

---

# IIRSA의 브라질 중심 경향

김희순

서울대학교 라틴아메리카연구소 HK연구교수

---

## 1. 들어가며

고대 잉카제국을 지배한 세력은 안데스 산맥을 따라 난 도로를 통제함으로써, 남북으로 5,000km에 이르는 거대한 제국을 다스릴 수 있었다. 도로 및 철로, 항구, 공항 등의 교통 부문의 사회 기반 시설은 단순히 물자와 사람이 오가는 것이 아니라 도시 및 국토의 발전에 매우 큰 영향을 미친다. 스페인의 식민 지배 시기 라틴아메리카의 모든 물자는 지역 내의 순환이 아니라 스페인을 중심으로 하는 외부로 반출되어야 했기에 항구의 입지가 매우 중요했다. 따라서 주요 도시는 항구 또는 항구와 인접하여 발달하였으며, 라틴아메리카의 도시 시스템 역시 항구를 중심으로 발달하였다. 이러한 항구를 통한 외부로의 도시 시스템에서 라틴아메리카 내부의 연결도는 매우 낮게 나타난다. 이에 남미 대륙의 척량산맥이라 할 수 있는 안데스 산맥의 고도가 매우 높고, 아마존을 비롯한 열대 우림 지역이

넓게 분포하며, 아마존이나 오리노코 강 등 주요 하계망은 가항하천으로서의 이용 가능성이 낮아 남미의 내부 연결도는 더욱 낮아졌다. 효율적인 교통 및 통신 시스템의 구축은 생산, 유통, 소비를 촉진시켜 경제 발전을 이루는 기본이다. 특히 수출지향적인 발전 정책을 추구하는 국가에서는 효율적인 교통 인프라가 없으면 매우 곤란하다. 수입 및 수출품의 가격에서 높은 교통비는 높은 관세나 마찬가지다. 세계 무역의 자유화 경향에 따라 관세가 낮아지고 있으며, 상대적으로 교통비의 중요성이 높아지고 있다.

최근 라틴아메리카 국가들, 특히 브라질은 도로망 개선을 위한 투자를 적극적으로 하고 있다. 멕시코는 중앙아메리카 국가와 연대하여 ‘푸에블라 파나마 계획’(PPP: Plan Puebla Panamá)을 시작하였다. ‘푸에블라 파나마 계획’은 도로 인프라의 개선과 수자원 관리 및 에너지 공급을 주목적으로 하고 있다. ‘남미지역 사회기반시설 통합 계획’(Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 이하 IIRSA)은 2000년 8월 31일, 브라질리아에 모인 12개국(아르헨티나, 볼리비아, 브라질, 칠레, 콜롬비아, 에콰도르, 기아나, 파라과이, 페루, 수리남, 우루과이, 베네수엘라)이 참여하여 발기하였다. IIRSA의 목적은 ‘푸에블라 파나마 계획’과 유사하다. 파나마와 콜롬비아 간의 도로가 건설되면 ‘푸에블라 파나마 계획’과 IIRSA는 연결될 것이다(Dijck 2008, 106).

IIRSA는 국경을 넘어 대륙을 아우르는 무역 시설을 갖추기 위한 인프라를 구축하는 것을 목표로 하며, 현재까지 남미에서 발의된 계획 중 가장 야심 찬 것으로 평가받고 있다. IIRSA의 1차적인 목표는 국경을 뛰어넘어 일관된 교통, 에너지, 텔레커뮤니케이션 설비를 갖추기 위해 필수적인 규제 및 제도에 관한 기본틀을 마련하는 것이다. IIRSA의 정당성은 라틴아메리카를 세계 시장에 통합시키기 위해 무역의 경계를 없애고 무역 자유화를 실시하는 것이다. 구체적으로 IIRSA에는 도로, 교량, 항구, 관세 관련 시설 및 텔레커뮤니케이션까지 포함된다.

세계무역기구(WTO)가 1997년 싱가포르에서 발의한 ‘싱가포르 의제’에서는 무역 관련 비용의 무역과 관련된 거래 비용을 줄이기 위한 광범위한 기제 및 제도를 포함하는 무역 관련 시설의 개선이 최우선 과제를 밝힌 바 있다.

## 2. IIRSA의 개요

남미 12개국 이 IIRSA에 동참한 목적은 이 지역의 인프라 통합에 기여하는 것으로, 이는 소위 개방형 지역주의(open regionalism)라고 부르는 광역적인 개념에서 기인한 것이며, 남미 지역의 세계 시장으로의 통합을 강화하기 위한 것이었다. 이는 특히 국가 간 도로망의 통합에 중점을 두고 있으며, 전략적인 수로 및 철로, 월경 설비, 항구, 공항, 텔레커뮤니케이션 및 에너지 설비 등의 개선을 목표로 한다. IIRSA의 전체적인 구조는 IDB(Inter-American Development Bank), CAF(Banco de Desarrollo de América Latina), FONPLATA(Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata) 등의 영향을 받았으며, 이 외에도 활발한 민관 협력 시스템이 참여하고 있다(Dijck 2008, 103).

IIRSA에 대한 전체적인 계획은 2003년~2004년에 이루어졌으며, 2006년 10월까지 348개 세부 프로젝트를 계획하였다. 이 중 31개의 프로젝트에 우선순위를 두고 추진하였다. 그러나 프로젝트의 많은 부분이 확정된 것이 아니라 지역 및 해당 국가의 이윤 주체들과 협의를 통해 구체적으로 실현되게 된다(Dijck 2008, 105). IIRSA는 남미를 아우르는 통합적인 교통·통신망을 갖추는 것을 주요 목표로 하지만, 새로운 인프라를 구축하는 것보다는 이미 건설된 인프라를 보수하고 인프라 간의 연결성, 특히 국가 간 연결성을 제고하는 것을 목표로 한다. IIRSA의 프로젝트에서 다루는 도로의 많은 부분이 이미 건설되어 있으나, 비포장인 경우

가 있으며, 보수나 재건설이 필요하고 교량, 월경 시설, 국가 간의 연결 등과 같은 추가적인 인프라 확충이 필요한 상태다. 또한 IIRSA의 주요한 목표 중의 하나는 이미 건설되어 있는 국가별 도로망을 국경을 넘어 연결하는 것이다. 따라서 비교적 적은 투자를 통해 매우 효율적인 인프라망의 구축이 예상된다(Dijck 2008, 105).

IIRSA는 남미 대륙을 10개 축으로 구분하여 계획을 추진하였다. 10개 축은 대부분 2~4개 정도의 국가를 포함하고 있으며, 경제 활동, 교통로 등과 같은 사회 기반 시설 등을 통해 구성되는 하나의 기능 지역을 이루는 것을 목표로 한다. 각 축은 각 국가의 지방 간 교류 증진보다는 국제적 교역을 위한 사회 기반 시설에 주안점을 두고 있다. 국경으로 인해 형성된 교역 중심지가 대거 포함되었기 때문에 국경은 경계로서가 아니라 축의 주요한 구성 인자로서 작용하였다. 또한 항구의 위치가 각 축의 구성에서 주요한 구성 요소로 작용하였는데, 이는 오랜 기간 동안 남미 경제에서 광물 및 농산물의 수출이 높은 비중을 차지하였고, 남미의 주요 도시가 항구를 중심으로 발달함에 따라 주요 경제 중심지가 해안 지역에 입지하였기 때문이다.

IIRSA의 축은 대부분 도로 인프라 프로그램이 주를 이루는데, 이러한 도로는 국가와 국가를 연결할 뿐 아니라 세계 시장과 남미 국가를 연결한다. 일부 축에서는 항해 가능한 수로의 개발도 포함되어 있다. 또한 국제적인 텔레커뮤니케이션 시스템의 구축과 에너지 분야의 연계도 피하고 있다. 2005~2010에 투입된 IIRSA 예산의 4분의 3이 도로 인프라와 관련되어 있다(Dijck 2008, 101).

상기한 바와 같이 교통 부문에서 중미 및 남미의 상황은 다른 지역에 비해 열악하다. 따라서 무역액에서 교통비가 차지하는 비중은 세계 평균이 5.3%지만, 멕시코를 제외한 라틴아메리카에서는 8.3%에 이른다. 남미 대륙은 교통 부문의 접근성 제고뿐 아니라 관세 제도의 개선, 무역 관련 시설의 개선이 시급하다. 또

한 무역과 관련된 기술, 위생, 농산물 위생 등의 표준이 마련되어야 하며 무역과 관련된 사회 기반 시설이 확충되어야 한다(Dijck 2008, 107). 복잡한 관세 제도를 철폐하고, 항공 이용료도 낮추며, 화물 취급 비용도 인하해야 한다. 통관 과정이 느리면 물류 비용의 증가로 이어지며, 무역업자에게 부담으로 작용하고, 나아가 무역 자체에 방해가 된다. 출항면장 시간 또한 아프리카를 제외하고는 라틴아메리카가 가장 길다. 물론 라틴아메리카 내에서도 국가마다 차이가 있는데, 칠레, 멕시코, 파나마의 항구가 가장 효율적이고, 베네수엘라, 브라질의 항구가 가장 비효율적이다(IDB 2002, 134).

IIRSA는 세계 경제 체제 내에서 남미의 위치를 강화하기 위한 전략적인 계획의 일환으로 볼 수 있다. 브라질을 제외한 대부분의 남미 국가의 시장 규모는 작은 편이며, 이로 인해 라틴아메리카 국가들은 여러 수준의 경제적 협력체 내지는 공동체를 모색하였다. 신자유주의의 전개 이후 국가 간 교역의 증대 및 자본의 이동성 증대, 민영화, 지역 간 통합 등으로 인하여 지역의 생산자는 내수 및 외국 시장에서 경쟁하여야 경제적 발전이 가능하다는 점을 깨닫게 되었다. 국내 생산자가 이러한 과제를 수행하기 위해서는 넓은 범위에서 교역을 활성화하고 교역과 관련된 능력을 제고해야 할 필요가 생겼다. 남미가 세계 시장으로 새로운 편입을 노리는 이유는 세계 경제 체제에서 새로운 중심지가 등장하였기 때문이다. 특히 동아시아 국가의 중요성이 증대되었으며, 남미 수출품의 주요 수입국으로 중국이 급부상하였기 때문이다. 남미는 아시아 시장으로 원료 수출을 계획하고 있으며 아시아와 더불어 제조업 및 조립 가공업 기지로서 도약을 꿈꾸고 있다(Dijck 2008, 106-107). 물론 남미는 세계 경제 체제 내에서는 아시아에 비해 지리적으로 유리한 위치에 있다. 즉 세계 최대의 북미 시장이 인접하고 있을 뿐 아니라 유럽과의 거리 또한 아시아에 비해 가깝다. 또한 남미는 역사적으로뿐 아니라 문화적으로도 유럽 및 북미 시장과 매우 밀접한 관계를 유지해왔다는 강점을

지니고 있다.

IIRSA로 인해 남미 지역의 투자, 생산, 무역 분야의 증대가 이루어질 것으로 예상되고, 이는 전반적으로 남미 지역의 경제적 변화, 특히 긍정적인 변화를 가져올 것으로 예상된다. 그러나 IIRSA로 인한 환경 분야의 근본적인 변화가 예상되는데, 대규모의 토지 이용의 변화, 삼림 파괴, 생태계 파괴 및 이로 인한 지역, 국가, 세계에 대한 영향력 또한 변화할 것으로 예상된다. 나아가 IIRSA에서는 새로운 경제 중심지를 육성하는 것도 포함하고 있으며, 남미 대륙의 경제 중심 국가의 입지를 공고히 하는 데 일조할 것으로 예상된다. 즉 인구 및 영토 규모, 경제적 영향력 면에서 남미 제1의 위치를 지키고 있는 브라질의 영향력이 증가할 것으로 예상된다. 이에 대해 다음 절에서 살펴보기로 한다.

### 3. 브라질, IIRASA의 중심 국가

최근 들어 브라질은 전 세계적으로 영향을 미치는, 남미 중심 국가로서의 역할에 대한 야망을 드러내고 있다. 브라질은 WTO의 도하 어젠다에서 상임 4개국으로 선정되었으며, 개발도상국의 G20+를 결성하여 지역의 글로벌 리더로서 위상을 공고히 하였다.<sup>1)</sup> 또한 전략적 파트너 국가를 선별하여 브라질·인도·남아프리카공화국 협의체(IBSA: India-Brazil-South Africa)를 창설하고 러시아, 인도, 중국

1) G20+는 우리나라가 속한 G20과는 다른 것으로 개도국이 추가 된다. G20+는 2003년 멕시코 칸쿤에서 개최된 WTO 제5차 각료회의에서 브라질이 주도하여 결성한 것으로, 선진국들의 농업 보조금 폐지 또는 축소, 보호무역주의 배격 등을 주장하는 압력기구다. G20+에 속한 국가는 총 23개국으로 아시아 6개국(중국, 인도, 인도네시아, 파키스탄, 필리핀, 태국), 중남미 12개국(아르헨티나, 볼리비아, 브라질, 칠레, 쿠바, 에콰도르, 파테말라, 멕시코, 파라과이, 페루, 우루과이, 베네수엘라), 아프리카 5개국(이집트, 나이지리아, 남아프리카공화국, 탄자니아, 짐바브웨) 등이다(김원호 2012, 31-32)

과 더불어 BRICs를 하나의 회의체로 발전시키고 있다(김원호 2012, 6).

비록 브라질 룰라 대통령의 임기가 끝났고, 베네수엘라 차베스 대통령 역시 임기를 마치지 못하고 영면하였으나, 브라질과 베네수엘라는 남미의 주도권을 놓고 서로 경쟁하고 있음은 명백하다. 특히 차베스와 룰라 시기 남미의 주도권을 얻기 위한 두 국가의 방법은 서로 상이하였다. 베네수엘라가 자국의 풍부한 원유 자원을 공적개발원조(ODA) 형식으로 남미 및 카리브 해 국가에 제공함으로써 남미 주도국으로서 지위를 구축하고자 한 반면, 브라질은 경제적 방법을 사용하고 있다.<sup>2)</sup> 말을 바꿔서 베네수엘라는 풍부한 석유 기반 자본을 기반으로 남-남 연계를 강화하고자 하나, 브라질은 그러한 의도와 재원이 부족하다. 브라질이 취하고 있는 전략은 신구조주의적인 성격이 강한 것으로, 자국 기업이 파트너 국가와 강한 연계를 통하여 이윤을 얻는 것이다. 즉 브라질은 자신에게 유리한 경제적 기회 추구를 우선 목표로 하며, 이를 통하여 남미의 파트너에도 기회를 제공하려고 한다. 즉 브라질의 목적은 브라질 상품 시장의 확대이며, 브라질의 경제 발전에 필요한 에너지 공급원의 확보다. 이러한 실용주의적이고 자국의 시장 중심적인 브라질의 태도는 신자유주의적이라 보기에는 무리가 있지만, 베네수엘라가 실행해온 사회주의적인 태도와는 정반대라고 할 수 있다(Burges 2007, 1344; 1348-1349).

IIRSA는 일반적으로 남미 국가를 세계 경제 체제, 특히 자유무역을 중심으로 하는 경제 체제에 편입시키기 위한 것으로 해석된다. 그러나 축 형성의 면모와 주도 국가로서 브라질의 태도를 살펴보면 IIRSA의 형성은, 대규모의 메르코수

2) 이에 대해 일부 학자들은 브라질의 '과외외교'라고 부르는 외교 정책으로 보기도 한다. MERCOSUR 이후 여러 국제 통합 및 국제기구를 통하여 브라질 정부가 보여준 적극적인 행보를 실용적 목적이 강한 과외외교라고 보는 것이다. 이는 외교적인 측면에 좀 더 초점을 맞춘 시각으로, 베네수엘라의 ODA적 외교가 좀 더 '정치적', 즉 '사회주의적' 성격이 강한 데 비하여, 브라질 외교의 궁극적인 목적은 자국의 경제적 이익, 특히 자국 기업의 경제적 이익이라 본다면 '경제적'이라 볼 수 있다.

르(MERCOSUR) 형성이라는 점을 간과할 수 없다. 메르코수르 내에서도 아르헨티나와 브라질의 시각은 매우 달랐다. 아르헨티나의 기업은 메르코수르 내의 새로운 기회에 초점을 두었다면, 브라질 기업은 전 세계 시장에 초점을 맞추었다 (Burgess 2007, 1349). 이는 브라질에 유리한 결과로 이어졌고, 아르헨티나의 경제 위기로 귀결되기도 하였다.

최근 브라질의 정책은 기업에 보조금을 지급하여 생산을 돕거나 상품을 구매해주는 대신 자생력, 즉 경쟁력을 키워주는 방향으로 전환하였다. 이는 1970년대 시행한 수입대체산업화 정책을 떠올리게 하지만, 수입대체산업화 정책보다는 신구조주의에 가까운 방향을 지향한다. 라틴아메리카의 수입대체산업화 과정에서 드러나 가장 큰 문제점 중의 하나는 자급자족적 경제 체제를 갖추기에는 라틴아메리카 국가의 국내 시장 규모가 매우 작았다는 점이다. 이는 현재에 와서도 크게 변화하지 않았다. 기본적인 인구만 하더라도 라틴아메리카 전체의 인구가 6억 5,000만 정도이며, 이 중 가장 인구 규모가 큰 브라질이 2억, 멕시코가 1억 1,000만 정도다. 이 외 국가의 인구 규모는 수천만에서 수십만에 이른다. 이에 더하여 구매력평가지수 기준 국민총소득(PPP GNI)이 북미나 동아시아 지역에 비해 낮다는 점을 감안하면 라틴아메리카, 특히 남미에서 충분한 자국 소비 시장을 갖출 수 있는 국가는 매우 적다.

브라질은 여타 중남미 국가에 비해 수입대체산업화 과정을 통한 제조업 분야의 성장이 성공적인 편이라고 평가받고 있으며, 특히 국가가 주도한 철강, 항공, 석유 등의 중공업 분야를 바탕으로 자동차, 바이오에너지 등의 분야가 발달하였다(Lobb 2010, 355). 그러나 1990년대 신자유주의로의 급속한 선회로 인한 민영화 및 수입 자유화 조치로 인하여 브라질 제조업의 경쟁력이 낮아졌다는 비판이 일었으며 이는 현재 집권하고 있는 노동자당의 경제 정책 결정에 부정적인 영향을 주었다. 또한 브라질의 주요 수출품은 대기업이나 다국적 기업에 의해 주도되



고 있어 이들 기업의 성장을 위한 충분한 규모의 시장의 필요성 및 잠재적 시장에의 접근성 제고가 주요한 정책 사안으로 대두되었다.

이에 브라질은 남미 전역을 하나의 경제 단위로 묶는 구상을 하였다. 즉 남미 대륙에 브라질 기업이 진출할 수 있는 여건을 마련하는 것이다. 브라질은 외교부의 원조하에 소위 경쟁력 있는 수입대체산업화 프로그램이라 부르는 '브라질 무역망'을 2005년 시작하였다. 1960년대 및 1970년대 구조주의적 산업 정책의 경우처럼, 새로운 수입대체산업화 프로그램의 목표는 국외 시장에서 경쟁력 있는 산업을 발전시키는 것이다. 그러나 과거에는 그 단위가 국가 대 외부였다면 현재는 그 단위가 남미 대륙 대 외부로 바뀌었다. 또한 과거 수입대체산업화 정책이 수입을 억제한 반면에, 현재의 수입대체산업화 프로그램은 역내 무역 및 역외 무역에 대한 활발한 지원을 전제한다는 점이 다르다. 따라서 브라질의 기업을 잠재적인 고객과 연결하기 위한 정보 통신의 중요성이 부각되었다(Burges 2007, 1350).

나아가 브라질은 미국의 NAFTA 플러스 전략,<sup>3)</sup> 즉 현재 미국, 캐나다, 멕시코로 한정된 NAFTA의 범위를 중미로 확대하고 나아가 남미까지 아우르고자 하는 미국의 전략에 대한 대응으로 남미 내의 경제적 공동체를 구상하였다.<sup>4)</sup> 이는 메르코수르와는 별도로 추진된 남미국가연합(UNASUR)으로, 2005년 브라질리아의 남미국가공동체 정상회의에서 구체화되었다. UNASUR는 관세동맹인 메르코수르와 안데스공동체를 통합하는 것이었다(김원호 2012, 14). 브라질은 또한 베네

3) NAFTA 플러스는 1992년 미주 정상회의에서부터 표명된 개념으로, NAFTA의 미주 대륙 내로의 지역적 팽창을 모색하는 과정에서 나온 것이다. 이는 북미 및 중미, 남미를 아우르는 미주 대륙 전체에서의 무역 및 투자의 확산을 이루고자 하는 미국 주도의 지역통합주의적인 개념이다. NAFTA 플러스는 다국적 기업들의 이익에 충실한 개념으로, 해외 직접투자, 지적재산권 등을 강조한다(하상섭 2010, 225-226).

4) 이에 대한 정치적인 견해에서는 미국인 전통적인 세력 범위로 인식해온 중남미, 특히 남미 지역에서 브라질이 역내 주도권을 확보함으로써 미국의 역내 영향력을 견제할 뿐 아니라, 반미 또는 미국과 경쟁 관계에 있는 국가들과의 협력을 추구함으로써 독자 외교 노선을 표방하는 것이라고 해석하고 있다(김원호 2012, 11).

수엘라의 가입을 계기로 메르코수르의 강화를 꾀하고 있다. 브라질은 비교적 탄탄한 제조업 분야를 바탕으로 메르코수르 역내에서 산업 중심 지역로서의 비교우위를 나타내었다. 비록 베네수엘라의 가입에 대해 회원국들의 정치적 반대가 있지만, 베네수엘라의 메르코수르 정회원 가입은 남미 내의 교역량을 확대시킬 것이며 브라질 기업들의 진출이 더욱 용이할 것으로 예상된다.

#### 4. 마치며

세계 무역이 자유화되면서 관세를 비롯하여 무역을 통제하는 갖가지 장벽이 제거되었다. 이에 따라 교통·통신 비용이 상대적으로 중요해지고 있다. 즉 높은 물류 비용은 높은 관세와 등가로 여겨지고 있다. 이에 상대적으로 교통 및 통신이 낙후된 지역의 교통 및 통신 인프라의 발전은 세계 체제로의 편입을 위한 당연한 과정으로 받아들일 수 있다. 미국의 시장 및 생산 기지를 멕시코를 비롯한 중미까지 연결하기 위한 계획이라는 비난이 일기도 하는 ‘푸에블라 파나마 계획’의 경우, 그러한 경향이 뚜렷해 보인다고 할 수 있다.

IIRSA는 2000년 브라질의 주도하에 남미 12개국이 발의하였다. 초기 10개 축을 설정함으로써 기본적인 방향과 목적을 확정한 IIRSA는 31개의 주요 사업과 348개 세부 프로젝트로 구체화되어 추진되고 있다. 일반적으로 알려진 바와 달리 IIRSA의 주요 프로젝트는 기존의 도로망 및 사회 기반 시설을 보수하고 지역 및 국가 간의 연결성을 높이는 것이다. 연결성 제고의 목적은 각 국가, 각 지역의 세계 경제로의 통합보다는 ‘브라질과의 통합’이라는 의견이 제시되고 있다.

제2차 세계대전 이후 비교적 고립된 국가였던 브라질은 최근 국제사회에서 경제적, 정치적으로 주요한 국가로 부상하였으며 남미의 주도국이자 개발도

상국과 선진국을 잇는 중재자로 역할을 하고 있다. 이에 브라질은 남미 내에서의 정치적, 경제적 주도권을 획득하고 새로운 비즈니스를 진작할 수 있는, 남미를 아우르는 인프라 형성의 필요성을 절감하였으며, 이는 브라질을 중심으로 한 IIRSA의 발의로 이어졌다. 많은 학자들이 브라질은 그 어느 국가도 지니지 못한 잠재적인 힘을 보유한 국가로 인식하고 있으며, 이는 부정할 수 없는 사실이다. 실제로 브라질은 2005년, 새로운 형태의 수입대체산업화 계획이라 할 수 있는, 즉 신구조주의적인 계획인 브라질 무역망을 발의하였다. 거대한 국토 및 급성장하는 경제에 더하여 남미 국가들을 통합한 시장을 지배하는 위치에 서게 될 것이라는 전망도 곧 가시화될 전망이다. 래야 하는 것보다도 적고 또 필요한 것보다도 적지만, 꾸준히 증가하고 있다. 그 외에도 공식 노동량은 역사적인 기록을 경신하고 있다.

## 참고문헌

- 김원호, 2012. 「브라질 '파워외교'의 개념화와 실용적 의미」, 『포르투갈-브라질연구』 9(2): 5-48.
- 하상섭, 2010. 「브라질과 베네수엘라의 에너지안보 협력패턴과 남미 지역통합의 미래」, 『포르투갈-브라질 연구』 7(2): 215-252.
- Burges, S. 2007. "Building a Global Southern Coalition: the competing approaches of Brazil's Lula and Venezuela's Chávez." *The World Quarterly* 28(7): 1343-1358.
- IADB(Inter-American Development Bank). 2002. *Beyond Borders, The New Regionalism in Latin America. Economic and Social Progress in Latin America* 2002 report. Washington, DC: Author.
- Lobb, G. 2010. "Brazil and Brazilian Amazonia." In Brian W. Blouet and Olwyn M. Blouet. *Latin America and the Caribbean: A Systematic and Regional Survey*. Hoboken, NJ: Wiley. 345-384.
- van Dijk, P. 2008. "Troublesome Construction: The Rational and Risks of IIRSA." *European Reviews of Latin America and Caribbean Studies* 85: 101-120.