

ROTA PANTANAL PACÍFICO:
UM PROJETO ACADÊMICO – UMA ESTRATÉGIA DE NEGÓCIOS

*Luiz da Rosa Garcia Netto*¹
*Patrícia Helena Mirandola Avelino*²

RESUMO

Este artigo vem apresentar algumas reflexões sobre as potencialidades turísticas e as possibilidades de melhor gestão dos patrimônios naturais e culturais existentes ao longo da Rota Pantanal Pacífico e do seu entorno. As abordagens reúnem alguns conceitos de turismo, enquanto atividade econômica, das que mais emprega no mundo; das que mais contribuem para a preservação da biodiversidade natural e cultural; das que menos poluem; das que contribuem para uma maior inclusão social e melhoria da qualidade de vida das populações de baixa renda. Hoje a responsabilidade social é um dos quesitos mais importantes para o posicionamento das empresas, instituições e profissionais no mercado. Abordamos assim, as possibilidades que essa atividade tem, de exercer seu papel no decorrer da consolidação da Rota, como Rota Turística. Abordamos também o papel da academia, que tem a responsabilidade de gerar conhecimento. Esse projeto nasceu dentro da academia, de um Programa de Pós-Graduação – Mestrado em Geografia. A participação que se espera dos governos nesse processo, é a de elaborarem políticas e estratégias de apoio à iniciativa privada, nada mais que isso. E do setor privado, que apoiado pelos governos e pelas informações e estudos gerados nas academias, deve fomentar os investimentos e a construção das estruturas de apoio, e dos produtos turísticos da Rota, gerando o esperado desenvolvimento.

Palavras-chave: Rota Pantanal Pacífico, turismo, desenvolvimento.

RESUMEN

Este artículo presenta algunas reflexiones sobre las potencialidades turísticas y las posibilidades de una mejor gestión de los patrimonios naturales y culturales existentes a lo largo de la Ruta Pantanal Pacífico y de su entorno. El acercamiento al tema reúne algunos conceptos de turismo,

¹ Professor Adjunto da Universidade Federal do Mato Grosso (UFMT) – Cuiabá MT; líder do GEEPI – Grupo de Estudos Estratégicos e Planejamento Integrado (UFMT e CNPq) e membro do DIGEAGEO – Diretrizes de Gestão Ambiental com uso de Geotecnologias (UFMS e CNPq) E-mail: <urbanus@terra.com.br>.

² Professora Adjunta da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul [UFMS] – Três Lagoas MS, líder do DIGEAGEO – Diretrizes de Gestão Ambiental com uso de Geotecnologias [(UFMS e CNPq) e membro do GEEPI – Grupo de Estudos Estratégicos e Planejamento Integrado (UFMT e CNPq)] E-mail: <patricia_geografia@terra.com.br>.

en cuanto a actividad económica, de las que más se extiende en el mundo; de las que más contribuye en la preservación de la biodiversidad natural y cultural; de las que menos contaminan; de las que contribuyen a una mejor inclusión social y mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones de pocos ingresos. Hoy, la responsabilidad social es uno de los requisitos más importantes para el posicionamiento de las empresas, instituciones y profesionales en el mercado. Así, abordamos las posibilidades que tiene esta actividad, de ejercer su papel en el proceso de consolidación de la Ruta, como Ruta Turística. También abordamos el papel de la academia, que tiene responsabilidad de generar conocimiento. Ese proyecto nació dentro de la academia, de un Programa de Postgrado – Maestría en Geografía. La participación que se espera de los gobiernos en ese proceso, es la de elaborar políticas y estrategias de apoyo a la iniciativa privada, nada más que eso. De parte del sector privado, apoyado por los gobiernos y por las informaciones y estudios generados en las academias, debe fomentar las inversiones y la construcción de las estructuras de apoyo, y de los productos turísticos de la Ruta, generando el esperado desarrollo.

Palabras clave: Ruta Pantanal Pacífico, turismo, desarrollo.

ABSTRACT

This paper shows some reflexions about tourist potentials and possibilities for a better management of the existing natural and cultural patrimonies along the Pantanal Pacific Route and its surroundings. The approach to the topic brings together some concepts of tourism, in terms of economic activity that is most spread in the world; that has most contributed to the preservation of natural and cultural biodiversity; that is least polluting; that contributes to a better social inclusion and rising the quality of life of the poorest. Nowadays social responsibility is one of the most important requirements to the positioning of business, institutions and professionals in a market. Thus, we look for the possibilities of this activity to enhance the development of the Pantanal Pacific Route. We also look for the role of the academia which is responsible for generating knowledge. That project was born in the academia, in a Graduate Program, Master in Geography. We hope governments will participate in this process by elaborating policies and support strategies to private initiatives for investment, nothing more. From the private sector, supported by the governments and the information given by the academies, to foment investments and the construction of support infrastructure, and the touristic products of the route, giving way to the so hoped development.

Key words: Pantanal Pacific Route, tourism, development.

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, diversas instâncias políticas organizadas, como o MERCOSUL, o Cone Sul, a União dos Países da Amazônia, a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA), o Confederação Andina de Fomento (CAN), Comunidades Andinas (CAN), Integração da Infra-estrutura da América do Sul (IIRSA); e outras iniciativas, como a Área de Livre Comércio Sul Americana (ALCA) e mesmo o MERCOSUL, vêm tentando, algumas com sucesso questionável, outros nem isso, a se consolidarem como integradores de fato da América Latina.

Diante desse quadro de muitas iniciativas e poucos sucessos é que lançou a proposta acadêmica de estudar as possibilidades de consolidação no centro-oeste sul-americano,

sobre a ótica do turismo e da cultura, de uma Rota Turística Internacional, que poderia ser chamada de Rota de Integração, uma vez que, todas as tentativas até agora estudadas e implementadas foram basicamente sobre a ótica da economia e da logística.

O fato do Brasil, por décadas, ter adotado a política de priorizar acordos comerciais com os países europeus, asiáticos e norte-americanos, impôs à nação, certo isolamento frente aos nossos vizinhos Sul-Americanos. Segundo IPEA (1991), isso sempre dificultou na prática a consolidação dos acordos regionais como: o Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação (1867), o Tratado de Petrópolis (1903), o Tratado de Natal (1928), o Acordo de Roboré (1958), e o Convênio de Transito Livre (1970). Mais recentemente novos acordos mantêm o anseio de integrar os países fronteiriços do Centro Sul Americano, o ATITI – Acordo Sobre Transporte Internacional Terrestre (1990-1995), Comitê de Fronteiras Cáceres – San Matias (2000), Reunião Bilateral de Autoridades Aduaneiras Brasil Bolívia (2006) e da Coleção de Atos Internacionais N° 757 (Menezes 1990). Mas, entendemos que a integração do espaço regional deve transcender as questões econômicas para englobar questões mais inerentes à qualidade de vida das populações. O movimento da unidade Sul-Americana deve extrapolar os âmbitos de governos e de negócios para envolver na sua discussão todos os setores sociais – desde os empresariais, os trabalhadores, até os culturais, passando mesmo, pelos militares e acadêmicos.

Como o uso econômico e conseqüentemente da alocação de recursos, deriva diretamente do aproveitamento racional do meio-ambiente, os acordos no âmbito da América do Sul devem levar em conta a sustentabilidade e o crescimento da economia a longo-prazo. E, a distribuição das suas benesses aos povos que habitam cada região. Essa questão tem de ser essencial no âmbito dos acordos regionais porque representa a superação de conflitos e evita a perda da qualidade de vida. Então as políticas regionais mais do que coordenadas devem ser planejadas, gerando uma distribuição justa dos investimentos e fomentando a transmissão inter-regional do progresso entre as nações que compõem o Centro-Oeste Sul Americano. Assim, um planejamento de integração deve gerar condições de inserção —a partir das especificidades e heterogeneidades regionais— produtiva e social, já que esta última é essencial para minorar as desigualdades sociais e se possa alcançar, assim, o objetivo da equidade. E os Estados têm papéis importantes no processo, no sentido de tentar manter a identidade nacional e de impedir que ocorra uma fragmentação do território, em que a integração regional e o incentivo ao mercado interno e externo são fundamentais para o desenvolvimento do país (Pinto 2006).

Os estudos e as pesquisas, objetivos do projeto têm como foco a comprovação de que o eixo Brasil, Bolívia, Peru e Chile apresentam condições extremamente favoráveis para a consolidação de uma grande rota de integração cultural, social, ambiental e econômica. E a oportunidade de provar que o mito da diferença idiomática é um fator excludente não é verdadeira, pois, para o turismo, são justas estas diferenças, as diversidades culturais, ambientais e sociais, que caracterizam as potencialidades. Visa comprovar ainda, que o eixo entre o Pantanal e o Pacífico, por nós denominado de Rota Pantanal Pacífico, apresenta condições similares às que embasaram o sucesso da Rota

Santiago de Compostela, que envolve dois países europeus —Espanha e França; e, do Roteiro Estrada Real entre os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

Assim, levantamos as condições ambientais, geográficas, físicas e humanas do entorno do eixo. Buscamos dados, informações e materiais que possibilitarão a idealização de sugestões seguras de quais atividades se pode desenvolver ou agregar ou, que será possível se promover, em prol da melhor integração; e, analisar como envolver os grupos locais de modo que participem alcançando a melhoria na qualidade de vida das comunidades existentes no entorno dos 2.500 km que ligam o Pantanal Brasileiro ao Pacífico.

Dentro desse contexto estamos estudando, sob o enfoque acadêmico, quais os entraves sóciopolíticos e ambientais que impediram a integração econômica durante décadas e se essa nova proposta do turismo e da cultura terá condições de viabilizar e impulsionar os avanços rumo à tão sonhada integração da comunidade Sul-Americana.

O PAPEL DA ACADEMIA: 1º EXPEDIÇÃO TÉCNICA

Foi através da academia mais o envolvimento de uma agência de fomento que conseguimos viabilizar a realização dessa empreitada. O projeto da expedição foi organizado pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), através do PPGGEO – Programa de Mestrado do Departamento de Geografia e do GEEPI – Grupo de Estudos Estratégicos e Planejamento Integrado. Em parceria com o DIGEAGEO – Grupo Diretrizes Gestão Ambiental com uso de Geotecnologias [Depto. de Geografia – Campus Três Lagoas (UFMS – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul)] e com o Instituto Pantanal Pacífico (IPP). A atividade foi financiada através de projeto submetido a um edital e aprovado pela Fundação de Amparo a Pesquisa de Mato Grosso (FAPEMAT), e contou o importantíssimo apoio de transporte da Real Norte, entre outros parceiros. Só assim, podemos partir, em 6 de junho de 2007, com uma equipe de professores pesquisadores, universitários e profissionais liberais. Assim, se promoveu a 1ª Expedição Técnica/Científica Rota Pantanal Pacífico (Figura 1), que percorreu, em 26 (vinte e seis dias), aproximadamente 7 mil quilômetros entre os quatro países, Brasil, Bolívia, Peru e Chile.

Durante a viagem, como foi planejado, foram levantados dados estratégicos, turísticos, econômicos, geográficos e de imagens que formaram um banco de dados e de informações para apoio aos projetos futuros na Rota Pantanal Pacífico.

Para a parte acadêmica do projeto interessa criar uma rede de cooperação técnica entre as universidades brasileiras, mais especificamente neste momento, a Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT) e Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS).

Nessa primeira expedição foi possível abrir caminhos para intercâmbio de produção técnico-científica com universidades do Peru e da Bolívia, e contatos valiosos com os outros contatos.

Os registros, documentação e divulgação de todas as etapas da expedição vão resultar nos seguintes produtos:

- (1) O registro das etapas do estudo (fotográfico, impresso, digital);
- (2) Um Relatório Técnico do Estudo de Viabilidade da implementação da Rota Turística Internacional Pantanal – Pacífico;
- (3) Uma pesquisa acadêmica, através da realização de uma dissertação de mestrado;
- (4) O site www.rotapantanalpacifico.com.br;
- (5) O primeiro relatório do Projeto Estudo da potencialidades turísticas ambientais e sócio-econômicas e da maior integração entre Brasil, Bolívia, Peru e Chile, registrado na UFMT.

No roteiro Pantanal/Pacífico, um turista poderá conhecer:

- O Pantanal,
- As Missões Chiquitanas, cuja origem é do século XVII, quando foram instituídas as missões jesuítas, chamadas de Reducciones, nas colônias espanholas;
- O Lago Titicaca, navegável, o mais alto do mundo e o segundo em extensão da América Latina;
- A Cordilheira dos Andes, vasta cadeia montanhosa formada por um sistema contínuo de montanhas ao longo da costa ocidental da América;
- As cidades de Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba, Puno, La Paz, Cusco –das cidades mais bonitas da Rota, Arequipa, entre outras;
- O Vale Sagrado dos Incas «cidade perdida dos Incas», onde está localizada Machu Picchu, símbolo do Império Inca;
- O deserto do Atacama, o mais alto e árido do mundo;
- As praias do Pacífico, cuja maior parte são frias e de areias negras.

A Secretária-Adjunta de Desenvolvimento do Turismo de Mato Grosso, Vanice Marques, reconheceu a importância desse projeto para o turismo mato-grossense e brasileiro, «será uma ligação direta com os países vizinhos, atualmente o setor do turismo de Mato Grosso não tem ligação com a fronteira internacional». Observa também que para o Estado, ainda representa a vantagem de atrair turistas que visitam o Peru, oferecendo opções diferenciadas, como o pantanal, e riquezas naturais da Amazônia. Já a Presidente do IPP, Vanilde Carvalho, destaca que, «todo o trabalho é desenvolvido com o intuito de transformar a Rota Pantanal Pacífico no maior complexo de rotas turísticas e destinos do mundo».

Nessa nova percepção, de que se pode mudar realidades, de superação de obstáculos, por exemplo, há possibilidade de se desenvolver um processo de desenvolvimento mais interativo. Que desestimulará a repetição fórmulas e estruturas passadas, que só fizeram aprofundar os problemas em que se inserem suas comunidades. A possibilidade de se criar novas realidades depende, sobretudo das interações dinâmicas entre as múltiplas da cultura, economia e ambiente e em função destes ou daqueles objetivos. Nós academia estamos aí para isso, provar que a realidade pode mudar e que as mudanças podem acontecer. Esse deve ser o nosso papel no processo.



Figura 1. Esboço do mapa com os trechos percorridos pela 1ª Expedição Técnica/Científica Rota Pantanal Pacífico (IPP 2007)

AS INSTÂNCIAS DOS GOVERNOS, DO SETOR PRIVADO E DO POVO

A realidade encontrada ao longo da Rota nos levou a Compans (1999: 9), que sugere que se faça uma análise dos elementos constitutivos, que nos permitirão concluir se a proposição de uma reforma política local e/o em nível regional, para uma escala menor, implicará diretamente na redefinição de papéis atribuídos a governos, setor privado e população. Observa que, na nova estrutura política, resultante desta reforma, o papel dos governos locais e/ou regionais, deve concentrar-se no monitoramento e na geração das condições institucionais que favoreçam a produtividade das atividades econômicas existentes. Estas condições institucionais dizem respeito ao estudo de planos estratégicos de desenvolvimento e inclusão social, através da gestão eficiente dos recursos públicos e da infra-estrutura, à adequação dos controles regulatórios sobre o uso e a ocupação do solo, às tendências e expectativas de rentabilidade do mercado, à oferta de incentivos para a participação crescente do setor privado na provisão de serviços e infra-estrutura, da geração de empregos, e à «agilização» e/ou supressão de procedimentos burocráticos para a localização e legalização de empresas. É nesse contexto de incertezas, «de como acertar», que as atividades turísticas se encaixam de uma forma tranqüila, pois pode..., e aí reforçamos, pode ser uma atividade econômica livre. Em que os empreendedores podem, com criatividade envolver, de diversas maneiras, sociedade, governo, pesquisa, ambiente, sustentabilidade e mais uma série de outros atributos da valoração do seu empreendimento.

Nada de ações corretivas diz Compans (1999: 10), sobre falhas no funcionamento do mercado.

Nada de controles rígidos nem subordinações à racionalidades não capitalistas, os governos locais devem ser, uma espécie de «braço institucional» do setor empresarial. As únicas funções produtivas que restariam aos governos locais concernem ao consumo coletivo dos pobres, seja no financiamento e na provisão de habitação e infra-estrutura básica para os muito pobres.

Já, que se espera que o mercado, uma vez liberado dos constrangimentos de normas edilícias, possa suprir grande parte desta demanda -, ou na formação de recursos humanos, através da ampliação dos gastos sociais em educação, saúde, nutrição, planejamento familiar e treinamento profissional.

Já o setor privado deverá ser sempre um convidado. Segundo Compans (1999), este deve assumir responsabilidades crescentes na provisão de serviços públicos e de infra-estrutura ao longo do eixo da Rota, principalmente no que tange aos aspectos da infra-estrutura e serviço, e no financiamento da consolidação e do desenvolvimento, sua principal fragilidade (Figura 2).



Figura 2. Fotos mostram estrutura precária dos restaurantes existentes, ao longo das rodovias, no sopé dos Andes em território boliviano na direção à fronteira com do Peru. E a placa indicativa da má qualidade da água da praia «imprópria para banho», em Iquique (Chile). (Fotos: LRGN/2007)

Supõe-se que sua racionalidade e eficiência possam conduzir, por intermédio da competição e da ameaça que representará ao emprego dos funcionários públicos, à elevação da eficácia e da eficiência deste. O setor privado também deve ser chamado a responder à demanda por postos de trabalho dos pobres, acreditando-se que isso seria possível a partir do investimento em formação e atualização da mão-de-obra despreparada, existente, tornando este mais um segmento do mercado, atrativo ao investimento privado. Observa também, que a participação da população na nova estrutura política que se sugere se restrinja à qualidade como usuários de serviços públicos ou de beneficiários de políticas específicas, cuja presença, nos processos de tomada de decisão, execução e operação é vista como instrumento para a maior transparência e eficácia na gestão de recursos públicos, sobretudo para prevenir corrupção e desvio de verbas públicas. A população pobre, objeto das políticas compensatórias na qualidade de recursos humanos será requerida em projetos locais/pontuais que enfocam comunidades em particular e dependem de sua cooperação enquanto comunidade.

A dimensão da representação política da população pode ser transferida dos governos às ONG. Estas vem se constituindo num bom canal de comunicação e de representação dos pobres, independente da natureza de seu estatuto e/ou legitimidade. Uma vez transformadas pelas agências multilaterais em «sociedade civil», a parceria entre ONG e governos locais é recomendada, na medida em que os governos podem informar-se melhor sobre as necessidades de públicos bastante diversificados e dispersos, enquanto que as ONG podem adquirir maior habilidade gerencial efetiva, ou seja atuar na organização das comunidades. Sua capacidade crítica, embora nem sempre oportuna, também é ressaltada como um elemento que tem contribuído para o redesenho ou melhoria de um bom número de projetos.

Assim, os financiamentos diretos de bancos em projetos-piloto comandados por ONG —formato operacional que será privilegiado nas intervenções em comunidades específicas— tornar-se-ão num meio importante de suporte, às suas atividades. Mesmo quando se considera que as ONG tendem a ser fracas no planejamento e na administração, vulneráveis a pressões de governos que aprovam o repasse de recursos para elas, e que, muitas vezes, corre-se o risco de transferir a responsabilidade delas para com sua clientela diretamente para as agências de ajuda externa.

No entanto, todas essas estratégias não garantem formas mágicas ou dinâmicas lineares para mudança das realidades contraditórias, como ocorrem na Bolívia e no Brasil e, são, até mesmo, imponderáveis quando se confrontam os processos históricos que tentam se impor como totalidade, com a diversidade e alteridade do meio humano, com uma gama variada de «significados» e de valores. Assim, somos levados a contemplar as esferas mais abrangentes, em que se inserem as questões relativas ao desenvolvimento.

Um quadro de crise e de incertezas, aliado à descomunal força de polarização dos processos econômicos globalizados e do turismo nesse contexto. Onde o mercado pretende se tornar a referência máxima, ao lado de uma crescente desordem em todas as escalas, faz com que os lugares estejam cada vez mais indefesos e fragilizados. Daí o nosso interesse em que o Projeto Rota Pantanal Pacífico, não tenha dono, não tenha um proprietário! Que seja um espaço de negócios de todo e qualquer empreendedor que queira investir. Desse modo, se obriga à competição, na esperança de que «*quem sair na frente levará a melhor*», como se referiu um dos secretários municipais abordado, ao interpretar o clima de disputa existente entre os municípios bolivianos.

Em função da gravidade dos processos de crise que têm pressionado as realidades locais, os gestores públicos têm sido levados a repetir estratégias passadas. Ao invés de buscarem uma reflexão mais profunda sobre as suas realidades específicas e que sejam de interesse para vida das pessoas e para suas respectivas comunidades, muito ligadas ainda aos fatos históricos do seu passado.

Sabe-se, no entanto, que as questões relativas ao desenvolvimento admitem múltiplas dimensões. A possibilidade de se criar novas realidades depende sobre tudo das interações dinâmicas entre essas múltiplas dimensões, em função destes ou daqueles objetivos, agora sob a ótica do coletivo e de novos paradigmas, notadamente, os da

sustentabilidade econômica e ambiente, que levará a conseqüente melhoria da qualidade de vida das pessoas... ¿utopia? Talvez não prova está nas imagens a abaixo (Figura 3), de experiências com boa gestão.



Figura 3. Fotos mostram estruturas que se configuram produtos turísticos conhecidos, existentes ao longo da Rota. Estas se caracterizam por uma boa gestão, comandada pelo empreendedorismo privado. (Fotos: LRGN/2007)

CONCLUSÃO

A atividade turística tem-se mostrado como um dos principais fatores de promoção do desenvolvimento de regiões, cidades, estados e países. Seu estudo na compreensão do fenômeno tem envolvido não somente os profissionais da área, como toda uma série de atores sociais que interferem no contexto. O desenvolvimento da economia, de modo tradicional, podemos dizer, ocorrido partir dos anos 90 trouxe, segundo Compans (1999: 11), trás em si a concepção da necessidade, «...da criação de condições institucionais favoráveis a um desenvolvimento que seja sustentável no longo prazo...». Que promova os recursos sociais, econômicos e naturais locais sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades, e sem depender de políticas que geram dependências ou da ajuda externa. Mesmo que na concepção da autora, «...na medida em que apenas uma dimensão econômica da sustentabilidade é enfatizada na concepção do desenvolvimento, isso implica na perda de sua consistência teórica e política...».

No entanto, entendemos que o desenvolvimento sustentável vai além do equilíbrio natureza, território, povo e economia. Seu conceito não deve ser confundido com o de desenvolvimento sustentado. A idéia de sustentabilidade aqui, deve ser interpretada como: capacidade do grupo social interagir com o meio e com os processos históricos e naturais em que estão inseridos. Não de maneira dependente, mas em condição de criar novas realidades a partir dessas interações, levando em conta suas particularidades, seus objetivos específicos e também uma relação de maior harmonia com a natureza.

É neste sentido que a proposta da criação da - Rota Pantanal Pacífico foi concebida. Surge de uma forte tendência mundial do Turismo, que prima pela criação e formação de grandes eixos de integração sociocultural e turística, sem deixar de atentar para a sustentabilidade da natureza, do território, do povo e da economia, dos locais. Como foi preconizado no lançamento da proposta, em 2005 no II Salão Brasileiro de Turismo em São Paulo.

Todas essas rotas se consolidaram pelas riquezas que apresentam, em termos de recursos naturais e culturais que abrangem e que contribuem significativamente para a integração das comunidades locais e a fomentação do processo de desenvolvimento regional. Por tanto, uma vez que o projeto em questão, que tem por missão «liderar, promover e viabilizar a integração centro-sul americana», através do turismo, do comércio e da cultura e visa à cooperação multilateral entre as nações, isto talvez represente um avanço da diplomacia regional.

BIBLIOGRAFIA

COMPANS, Rose

1999 *A Estratégia de Desenvolvimento Local do Banco Mundial* IPPUR/UFRJ. Anais do VIII Colóquio Internacional sobre Poder Local. Salvador. Dez.

INSTITUTO PANTANAL PACIFICO (IPP)

2007 Rota Pantanal Pacifico.

MENEZES, Alfredo da Mota

1990 *Do sonho à realidade – A integração econômica latino-americana*. São Paulo: Alfa-Omega.

PINTO, Gislaiane F.P.M

2006 «Mato Grosso e Bolívia: Corredor de Integração e Desenvolvimento». Dissertação de Mestrado, PPGGEO/Mestrado em Geografia/UFMT