



APONTAMENTOS TERRITORIAIS E O SEU ORDENAMENTO NO ÂMBITO DA CONFIGURAÇÃO DA ROTA BIOCEÂNICA DE CAPRICÓRNIO¹

Daniel Monteiro Huertas²
Rafael Oliveira Fonseca³

RESUMO

Nas últimas décadas, o contexto político latino-americano, apesar das turbulências, possibilitou que forças convergissem para ações coordenadas de integração territorial, mesmo que diante de algumas contradições. No final da década de 2010, a reação neoliberal interrompeu as ações em andamento, mas o atual governo brasileiro retomou os trabalhos em 2022, justificando uma análise territorial das readequações propostas. Nesse sentido, este trabalho tem como objetivo abordar alguns apontamentos territoriais e o seu ordenamento no âmbito da Rota Bioceânica de Capricórnio (ou R4), instituída pelo Consenso de Brasília em maio de 2023, que elencou a integração regional como uma de suas bases, resultando na configuração de cinco rotas de integração na América do Sul. Além disso, a China se tornou o maior parceiro comercial do Brasil e a saída pelo Pacífico voltou a ser um tema estratégico – não apenas econômico, mas também no âmbito da política externa. A rota em questão, delineada com a pretensão de efetuar uma ligação com os portos chilenos do Pacífico a partir de uma ponte binacional que está sendo construída sobre o Rio Paraguai (Porto Murtinho/MS-Carmelo Peralta/PY), deve colocar o Mato Grosso do Sul em uma situação geográfica altamente estratégica no centro do subcontinente sul-americano, com potencial de configurar um novo arranjo espacial de grande envergadura econômica e geopolítica. Três elementos fazem parte do escopo analítico deste ensaio: o ajuste fino efetuado nos eixos previstos, o lado chileno da rota (os portos situados no Pacífico) e algumas questões diretamente relacionadas ao uso do território (agentes, fluxos e fixos).

Palavras-chave: Fluidez territorial; Rota Bioceânica; Mato Grosso do Sul.

RESUMEN

En las últimas décadas, el contexto político latinoamericano, a pesar de las turbulencias, ha permitido la convergencia de fuerzas en iniciativas coordinadas de integración territorial, si bien en medio de ciertas contradicciones. A finales de la década de 2010, la reacción neoliberal frenó las iniciativas en curso, pero el actual gobierno brasileño reanudó las labores en 2022, lo que justifica un análisis territorial de los ajustes propuestos. En este sentido, este trabajo busca abordar algunas consideraciones territoriales y su organización en el marco de la Ruta Bioceánica de Capricornio (o R4), establecida por el Consenso de Brasília en mayo de 2023, que incluyó la integración regional como uno de sus pilares, dando lugar a la configuración de cinco rutas de integración en Sudamérica. Además, China se ha convertido en el principal socio comercial de Brasil, y la Cuenca del Pacífico ha vuelto a ser un tema estratégico, no solo en términos económicos, sino también en política exterior. La ruta en cuestión, diseñada para conectar los puertos chilenos del Pacífico mediante un puente binacional sobre el río Paraguay (Porto Murtinho/MS-Carmelo Peralta/PY), actualmente en construcción, debería situar a Mato Grosso del Sur en una ubicación geográfica estratégica en el centro del subcontinente sudamericano, con el potencial de configurar una nueva ordenación espacial de gran relevancia económica y geopolítica. Tres elementos

¹ Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq/Brasil) e à Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (Fundect/MS) pelo apoio institucional e financiamento da pesquisa.

² Professor Associado da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), campus Osasco, dmhuertas@unifesp.br;

³ Professor Adjunto da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Unidade Universitária Campo Grande, rafael@uems.br



forman parte del alcance analítico de este ensayo: el perfeccionamiento de los ejes planificados, el lado chileno de la ruta (los puertos ubicados en el Pacífico) y algunos aspectos directamente relacionados con el uso del suelo (agentes, flujos y fijos).

Palabras clave: Fluidez territorial; Ruta Bioceánica; Mato Grosso del Sur.

INTRODUÇÃO

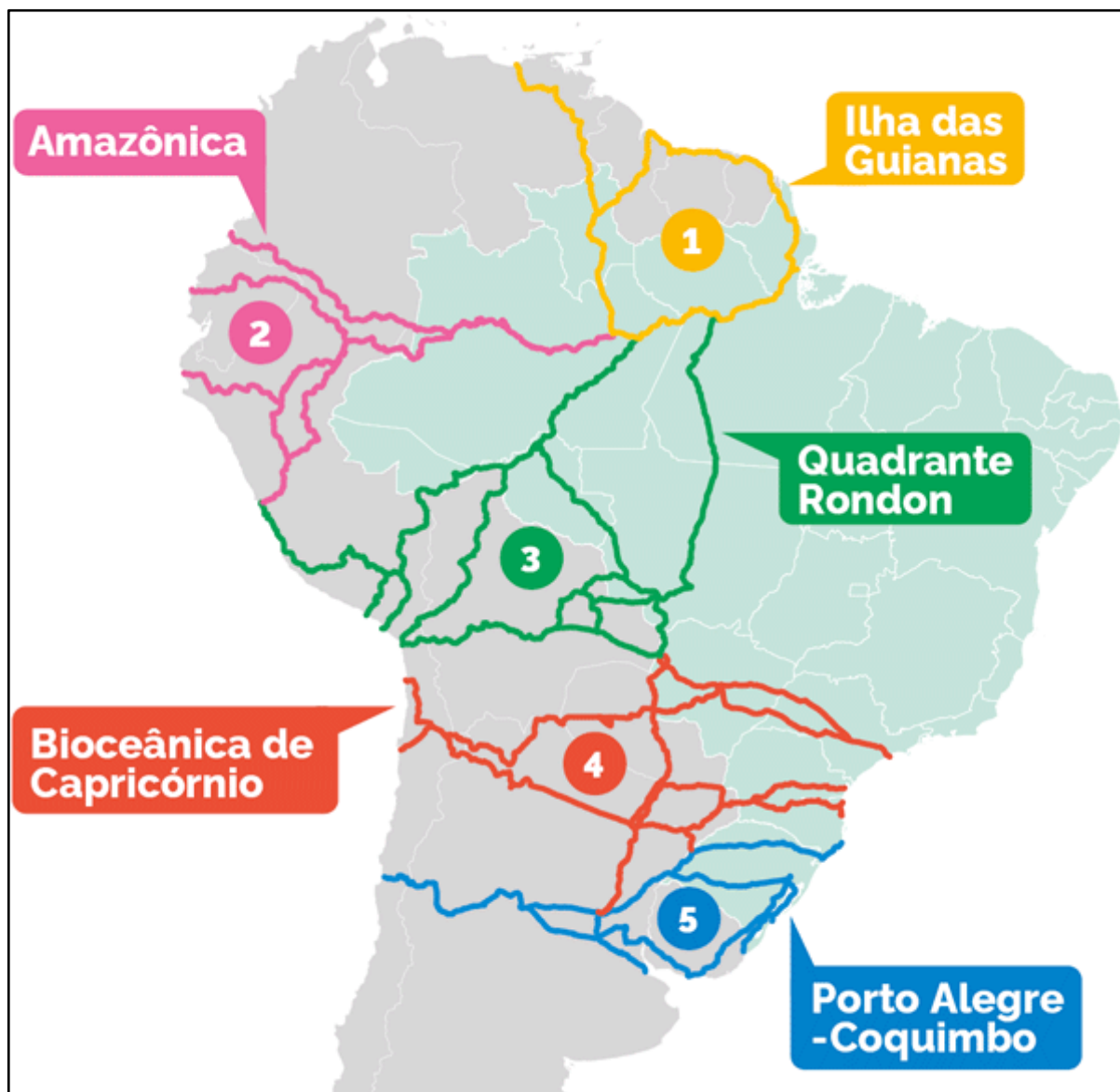
Neste início de século XXI, ainda sob a influência da convergência da técnica, da ciência e da informação, a circulação destaca-se como um elemento intrínseco e indissociável aos circuitos produtivos, influenciando decisivamente na ampliação e aprofundamento da divisão territorial do trabalho (Santos, 2004). De certa maneira, à forma histórica atual desta divisão do trabalho corresponde uma forma, também historicamente determinada, de circulação (Castillo; Frederico, 2010). Tais processos contribuem para o espraiamento das atividades produtivas de forma que as redes de circulação contribuem para modelar o espaço-temporal de todo o território (Raffestin, 1993). Desse modo, o ordenamento territorial, como um elemento de articulação transetorial e interinstitucional, tem um papel relevante para contribuir com um planejamento integrado (Moraes, 2005), considerando as ações de múltiplos atores, no contexto de expansão das infraestruturas de transportes na busca de maior racionalidade da circulação nos territórios.

Nesse contexto, este trabalho tem como objetivo abordar alguns apontamentos territoriais e o seu ordenamento no âmbito da Rota Bioceânica de Capricórnio (ou R4), instituída pelo Consenso de Brasília em maio de 2023 (MPO, 2024). Encabeçado pelo governo brasileiro por meio do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano no âmbito do Ministério de Planejamento e Orçamento, o Consenso de Brasília elencou a integração regional como uma de suas bases, resultando na configuração de cinco rotas de integração na América do Sul (mapa 1) – além da citada R4, foram instituídas as rotas Ilha das Guianas/R1 (Amapá-Roraima, Guiana Francesa, Suriname e Guiana); Amazônica/R2 (Amazonas, Colômbia, Equador e Peru); Quadrante Rondon/R3 (Amazonas-Acre-Rondônia-Pará-Mato Grosso-Mato Grosso do Sul, Peru e Bolívia) e do Sul/R5 (Rio Grande do Sul, Uruguai, Argentina e Chile).

Esse trabalho, coordenado com autoridades dos países envolvidos, busca revitalizar, após reanálises e ajustes, o que fora anteriormente planejado pela antiga Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), entre 2000 e 2010, e também pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), que absorveu as



funções da IIRSA e funcionou de 2009 a 2018 como uma espécie de órgão acessório da União de Nações Sul-Americanas (Unasul).



Mapa 1: Rotas instituídas pelo Consenso de Brasília

Fonte: adaptado de MPO (2024).

Ademais, é importante enfatizar que desde os tempos coloniais que a configuração de uma ligação da extensa fachada Atlântica ao Pacífico faz parte do imaginário coletivo e das ambições das elites que comandaram o Brasil. No âmbito do período monárquico e da Primeira República, essa questão foi amplamente debatida, demandando esforços diplomáticos e econômicos sem que tal meta fosse atingida.



A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), ligando Bauru, no centro do interior paulista, a Corumbá, na fronteira sul-mato-grossense com a Bolívia, talvez tenha sido a única grande obra de infraestrutura implantada com essa intencionalidade – e que jamais expressou todo o seu potencial por causa das lacunas ferroviárias existentes no lado boliviano, ainda que atingisse o Atlântico por meio da integração com outras ferrovias paulistas.

Tal perspectiva integradora retornou com força no início do século XXI por causa das mudanças gradativas no âmbito da globalização, que levou a Ásia (sobretudo pela meteórica ascensão econômica da República Popular da China) para o centro de gravidade econômico do mundo. Desse modo, a tão almejada “saída” brasileira pelo Pacífico readquire importância do ponto de vista logístico, colocando a discussão novamente na pauta da agenda política e diplomática brasileira. A integração física deve ser compreendida como um instrumento para ocupar, desenvolver e valorizar o território em seu potencial geográfico (Padula, 2014).

Logo, nas últimas décadas o contexto político latino-americano, apesar das turbulências, possibilitou que esforços e forças convergissem para ações coordenadas de integração territorial, mesmo que diante de algumas contradições. Houve uma reação neoliberal em meados da década de 2010 que interrompeu as ações em andamento, mas o atual governo brasileiro retomou os trabalhos em 2022, o que justifica uma análise territorial das readequações propostas. Além disso, a China se tornou o maior parceiro comercial do Brasil e a saída pelo Pacífico voltou a ser um tema estratégico, não apenas econômico, mas também no âmbito da política externa.

Nesse contexto, este estudo tem como objeto a Rota Bioceânica de Capricórnio/R4, delineada com a pretensão de efetuar uma ligação com os portos chilenos do Pacífico a partir de uma ponte binacional que está sendo construída (obra 60% concluída em fevereiro de 2025)⁴ sobre o Rio Paraguai, entre Porto Murtinho/MS e Carmelo Peralta/PY, colocando o Mato Grosso do Sul em uma situação geográfica altamente estratégica no centro do subcontinente sul-americano, com potencial de configurar um novo arranjo espacial de grande envergadura econômica e geopolítica. Três elementos fazem parte do escopo analítico deste ensaio: o ajuste fino efetuado nos eixos e rotas previstos pelo Cosiplan, readaptando-os ao panorama delineado pelo novo contexto; o lado chileno da rota (os portos situados no Pacífico) e algumas questões diretamente relacionadas ao uso do território (agentes, fluxos e fixos).

⁴ Vide <<https://www.ms.gov.br/noticias/rota-bioceanica-obra-da-ponte-binacional-ja-passa-da-metade-e-populacao-vive-expectativa-do-crescimento>> Acesso em: 2 abr. 2025.



METODOLOGIA

A pesquisa se pautou em dados divulgados pelo atual governo federal acerca da recauchutagem das rotas de integração sul-americana, além de relatório da antiga Cosiplan/Unasul (Unasur, 2015), de trabalho de campo efetuado no lado chileno, bem como de levantamento bibliográfico e documental. Do ponto de vista teórico-conceitual, destacam-se os conceitos de fluidez territorial, fixos e fluxos, centrais na Geografia da Circulação, à luz da teoria do espaço geográfico de Milton Santos (2004).

REFERENCIAL TEÓRICO

A circulação é um elemento intrínseco e indissociável dos processos produtivos no contexto da mundialização e da divisão territorial do trabalho, sendo um qualificador dos fluxos materiais ou imateriais que acontecem de maneira cada vez mais racional no mercado globalizado, ampliando as possibilidades de expansão geográfica das atividades econômicas. Por isso, as redes de circulação moldam o cenário espacial e temporal de todo o território (Raffestin, 1993). Esse fenômeno não é uniforme, e por isso a circulação é um dos pilares da diferenciação geográfica (Arroyo, 2006), estabelecendo uma conexão direta entre os fixos e os fluxos, permitindo pelas análises dos mesmos uma abordagem da produção, da circulação, da distribuição e do consumo (Santos, 1988).

A circulação não é um fenômeno exclusivo da contemporaneidade. Ao tratar dos aspectos dos instrumentos de troca entre os séculos XV e XVIII, Fernand Braudel (1996) evidenciou a importância da circulação nas atividades econômico-produtivas já naquele período, uma vez que somente através de tais fluxos era possível estabelecer a conexão entre o mundo da produção e do consumo. Vallaux (1914), no começo do século XX, enfatizou a relevância da circulação sob uma perspectiva política, destacando o papel do Estado na criação, modificação, eliminação e regulação dos trajetos conforme seus interesses, em perspectiva que condiz com a contemporaneidade. Atualmente, o protagonismo no ordenamento do território, seu decorrente planejamento, bem como nas políticas públicas territoriais, perpassa necessariamente pela administração estatal do território.

Enquanto um serviço indispensável aos processos produtivos, a circulação acaba por produzir valor, por isso é um elemento que compõe tais processos (Harvey, 2005). Logo, perante sua imprescindibilidade, a circulação possui para os Estados, no âmbito do ordenamento do território, papel fundamental, uma vez que necessita de uma base infraestrutural para se



efetivar pelos territórios. Diante do exposto, é possível destacar que cada atividade produtiva exerce uma forma de interferência que incorpora influências dos territórios (Lamoso, 2009).

Logo, a circulação se realizará sempre com a maior fluidez e porosidade territorial possível, no contexto de racionalidade e minimização dos custos produtivos. Nessa perspectiva, a fluidez territorial expressa a qualidade dos territórios que promovem uma aceleração cada vez maior dos fluxos a partir de uma base estruturada por objetos concebidos para promover a circulação. A porosidade territorial auxilia nas suas relações com o exterior e propiciando uma aceleração cada vez maior dos fluxos a partir de uma base institucional incumbida da regulação do movimento, com o objetivo de aprofundar a inserção externa nos territórios (Arroyo, 2001).

Logo, a maioria dos circuitos espaciais de produção demandam infraestruturas para apoiar a produção, a circulação e o consumo dos produtos de seus circuitos. Assim, as infraestruturas são objetos técnicos que organizam o espaço, estabelecem características e impactam o desenvolvimento econômico dos territórios (Lamoso, 2009) de forma não homogênea, influenciando na divisão territorial do trabalho.

Nesse contexto, é óbvio que tais infraestruturas estão ligadas à necessidade de competitividade territorial, que conta com o apoio dos Estados via, por exemplo, ações de ordenamento territorial. Trata-se de um mecanismo de articulação entre setores que visa integrar e especializar o planejamento da ação do poder público, harmonizando-o com as políticas públicas para evitar discrepâncias (Moraes, 2005a), consolidando o território, promovendo a sua coesão. Destacamos que se trata de um conceito amplo, polissêmico, conforme fica evidente na própria elaboração da proposta da Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT) (MI, 2005), ainda não finalizada⁵. De qualquer forma, a Constituição Federal de 1988 reconhece o ordenamento territorial como um dever do Estado, bem como a sua regulamentação, o que enfatiza as relações de poder no território, conforme expresso por Raffestin (1993).

Segundo Rückert (2005), o ordenamento territorial, apesar de não ser claramente definido, pode ser interpretado como um corte transversal que impacta as ações públicas no plano territorial, proporcionando-lhes uma perspectiva unificada. Essa leitura é fundamental quando considerada a dinâmica de corredores rodoviários, por abranger inúmeros aspectos socioterritoriais e ultrapassando fronteiras. Concomitantemente, não podemos nos esquecer de

⁵ Prevista na Constituição Federal, o processo de construção da PNOT começou em 1999, encerrando um ciclo de estudos em 2008 – retomados parcialmente em 2019, mas sem força suficiente para a sua consecução. O atual mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) colocou a finalização da PNOT como uma de suas prioridades, por intermédio de um Grupo Interministerial instituído pelo Decreto nº 11.920/2024, com prazo de dois anos para elaborar a proposta da PNOT e desenhar um modelo de governança para a sua implementação.



sempre atuarmos por um acesso mais democrático ao território (Mello-Théry, 2011), ainda que o ordenamento territorial ser uma questão prioritariamente técnica. Ademais, o conceito de território ganha importância na contemporaneidade, pois está presente na agenda governamental e fundamenta políticas públicas do início do século XX (Silva, 2013).

Para essa análise, é importante enfatizar que o ordenamento territorial precisa ser compreendido em uma perspectiva macro, concentrando-se em grandes agrupamentos espaciais e áreas de relevância estratégica, com uma visão de planejamento que considera o território como um todo (Moraes, 2005b). Mas podemos indagar: para quê ordenar o território? Em resumo, a ideologia do Estado se manifesta nos objetivos do ordenamento. E, de certa forma, isso contribuiria para a intervenção das forças que influenciam o progresso do país (Costa, 2005). O Estado estrutura o território com políticas públicas, mas não deve ser visto apenas como um recipiente passivo para essas ações, pois há variados agentes e atores que estão em constante interação com os territórios.

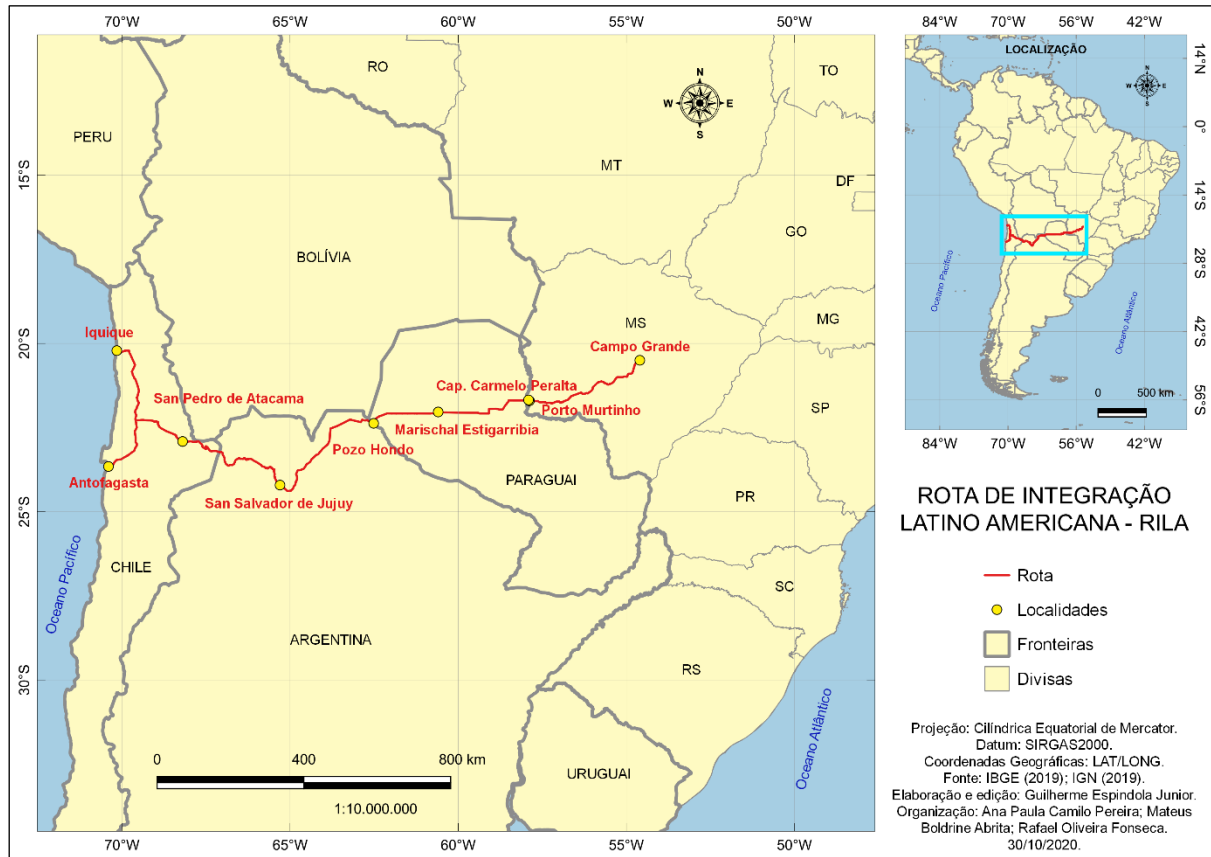
A diversidade de escalas é um desafio e deve ser considerada pelas políticas territoriais. Além disso, as definições de planejamento territorial evoluíram de uma subordinação estrita ao Estado para uma participação mais ampla, em um cenário de expansão de poderes de entidades paralelas (Bertone; Mello, 2006). Portanto, é preciso compreender como a Rota Bioceânica pode contribuir para o ordenamento territorial, especialmente na área de influência no Mato Grosso do Sul. Antes, porém, é importante mostrar o processo que gerou a sua configuração territorial.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

É notório o fato de que houve um ajuste fino nos projetos de integração sul-americana entre o advento do Cosiplan/Unasul e a atual reedição encabeçada pelo atual governo brasileiro no que diz respeito às rotas bioceânicas, que acabou, privilegiando a ligação Brasil-Chile via Paraguai e norte Argentino em detrimento do território boliviano. O Cosiplan havia desenhado dois eixos que comportavam ligações Atlântico-Pacífico: o Capricórnio e o Interoceânico Central, ambos com cinco grupos de rotas cada.

No primeiro eixo estavam incluídas várias obras, então recém-concluídas (e todas no Chile), deslocadas para a atual Bioceânica de Capricórnio/R4: acesso ao Paso Jama e controle integrado fronteiriço (Argentina-Chile), fase 1 do Complexo Portuário de Mejillones, obras de adequação no Porto de Antofagasta, concessão da Autopista Antofagasta e complexo fronteiriço Hito Cajón, em San Pedro de Atacama. Entretanto, a atual Rota Bioceânica acabou

absorvendo e reagrupando trechos de outras rotas anteriormente desenhadas, dando mais relevância territorial à ligação Brasil-Paraguai, e não Brasil-Bolívia (mapa 2).



Mapa 2: Trajeto da Rota Bioceânica – Campo Grande-Iquique/Antofagasta

Fonte: Pereira; Abrita; Fonseca, 2021.

Das cinco opções de fixos existentes no cordão portuário chileno, pode-se alegar que três (Antofagasta, Iquique e Arica) não apresentam condições satisfatórias para atender os fluxos que provavelmente serão alavancados – seja pela baixa capacidade de movimentação ou pela situação geográfica no meio urbano, em áreas já saturadas, com reduzida possibilidade de expansão. Tocopilla, destacado porto de movimentação minerária, também não deve ser alternativa viável. Desse modo, as melhores oportunidades residem no Complexo Portuário Mejillones, 66 quilômetros ao norte do centro de Antofagasta, único porto chileno que pode receber navios de grande capacidade (pós-Panamax) e com retroárea disponível para expansão (fotos 1-2).



Foto 1: Visão aérea do Complexo Portuário Mejillones

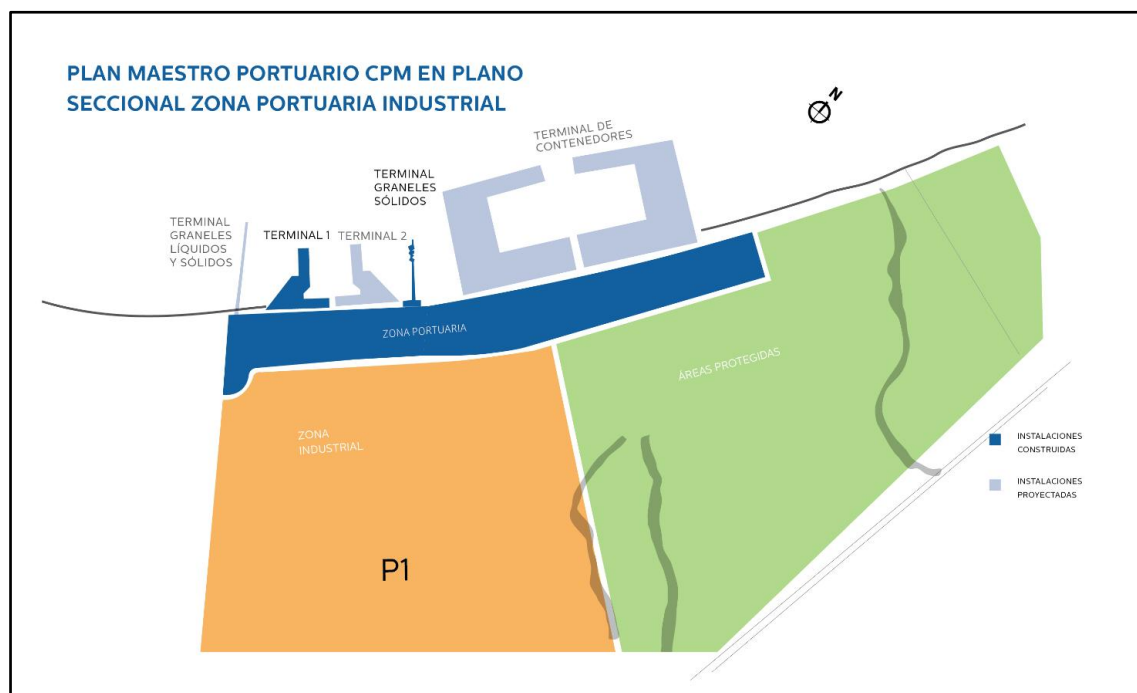
Fonte: <<https://mejillones.com/es/cpm/complejo-portuario-mejillones-renueva-directorio-para-2023/>> Acesso em: 25 maio 2024.



Foto 2: Entrada do Complexo Portuário Mejillones

Autor: Daniel Monteiro Huertas (19 fev. 2023).

Importante destacar que o CPM é uma filial da Corporación Nacional del Cobre de Chile (Codelco) – estatal formada em 1976 pela junção de mineradoras estrangeiras que foram nacionalizadas no governo de Salvador Allende, em 1971 – e ostenta três áreas distintas (mapa 3). O Terminal 1, também conhecido comercialmente como Puerto Angamos, foi concedido à iniciativa privada para movimentação de carga geral e contêineres. O terminal de granéis sólidos, concedido à empresa Terminal Graneles del Norte S. A. (TGN), destaca-se pela movimentação de concentrado mineral e de cobre. A terceira área (ou P1), destinada para expansão futura, prevê a implantação de uma zona industrial e de uma plataforma logística. O acesso ao complexo é totalmente rodoviário – embora haja previsão de implantação de linhas ferroviárias no longo prazo –, com vias em ótimo estado de conservação a partir de Calama (Ruta 25, a leste), Tocopilla (Ruta 1, ao norte) e Rodovia Pan-Americana (Ruta 5, a norte e sul).



Mapa 3: Plano Diretor do Complexo Portuário Mejillones

Fonte: <<https://mejillones.com/es/sobre-nosotros/#nuestro-equipo>> Acesso em: 02 abr. 2025

Quanto ao uso do território, é razoável supor que os agentes do agronegócio do Chaco Paraguaio (colônias menonitas) e Argentino e do Planalto Central Brasileiro (sobretudo Mato Grosso do Sul e centro-sul do vizinho Mato Grosso) sejam os principais beneficiados pela rota. A *holding* argentina *PTP Group*, a principal operadora logística no Rio Paraná, também deve se aproveitar das potencialidades que serão abertas – o grupo já anunciou a compra de um



grande terreno em Porto Murtinho para a futura implantação de um *hub* logístico de movimentação conjunta de graneis sólidos, combustível e contêineres.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, a pesquisa indica, até o momento, que houve um deliberado deslocamento da Bolívia como eixo nevrálgico de integração com o Brasil, em detrimento do Chaco Paraguai e Norte Argentino. Consequentemente, é razoável sugerir uma drástica redução da importância de Corumbá, colocando a até então esquecida Porto Murtinho, no sudoeste do estado, no mapa da integração sul-americana.⁶ Em relação ao cordão portuário chileno, com cinco portos situados no norte do país (Antofagasta, Mejillones, Tocopilla, Iquique e Arica), Mejillones oferece as melhores condições na rota em consideração. Quanto ao uso do território, Campo Grande se apresenta como possibilidade de se tornar o principal centro logístico do lado brasileiro. E os agentes do agronegócio (binômio milho-soja e grandes frigoríficos) provavelmente serão os mais beneficiados pela rota, reduzindo drasticamente o movimento de carga por Santos e Paranaguá.

Ademais, a proximidade do início da operacionalização da Rota Bioceânica de Capricórnio tem sido objeto de entusiasmos pelos governos paraguaio, brasileiro e sul-matogrossense. Já do lado chileno, sobretudo em decorrência da infraestrutura implantada há algum tempo e pela evidente capacidade de atuar como agente portuário do Pacífico, a questão parece já equacionada.

Três pontos merecem a atenção em estudos futuros: o papel que de fato os governos subnacionais desempenharão, tais como o estado de Mato Grosso do Sul – nos países vizinhos, os territórios subnacionais das regiões de Antofagasta e Tarapacá (Chile); províncias de Jujuy e Salta (Argentina) e departamentos de Alto Paraguai, Boquerón e Presidente Hayes (Paraguai) vêm atuando de forma ativa no desenvolvimento do Corredor Bioceânico de Capricórnio –, as possibilidades de alavancagem de atividades produtivas ao longo da rota (sobretudo no lado brasileiro e paraguaio) e como a China está analisando essa saída (ou entrada) pelo Pacífico, uma vez que recentemente foi inaugurado o Porto de Chancay, ao norte de Lima, como ponto estratégico de ligação da costa do Pacífico da América do Sul. Desse modo, o Chile (Mejillones, em particular) pode se tornar outro ponto nodal de interesse estratégico para a China do outro lado do planeta?

⁶ Cabe registrar que a história de Porto Murtinho é diretamente relacionada à Cia. Matte Larangeira, que dinamizou a economia daquela região entre o final do século XIX e 1932.



REFERÊNCIAS

ARROYO, M. M. **Território brasileiro e mercado externo**: uma leitura do Brasil na virada do século XX. Tese de Doutorado em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH/USP), São Paulo, 2001.

ARROYO, M. M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZA, O. (orgs.). **Cidades Médias**: Produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 71-85.

BERTONE, L. F.; MELLO, N. A. Perspectivas do ordenamento territorial no Brasil: dever constitucional ou apropriação política? In: STEINBERGER, M. **Território, ambiente e políticas públicas espaciais**. Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006, p. 125-147.

BRAUDEL, F. **Civilização matéria, economia e capitalismo**. Século XV-XVIII, v. 2 (os jogos das trocas). São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, v.22, n.3, p. 461-474, dez. 2010.

COSTA, W. M. Subsídios para uma Política Nacional de Ordenamento Territorial. In: MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL (MI). **Para pensar uma Política Nacional de Ordenamento Territorial**: anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasília, 13-14 de novembro de 2003. Brasília: MI/Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR), 2005, p. 55-60.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

LAMOSO, L. P. A infraestrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C. (orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p. 43-62.

MELLO-THÉRY, N. A. **Território e gestão ambiental na Amazônia**: terras públicas e os dilemas do Estado. São Paulo: Annablume, 2011.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL (MI). **Para pensar uma Política Nacional de Ordenamento Territorial**: anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasília, 13-14 de novembro de 2003. Brasília: MI/Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR), 2005.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO (MPO). **Rotas de Integração Sul-Americana**. Brasília: Secretaria de Articulação Institucional, 2024.

MORAES, A. C. R. Ordenamento territorial: uma conceituação para o planejamento Estratégico. In: MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL (MI). **Para pensar uma Política Nacional de Ordenamento Territorial**: anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasília, 13-14 de novembro de 2003. Brasília: MI/Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR), 2005a, p. 43-48.



MORAES, A. C. R. **Meio Ambiente e Ciências Humanas**. 4. ed., São Paulo: Annablume, 2005b.

PADULA, R. Da IIRSA ao Cosiplan da Unasul: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança. In: DESIDERÁ NETO, W. A. (org.). **O Brasil e novas dimensões da integração regional**. Rio de Janeiro: Ipea, 2014, p. 291-352.

PEREIRA, A. P.; ABRITA, M. B.; FONSECA, R. O. Circulação, desenvolvimento econômico e ordenamento territorial: elementos teóricos para análises de pesquisas sobre a Rota de Integração Latino Americana. **Confins (Paris)**, v.1, p.1, 2021. Disponível em: <<https://doi.org/10.4000/confins.37445>> Acesso em: 13 maio 2025.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993 [1980].

RÜCKERT, A. A. O processo de reforma do Estado e a Política Nacional de Ordenamento Territorial. In: MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL (MI). **Para pensar uma Política Nacional de Ordenamento Territorial**: anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasília, 13-14 de novembro de 2003. Brasília: MI/Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR), 2005, p. 31-39.

SANTOS, M. **Metamorfose do Espaço Habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M.. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. 1. reimp. São Paulo: Edusp, 2004.

SILVA, S. P. Considerações analíticas e operacionais sobre a abordagem territorial em políticas públicas. In: INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Brasil em desenvolvimento 2013**: Estado, Planejamento e Políticas Públicas. Brasília: Ipea, 2013, p. 89-116.

UNASUR. **Cartera de proyectos 2015**. VI Reunión Ordinaria de Ministros del Cosiplan. Montevideo: Foro Técnico IIRSA, Comité de Coordinación Técnica, 2015.

VALLAUX, C. **El Suelo y El Estado**. Madrid: Daniel Jorro Editor, 1914.