicações.

É ainda de Garcia a seguinte observação:

“[...] nossa região apresenta índices de comércio intraregional muito abaixo do de outras regiões do mundo. Enquanto a Comunidade Andina comercia entre seus membros cerca de 10% do total de suas trocas, e o



Mercosul aproximadamente 25%, os indicadores de comércio intraregional são de 55% no Nafta, 60% na União Européia e 68% na Ásia.

A infra-estrutura é a chave da integração econômica e comercial, pois afeta o acesso aos mercados através de duas vias: o transporte de matérias primas aos centros de produção e posteriormente a distribuição dessa produção aos centros de consumo nacionais e internacionais.”
(GARCIA, 2007: 28)

Para ilustração, destacamos abaixo 10 importantes (em aporte de recursos) projetos de integração física, financiados pela CAF.

(Venezuela) Ligação ferroviária Caracas – Rede Nacional

(Brasil) Conexão elétrica Venezuela-Brasil

(Peru) Corredor rodoviário amazônico norte

(Peru) Corredor Rodoviário Interoceânico (trechos 2, 3 e 4)

(Bolívia) Corredor Integração Rodoviária Bolívia-Chile

(Bolívia) Corredor Integração Rodoviária Bolívia-Argentina

(Bolívia-Brasil) Gasoduto Bolívia-Brasil

(Argentina) Corredor Buenos-Aires-Santiago

(Argentina) Conexão Elétrica Rincón Santa Maria

(Argentina) Conexão Elétrica Comahue-Cuyo

Da Reunião de Presidentes da América do Sul (iniciativa do governo brasileiro), realizada em agosto de 2000, em Brasília, uma importante iniciativa visando a integração de infra-estrutura na América do Sul ganhou efetividade. Trata-se da IIRSA que tem por objetivo promover a integração e desenvolvimento econômico e social da região, identificando a ampliação e modernização da infra-estrutura como fator decisivo para a integração regional.

Sobre a gestão de recursos naturais: os casos da Venezuela e do Brasil

Desde o começo do governo do presidente Hugo Chávez na Venezuela, uma de suas principais metas foi a reversão do processo implementado por governos anteriores de internacionalização da empresa petrolífera PDVSA. O lema era recuperar a *Plena Soberania Petrolífera da Venezuela*. Nas palavras de Raul Ramirez que, nomeado pelo presidente Chávez, acumula as funções de Ministro de Energia e Petróleo e Presidente da PDVSA:

a “nova PDVSA” se orgulha de servir à Nação como companhia petrolífera definitivamente nacional, não somente na geração de rendimentos e royalties [...] mas também na execução de políticas econômicas e sociais, definidas pelo governo nacional e relacionadas com a distribuição desses rendimentos: a semeadura do petróleo.”(RAMIREZ, 2007: 183-4).

Nos últimos anos foi motivo de acirrados embates a determinação do governo venezuelano de desmontar toda a estrutura jurídica e econômica da “abertura petrolífera”, para restabelecer ao Estado o pleno poder sobre a gestão do petróleo.

Também a política do setor elétrico venezuelano é atualmente ditada pelo Ministério de Energia e Petróleo. O crescimento e a expansão do setor se apoiaram em investimentos públicos, o que foi favorecido pelos recursos da produção do petróleo.

Importante registrar que a Venezuela, já na década dos 1980, ultrapassou o Brasil no que diz respeito à oferta de energia elétrica para sua população, chegando a cobrir quase a totalidade dela. Venezuela e Brasil ocupam respectivamente a primeira e segunda posição num ranking sul-americano sobre esse tema.

No caso do Estado venezuelano, esse contou com recursos para empreender a exploração do imenso potencial do rio Caroní, além de outros potenciais menores e em geração térmica. Entretanto, como aponta o professor Luiz Pinguelli Rosa:

A Venezuela confrontou-se como toda a América Latina com problemas de investimento público que levou a um processo de deterioração no setor elétrico da maioria dos países do continente. O Brasil não escapou a esta regra, com um processo de privatização mal sucedido. Houve em geral a ausência ou a

insuficiência de instrumentos para regular as relações jurídicas diferentes que emergem desta atividade, mas também perdeu-se o instrumento de política econômica e social em mãos do Estado na América Latina em geral. (ROSA, 2001: 5-6)

O modelo que vem sendo implementado pelo atual governo venezuelano converteu-se também em peça de propaganda junto a países sul-americanos, constituindo-se em elemento da política externa venezuelana, com explícito desejo de conquista de hegemonia na região.

É ainda de Ramirez, as seguintes palavras:

[...] nossa experiência se encontra à disposição dos países irmãos produtores de petróleo, como contribuição ao fortalecimento de nossas políticas nacionais para o controle e defesa de nosso petróleo. (RAMIREZ, 2007: 189-190)

Na questão da gestão das reservas de recursos naturais, da prospecção e tratamento destes, e do tratamento do capital investido nesses setores, nacional ou internacional, no Brasil a posição tem sido bastante distinta da do governo venezuelano.

Desde a década dos 1980, consumida parcialmente pelo esforço negociador da Anistia, fundamental para a volta pacífica ao regime democrático, e pela posterior crise da dívida externa, a abertura da economia brasileira, marcada por processo de privatizações e flexibilização de empresas estatais veio acontecendo em ritmo crescente, tendo encontrado seu auge na década dos 1990 e, evoluindo para os programas de estímulo às parcerias

público-privadas (PPP's) objetivando a superação de obstáculos ao crescimento econômico, destacadamente o de financiamento.

O governo brasileiro vem demonstrando interesse em criar as condições institucionais propícias ao aumento do investimento privado em setores como o da infraestrutura de transporte, historicamente nas mãos do Estado brasileiro. Entretanto ainda são grandes as desconfianças do setor público quanto aos termos do relacionamento entre o Estado e o capital no Brasil. Como bem avaliou o economista Marcos S. Yank:

“Enquanto a América Latina opta por mecanismos de integração regional formais e incompletos, voltados para o comércio, a integração dos países asiáticos se dá

por meio de investimentos empresariais e transferência de tecnologia orientada para a competição sistêmica no mercado mundial. A explosão do comércio regional asiático é uma consequência dos investimentos intra e entre empresas. A integração se faz pela internacionalização das firmas e não por meio de acordos imperfeitos entre governos, que criam pouco comércio e investimento.”(JANK, 2005: A-2)

Sobre os ideários de integração regional

Ainda que atualíssimo, o tema da integração regional nas Américas não é novo, podendo ser remontado ao século XIX, no contexto do pós-independência das nações americanas e início da formação de um sub-sistema de poder americano.

No contexto do pós-independência, integração regional atendia pelo nome de americanismo, ou pan-americanismo, e era concebido em oposição ao passado colonial europeu que submeteu os povos americanos às metrópoles do Velho Mundo.

As principais vertentes do americanismo foram as de Monroe (atualizada depois por T. Roosevelt), Bolívar e um esboço de americanismo brasileiro. Um dos momentos marcantes em que uma idéia de americanismo expressou-se, foi em dezembro de 1902, com o episódio do bloqueio naval anglo-germânico sobre a Venezuela, para cobrar dívida

pública. Neste episódio, os Estados Unidos da América, sob a presidência de Cleveland, foram previamente consultados pelo governo inglês a respeito da ação, e este por não reconhecer no bloqueio um ato de anexação ou ameaça territorial, não se opôs, sendo seguido pelo governo brasileiro nessa questão.

O princípio da doutrina Monroe, de 1823, apreciado então, foi o da solidariedade continental e não aceitação de intervenção européia no continente americano.

Nesse episódio, o governo argentino, através de seu Ministro das Relações Exteriores, Sr. Luiz M. Drago, criticou a posição de Washington e do Rio de Janeiro, afirmando o princípio de direito internacional que diz que dívida pública não pode ser cobrada com o uso da força.

É certo que a história do pan-americanismo guarda mais desventuras que progressos, e uma convergência política e diplomática sempre pareceu estar inviabilizada por diferentes visões de desenvolvimento, e por diferentes projetos de poder. A passagem abaixo, que nos remete ao começo do século XIX, faz os dias de hoje ter um sabor de *déjà vu*...:

Por volta de 1830, todos estavam decepcionados com todos e com tudo. Os norte-americanos, com o caudilhismo e o fracasso das instituições liberais; os latinos, com o mito de Monroe; os bolivarianos, com o triunfo da divergência sobre o entendimento. (CERVO & BUENO, 2002: 43)

Quando resgatamos o espírito de um americanismo brasileiro formado no século XIX, são nos *Projetos para o Brasil*, de José Bonifácio de Andrada, que encontramos seus traços mais característicos: um senso prático; o compartilhamento dos valores expressos pelas instituições liberais norte-americanas; e a identificação do comércio exterior (animado pelo dínamo da grande república do Norte) como meio para o desenvolvimento nacional e regional.

E é aí que residem as principais divergências com o americanismo de Bolívar, ou seja, na identificação do papel dos Estados Unidos nesse processo de integração regional e, também, pelas aspirações de poder (e liderança regional) que a Grã-Colômbia e o Brasil expressavam (e expressam?!).

É do historiador e diplomata brasileiro, Manuel de Oliveira Lima, que tanta atenção voltou ao tema do pan-americanismo, a seguinte apreciação:

Ninguém rebaixa os serviços de Bolívar à causa da independência de toda a América Espanhola. O interessante é analisar-lhes o espírito, traçar-lhe a orientação exata, marcar-lhe os sucessivos estádios psicológicos, assinalar até que ponto ia sua sinceridade republicana e onde começavam seus instintos de ditador. (LIMA, 1980: 48)

Se nos princípios do americanismo brasileiro encontramos a marca liberal de José Bonifácio de Andrada, seu primeiro formulador; o plasmador do pan-americanismo bolivariano, o gênio político Simon Bolívar, imprimiu em sua doutrina traços de um cesarismo, cuja inspiração parece encontrar-se na Europa de Napoleão. A idéia da Grande Colômbia (reunindo Venezuela, Colômbia, Panamá e o então reino de Quito) como um estado federado, com governante vitalício, correspondia à apreciação de Bolívar de que os povos americanos que emergiram para a vida de liberdade, ainda não estavam amadurecidos para a auto-determinação, para o auto-governo. Precisavam de um longo período de educação cívica até o atingimento de um estágio superior de capacidade criativa no exercício do governo autônomo e popular.

Democracias frágeis e Estados tentaculares

Voltar-se para a história é sempre bom recurso na busca de compreensão do presente. Recuperar aspectos da história política dos dois países em tela, no decorrer do século XX, pode nos dar elementos importantes para a compreensão da relação predominante entre Estado e sociedade, com o primeiro avançando sobre o espaço que o segundo nunca foi hábil em ocupar. O resultado foi a afirmação de diferentes formas de estatismo em detrimento da livre fruição das energias criativas das respectivas sociedades. Como sabemos, a agravante está na necessidade constante de financiamento desses Estados para a consecução de seus programas de desenvolvimento nacional, associando-os e/ou subordinando-os ao capital externo.

Voltando-nos para a história da primeira metade do século XX na Venezuela, temos o predomínio de formas autoritárias de governo, tirando do povo (visto como imaturo) a oportunidade do exercício pleno da cidadania. Entre 1908 e 1935 a Venezuela viveu sob a ditadura de Juan Vicente Gómez; depois de um curto período democrático, instaurou-se novo período ditatorial, iniciado com a presidência do general Marcos Pérez Giménez, regime que se estendeu até 1958. Nesse mesmo período a Venezuela expandiu sua exploração e exportação de petróleo, chegando a ser o segundo produtor mundial de petróleo, tendo com os Estados Unidos relações próximas, e seu principal destino de exportação.

Com o Pacto de *Punto Fijo*, de 1958, a Venezuela passou a experimentar uma democracia de fortes contornos populistas, num bipartidarismo representado por partidos de perfil social-democrata e democrata-cristão.

A partir desse momento o relacionamento dos governos venezuelanos e norte-americanos alternou momentos de maior aproximação e distanciamentos, embora tendo a relação comercial com o petróleo como variável permanente.

Durante as duas crises do petróleo na década dos 1970, a Venezuela beneficiouse do aumento do preço internacional do petróleo, o que lhe permitiu acelerar seu crescimento econômico e reforçar sua inserção internacional, inclusive como único país da América do Sul membro da OPEP. Essa conjuntura internacional favorável para a Venezuela serviu como estímulo para o exercício de uma política de poder de potência regional, estendendo sua influência no Caribe e na América Central. Entretanto, as bases para essa ação são precárias uma vez que estão condicionadas por uma conjuntura internacional cuja alta no preço do barril de petróleo pode ser sucedida por uma inversão dessa situação.

No mesmo período no Brasil, sob o regime militar, sofreu-se intensamente os impactos da alta do preço do petróleo, sendo o crescimento da dívida externa seu principal resultado. Para um país de dimensões continentais, cuja indústria automobilística crescia e afirmava-se o modal rodoviário como preponderante no transporte de carga no país, as duas crises do petróleo foram danosas.

Ainda assim, o país conseguiu produzir séries históricas de crescimento do PIB e

realizou importantes projetos no campo da geração de energia.

Comparações entre a Venezuela e o Brasil no que diz respeito à gestão de seus recursos naturais, especialmente do petróleo, uma vez que as duas principais empresas petrolíferas da América do Sul encontram-se nesses países, dá-nos pistas importantes para a identificação das visões que cada um destes países expressam hoje acerca do seu lugar nas relações internacionais e, das estratégias de inserção.

Considerações Finais

Embora nas duas últimas décadas tenham sido dados importantes passos para uma integração da América do Sul, não são poucos os obstáculos ainda existentes. Se por um lado temos visto avanços importantes para a superação das deficiências da infraestrutura, visando a integração física da região, é no campo da convergência política, de uma orquestração política e diplomática, aglutinadora de esforços para a correção do atraso da região, que se concentram hoje os principais riscos.

Ações de entidades como a CAF (mencionada já em páginas anteriores) e a iniciativa IIRSA, dentre outras, são exemplos de progresso no processo de integração da América do Sul. Mas é no campo da construção de consensos políticos que se acumulam episódios que parecem agir contra o projeto integracionista. Exemplo disso foi a forma como se processou o pedido de entrada da Venezuela no Mercosul. A polêmica desencadeada deveu-se, sobretudo pela atuação do presidente Hugo Chávez pressionando o Congresso brasileiro para a aprovação de sua entrada. Nesse episódio, setores expressivos do empresariado brasileiro, através de entidades representativas como CNI e FIESP manifestaram contrariedade com o pedido de entrada da Venezuela no Mercosul. A preocupação principal dos empresários brasileiros é com o uso que a Venezuela, como membro pleno do Mercosul, pode fazer do direito ao veto, como barrar negociações do bloco com os Estados Unidos e a União Européia.

A viagem por países da América do Sul empreendida pelo presidente Hugo Chávez cobrindo os dias em que o presidente norte-americano visitava o Brasil e

Argentina, em março deste ano, pode ser lida como mais um episódio de teor desagregador, num *jogo de espelhos* que interessa somente aos dois países contendores.

A busca pelo governo venezuelano de um protagonismo na região, ditando um caminho exclusivo para o processo de integração redobra a força dos obstáculos, uma vez que vem consolidando-se a idéia de que no mundo não há mais lugar para alinhamentos políticos incondicionais.

Se a atual estratégia do governo norte-americano é criar uma agenda de longo prazo para a América Latina, intentando com isso, isolar Chávez, o Brasil vem optando por incorporá-lo, para reduzir seu ímpeto desagregador; daí a defesa do governo brasileiro para a entrada da Venezuela no Mercosul.

Mas a estratégia brasileira abriga riscos, pois o presidente Chávez demonstra uma energia e determinação que não nos faz crer numa moderação e arrefecimento de ânimo.

A empreitada geopolítica de Chávez, estreitando relações com o Irã de Abmadinejad revela a amplitude de suas estratégias políticas. Chávez já realizou seis viagens ao Irã e disto resultaram mais de duzentos projetos de cooperação em diversas áreas, com ênfase nos setores ligados ao processamento de petróleo. A Venezuela que é rica em petróleo tem pouca capacidade de refino, o que leva a situações como a do recente racionamento de gasolina no país.

O peso da variável petróleo na concepção da política externa venezuelana não é dado novo, mas sob Chávez, isso vem ganhando novas proporções, do que é exemplo eloqüente a venda de petróleo subsidiado e até a disposição de compra de títulos da dívida pública de países alinhados com seu discurso. Esse poder de sedução vem mostrando-se exitoso junto a países como a Bolívia de Evo Morales e a Nicarágua de Daniel Ortega, com avanços pontuais também sobre a Argentina de Kirchner.

O Brasil, mantendo sua tradição político e diplomática guia-se, na maioria das vezes, pelo pragmatismo, que o faz prestar atenção no modelo de negociações internacionais conduzido pelo Chile, que tem se notabilizado pelos importantes acordos que vem firmando com países como o Japão, Estados Unidos e membros da União Européia. O problema é que esses acordos sustentam-se na lógica das negociações bilaterais, o que pode ser contraproducente para o projeto integracionista sul-americano.



Certamente o espaço sul-americano encontra-se num momento importante de sua história, e é nesse contexto que a identidade política do Brasil e visão sobre seu lugar no continente se vêem postas em teste. *O cavalo encontra-se encilhado.*

Bibliografia

- CERVO, Amado Luiz & BUENO, Clodoaldo (2002). *História da Política Exterior do Brasil*. Brasília: Ed. UnB.
- GARCIA, Enrique (2007). *A integração da infra-estrutura na América do Sul: um impulso ao desenvolvimento sustentável e à integração regional*. In: DEP: Diplomacia, Estratégia e Política. Brasília: FUNAG, pp. 26-35.
- JANK, Marcos S. *Os gansos voadores e os patos sentados*. In: O Estado de São Paulo, 03/05/2005, p. A-2.
- LIMA, Manuel de Oliveira (1980). *Pan-americanismo (Monroe, Bolívar, Roosevelt)*. Brasília: Senado Federal.
- RAMIREZ, Rafael (2007). *Plena Soberania Petrolífera*. In: DEP: Diplomacia, Estratégia e Política. Brasília: FUNAG, pp. 182-190.
- ROSA, Luiz Pinguelli (2001). *A Política de Energia Elétrica na Venezuela*. Rio de Janeiro: IPRI, (mimeo).
- VIZENTINI, Paulo Fagundes (2001). *A Política Externa da Venezuela Frente à Globalização*. Rio de Janeiro: IPRI.