▌이베로아메리카 제12권 2호 [2010. 12] : 247～288

브라질 인프라 개발 사업이 국토통합에 주는 함의 : 사회-경제 공간가치의 변형

이 미 정*
(Lee, Mee-Joung)

〈Abstract〉

Implicação da Reforma da Infra-estrutura para Integração do Territorio Nacional do Brasil : Uma Metamorfose do Espaço Socioeconômico

Este artigo analisa o âmbito da reforma da infra-estrutura que possa trazer integração do território nacional do Brasil. O Brasil, avaliado como um dos países emergentes no centro dinâmico da economia mundial mas, existem problemas atrelado ao mal-aproveito espacial. O custo Brasil tem sido considerado como um dos fatores mais argumentadps por investidores com o qual tenha impedido seus investimentos no país. A reforma da infra-estrutura brasileira neste contexto foi apontada como o principal motor para resolver o custo e promover o crescimento do país, já que a deficiênca da infra-estrutura brasileira era uma parte do custo Brasil. A partir de 2007 o governo Lula lançou o Programa de Aceleração do Crescimento(PAC) para resolver a grande diferença sócio-econômica entre as regiões, onde há, tradicionalmente, isolamento social e desigualdades econômicas. As produções no Brasil se dividem

* 한국외국어대학교 포르투갈(브라질)어과
E-mail: meejlee66@naver.com

espacialmente de acordo com os tipos de produção a serem implantados entre as diferentes regiões. Isto tem causado a concetração do uso da terra conforme os usos desníveis do capital e das tecnologias. Por outro lado, o govrno brasileiro atual promove investimentos privados, em nome do PAC, na reforma da infra-estrutura para racionar a despesa pública e beneficiar as sociedades locais ao mesmo tempo. Mesmo assim, ao longo da implementação do projeto o alvo não tem sido completado como planejava e as vezes surgiram vários problemas sociais regionais pela deficiência estrutural e outras causas. Trata-se, portanto, a direção da reforma da infra-estrutura do Brasil em questão deveria ser ajustada a partir da condição baseada na integração territorial autônoma.

[Key Words: Brasil/ Integração do Território Nacional/ Infra-estrutura/ Espaço Socioeconônômico/ PAC]
[주제어: 브라질/ 국토통합/ 인프라/ 사회-경제 공간/ 성장촉진프로그램]

Ⅰ. 서론

브라질은 대륙 내 다른 남아메리카 국가들에 비해 방대한 영토를 소유하고 있다. 식민 시대부터 이어져온 포르투갈의 정치 외교적 역량과 위로부터의 독립은 브라질이 주권국가로서 다른 국가들과 구별되는 근대시대를 열게 했고, 유일한 포르투갈어 권 국가로서 경제, 사회, 문화적으로 구별되는 국토통합의 역사를 갖게 했다.

현재 브라질의 국토활용 구조를 살펴보면 식민 시대부터 이어져 내려온 외부 의존적 잔재들이 남아있다. 독립 직후 영토규모에 적합한 통합체계를 만들려는 시도가 있었지만 현실과 동떨어진 이상에 지나지 않았고, 제1공화국(República Velha)까지도 체계적 인프라 구축보다는 시기적 필요에 대응하는 수준이었다. 1900년대에 세워진 수송로 건설 계획이[1] 일부 주요 도시 활용도를 높이면서 인프라 계획의 실천으로 연결되었지만, 이는 실제로 외부적 원인이 커다란 계기로 작용했다. 당시 도로 건설의 주요 목적은 자동차 시장의 확대와 관계가 깊었는데, 세계적인 자동차 회사의 대량생산 시스템 변화가 브라질 수요 증가와 부합되어 자동차도로가 필요했고, 수송로 건설의 계기를 만들어 준 것이다.

브라질 인프라 계획을 자체적으로 구축하기 시작한 한 시기는 바르가스(Getúlio Vargas) 정부이고, 이때부터 브라질은 경제에 대한 외부적 영향력을 줄이는 방향으로 나아갔다. 그러나 이러한 시도는 1950년대 쿠비체크 정부를 통해 효력을 상실하고, 외자와 기술의존 구도에 적합한 인프라구조를 낳게 했다. 비록 인프라 개발의 커다란 진전은 산업화 확충을 완성시켰던 군부시대라고 보지만(Lacerda et al. 2002, 88-119), 이러한 성장도 인프라구조를 획기적으로 바꾸지는 못했다. 1990년대에는 침체기에서 벗어나 경제 안정화가 추구되면서 세계화 편입이 이루어졌고, 브라질 정부는 국내 경기 활성화는 물론 국경을 초월한 발전 가능성을 추구하기 시작했다. 또한 이러한 방향은 브라질이 대륙 내 인접 국가들과 연결하는 중개적 역할을 하게 했고[2], 2000년대부터 확산되기 시작한 국토개발 사업을 통해 룰라(Lula)정부의 행보를 가늠하는 바탕이 되었다.

---

1) 1926년 까뜨람비계획(Plano Catrambi)을 통해 워싱턴루이스(Washinton Luís)정부는 처음으로 자동차 도로망의 기초를 만드는 계획을 수립했다. Sandoval, Marco Antônio Leite(검색일: 2010, 05, 01)

2) 남미인프라통합구상(IIRSA)은 미래의 남미공동체를 잇는 물리적 통합구조를 만들기 위한 인프라 개발계획이다. (IIRSA, 2009)

현재 진행되고 있는 브라질의 인프라 개발 사업은 성장촉진프로그램(Prgrama de Aceleração do Crescimento, PAC)[3]의 일환으로서, 브라질비용(Custo Brasil)[4]을 해결하기 위한 경기 활성화 사업이다. 2007년 룰라(Lula) 정부는 지속적 성장을 유도하는 환경조성의 필요성을 인식하고, 투자 유치에 방해가 되는 걸림돌을 제거하는 방안에 집중했다. 브라질은 자체 시장 외에 남미공동시장(Mercosul)[5] 을 통해 커다란 시장규모를 갖추고 있지만, 전통적으로 외국인 투자비중이 높은 국가로서 생산능력 확장에 저해되는 국토의 효율성 문제가 빈번히 제기되어 왔다. 최근 화두가 되고 있는 경기침체는 신흥국의 성장 가능성을 통해 돌파구를 찾으려고 하고 있으며 이러한 추세에 브릭스국가들(BRICs)[6]을 비롯하여 멕시코와 아르헨티나 등이 동참하고 있다[7]. 성장기(ciclo de crescimento)[8]를

3) 성장촉진프로그램(PAC)은 룰라 정부가 2007-2010년을 겨냥한 브라질 연방정부의 경제정책으로서 정부 예산과 민간기업 투자를 바탕으로 에너지 개발 및 산업인프라 개발 사업에 투자하여 브라질 경제성장률을 제고한다는 목표로 출발했다.

4) 브라질 비용은 브라질 내 생산 활동에 필요한 환경 속에 다른 국가에 비해 추가적으로 발생하는 비용을 뜻한다. 특히, 브라질의 비용은 정치-행정적, 경제적, 사회적 측면에서 살펴 볼 수 있는데, 관료주의, 부패, 세법의 첫 번째 범위와, 높은 세부담, 높은 금리와 지나친 은행 마진 등의 두 번째 범위, 노동 및 연금비용, 공공재정 적자, 인프라 결핍 등이 그 다음에 해당한다.(Rehder, 2010)

5) Mercosul은 남아메리카 남부지역(Cone Sul)의 경제공동체로서 자유무역과 관세동맹을 목표로 1991년 아순시온 협약을 통해 설립, 1995년에 정식 발효되었으며, 정식 회원국은 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 파라과이, 베네수엘라로 구성되고 있다.

6) Brics는 인구와 방대한 자원을 바탕으로 고속성장을 하고 있는 브라질, 러시아, 인도, 중국 등 4개국을 일컫는 용어다. 이 용어는 미국의 투자은행인 Goldeman Sachcs의 D.Wilson이 2003년 10월에 발표한 투자전략보고서인 'Dreaming with BRICs: The Path to 2050'에서 처음 등장했으며 이들 국가가 향후 40년 안에 6개 선진국을 뛰어넘어 세계경제를 좌우할 수 있을 거라고 평가했다.(Wilson, 2003, 3-5)

7) 경기부양 예산 중 인프라 투자액과 비중은 중국(2,637억 달러, 45%), 멕시코(454억 달러, 61%), 아르헨티나(310억 달러, 100%)이다(김민정/이해인(2009); 임영모 외, 2010, 2-3, 재인용).

8) 장주기의 경기 순환에 대한 이론은 콘드라티에프에 이어 기술혁신과 관련하여 슘페터와 신슘페터이론으로 이어진다. Coriat and Boyer, 1985, 43-44; Freeman and Perez, 1988, 38-41; Perez, 2006).

수반하는 거대 프로젝트들이 산업화 시대 초기에는 선진국 주도로 이루어졌지만 현재는 신흥국 대상의 방안들이 나오면서 국제적인 공조가 진행되고 있는 것이다.

현재, 몇 십 년 전의 일부 저발전 국가들은 개발도상국에서 신흥국으로 부상했고, 산업화가 확산됨에 따라 신흥국들에도 도시화와 경제수준 향상이 이루어지고 있다. 이렇게 신흥국들의 세계경제 참여 강화가 국토개발 사업으로 이행되고 있음에도 불구하고, 국가마다 개발지역과 비 개발지역 간의 차이는 좀처럼 줄어들지 않고 있다. 또한 브라질의 경우 이러한 인프라 계획들이 국가 발전 범주 보다 외부적 필요성에 초점을 맞추는 경우가 빈번히 일어나고 있다. 이러한 맥락에서 본 논문은 현재 진행되고 있는 브라질 인프라 개발 사업이 국토 통합적 측면에서 바람직한 지의 여부를 살펴보고, 이를 통한 지속적 경제 성장 가능성을 타진해 보려고 한다. 현재 진행되고 있는 인프라 개발 사업은 전통적 편중구조를 그대로 유지하면서 추가적인 보완 방향으로 진행되고 있다. 이러한 관점에서 과연 브라질의 국토활용 가능성이 지속적 발전을 이끄는 내부중심적 방향으로 조정 가능할 지의 여부와 더 나아가 그러한 조정가능성을 실현하는 방향은 어떻게 잡아야 할지에 대해 종합적으로 접근해 보려고 한다.

Ⅱ. 국토의 내재적 가치와 통합화의 중요성

역사적 측면에서 포르투갈의 브라질영토 소유와 통치권은 유럽 열강들의 정치-외교적 협상을 통해 이루어졌다(Carvalho and Senhoras, 2007, 7) 이러한 외부 결정 논리가 있었음에도 불구하고, 브라질이 방대한 영토를 확보할 수 있었는데, 그 이유가 내부적 요인에 있었다는 점에서 매

우 의의가 있다. 강대국들에 의해 국토의 경계를 결정하는 과정에서 지역사회의 존재가 국경 결정의 계기를 만들어 준 선례가 있었는데, 바로 마드리드조약(Tratado de Madrid, 1775)과 상토이델퐁소조약(Tratado de Santo Idelfonso, 1777)이다. 이 두 조약은 식민 브라질 영토가 토르데질야스조약(Tratado de Tordesilhas)[9]에 의해 정해졌던 크기보다 세배나 더 큰 현재의 국토를 확보하는 데에 결정적으로 작용했다.

마드리드조약의 내용에는 토르데질야스조약의 무효화를 제시하며, 포르투갈-스페인 합병시대에 상파울루 출신의 반데이라(Bandeira)가 정당하게 경계 지역을 넘을 수 있었다는 점, 인근지역에 포르투갈사람이 실제로 살고 있었다는 점, 국경 결정에 자연 지리적 경계가 우선되어야 한다는 점, utipossidetis, itapossideatis원칙 등 영토에 대한 새로운 해석이 국경 결정 협상에 제시되었다(Arroxelas, 1996, 184). 특히 마드리드 조약에서는 포르투갈-브라질 외교관인 알렉샨드리지구스멍(Alexandre de Gusmão)이 국제법 원칙 중 "utipossidetis, itapossideatis" 즉, "como possuías, assim possuas" 를 내세워 "실제로 살고 있는 사람이 그 권리를 소유해야한다"는 원칙을 내세웠고(Carvalho and Senhoras, 9-10; Shaw, 1997, 481-483), 상투이델퐁소 조약은 마드리드조약에서 이루어진 전반적 영토 경계를 재인정하는 조약이었다[10]. 이 과정은 유럽열강들에 의해 외

9) 토르데질야스조약은 신대륙 발견 이후 1494년 스페인과 포르투갈 사이에 해상 영토분쟁을 해결했던 조약으로, 이 조약으로 인해 아메리카 대륙에서 유일하게 브라질이 포르투갈 식민지가 되었다.

10) Santo Idelfonso조약은 포르투갈과 스페인이 남미 식민지에서 Colônia do Sacramento의 논쟁을 마무리 짓기 위해 맺은 조약으로 영국과 프랑스의 중재로 이루어졌다. 이 조약을 통해 두 나라는 남부의 스페인 군이 주둔하던 Colônia do Sacramento, 미션지역, Rio Grande do Sul(현재 브라질 영토)과 우루과이를 스페인에게 양허하고, 대신 스페인은 Santa Catarina섬을 포르투갈에게 반환하였으며, 플라타강 서부지역을 포르투갈 권한에 두는 것을 인정했다. (Wikipédia, "Tratado de Santo Idelfonso")

부적으로 브라질 국토의 경계를 부과시킨 것이 아니라 실제 사회공간의 중요성, 그 공간에 정착하여 삶의 터전과 자체적인 문화를 이식해온 역사, 그 지역에 적응해 살면서 지켜온 고유한 삶의 방식 등[11] 수많은 내재적 가치(valor intrínseco) 가 실제로 브라질의 공간임을 증명하여 열강들에게 인정받았던 것이다.

브라질은 전통적으로 개발이 집중된 지역과 그렇지 못한 지역으로 확연히 구분된다. 남동부 지역은 현대화된 산업구조를 갖추고 있어 다양한 산업이 골고루 발달되어 있어 산업체계를 뒷받침 해 줄 수 있는 수준 높은 인프라 환경도 갖추고 있다. 반면, 북부와 중서부는 인구 밀도가 희박하고, 개발 되지 않은 상태에서 원시적 문화를 지닌 인디오 사회가 산발적으로 편재되어 있는 것이 특징이다. 또한 북동부 내륙지역은 장기적인 가뭄으로 인해 생존을 위한 농업활동도 제대로 할 수 없는 지역들로 인해 생산 환경이 전반적으로 미비하고, 일부 내륙지역은 연방정부의 지원 없이 유지하기 힘든 환경을 지니는 등 지역 별 발전 정도의 차이는 매우 두드러진다. 이러한 지역격차는 지역화(regionalização)의 관점으로 해석할 수 있는데, 이는 일정한 공간이나 영토가 몇 가지 특징을 통해 구분된다는 의미이다. 행정적인 구분과 달리 형태 및 자연, 사회-경제적(sócio-econômico) 요소들이 지역 구분의 기준으로 활용되고, 이렇게 나눠진 브라질 지역들의 전반적 특징은 전통적으로 “경제적 군도(arquipélago econômico)”라는 명칭을 통해 설명되기도 했다[12]. 20세기 초까지 브라질

11) 17세기 근대 민족국가(Estado-nação) 형성이 유럽에서 이루어지기 시작한 이래 통일된 국가문화, 공통언어, 기초교육시스템 등이 국경을 정하는 기준으로 발전하기 시작했고, 국경에 대한 논란이 잦아짐에 따라 정치-외교적 협상들이 내부에서 자생적으로 쌓여온 경제, 사회, 문화적 요소들을 포함시키면서 국가적 통합단위를 내세우기 시작했다. (Pomer, 1990).

12) 브라질 지역들은 1차 상품 생산과 수출을 바탕으로 지역경제가 형성되어 왔다. 설탕생산과 수출이 집중화된 북동부, 고무 채취의 아마존, 커피의 남동부가 20세기 초반을 특징짓는 경제 군도(arquipélago econômico)의 일부 예이다(Coelho,

경제는 국가적인 통합보다 지역적 생산 환경이 더욱 중요시 되어 지역 간 연결성 보다 지역과 외부시장의 연결성이 더욱 강하게 나타나곤 했다.

브라질의 국토 통합화 계획이 마련된 시기는 1930년대 국가적 규모의 산업화가 시행되면서 부터이다. 바르가스 정부를 통해 브라질은 기존의 경제공간을 해체하고, 국가경제라는 통합된 개념을 도입하여 주와 지역 간의 관세 장벽을 없애기 시작했다. 지역 간의 상업 활동을 증대시켜 정부가 국가적 규모의 인프라 - 운송, 통신, 에너지, 보건, 교육 - 부문에 투자하면서 국토통합(integração nacional territorial)을 위한 기반을 마련했고(Coelho, 1996, 133-134), 이를 경제개발정책의 일환으로 활용했다. 그럼에도 불구하고, 당시의 인프라 계획은 미개발 지역으로의 인구이동을 촉진하는 계기를 마련했을 뿐, 생산 측면에서 식민 시대 구조의 답습에서 벗어나지 못했고, 1차 상품 수출 위주의 인프라 구조를 개선시키지도 못했다[13]. 국토통합화와 균형 발전이 쿠비체크(Juscelino Kubitscheck) 정부의 목표계획(Plano de Metas)을 통해 시도되었고, 이러한 방향이 군부시대를 거쳐 구체화 되었지만 지역격차는 좀처럼 해결되지 않거나 오히려 심화되는 결과를 초래했다(Cidade et. al. 2006, 6).

요약하면, 브라질의 전통적 국토통합 과정을 산업화 이식 맥락에서 살펴보면, 중심-주변 관계로 설명할 수 있는데, 이는 또한 "보수적 현대화"로 대변될 수 있다. 즉, 브라질의 보수 계층이 현대화(modernização conservadora)를 주도하면서 일부 사회계층에게 과도한 혜택을 주고, 외부 의존적인 산업구조를 고착시켰다는 의미이다. 중산층(burguês)과 지

1996, 133).

13) 경제발전이 외국시장 공급을 위주로 하는 식민시대 방식과 별다른 차이가 없었고, 이익도 일부 계층에게 돌아가는 형태가 유지되었다. (Cidade, et. al. 2006, 6; Coelho 1996, 133-134).

방 권력자들이 이끈 경제성장이 국가의 자주권을 중요시하기보다 선진국들이 주도하는 방향으로 의존적으로 따라가는 성격을 띠었다는 것이다(Pires and Ramos, 2009, 412). 이에 반해, 최근 시행되고 있는 인프라 개선을 통한 경제성장 정책은 연방정부를 중심으로 국가통합부(Ministério de Integração Nacional)[14]에서 주관하여 보다 통합적인 측면이 강조되고 있고, 지역별로 분산된 정책 수행 보다 중심에서 지역들의 결핍구조를 관리하여 보완하는 실행체계를 갖추고 있어 브라질의 전통적 산업화 방법과는 다르다는 점을 보여준다.

Ⅲ. 인프라 개발과 성장환경 조성 방향

현재 진행되고 있는 브라질의 인프라 사업은 성장환경 조성을 위한 투자유치와 관계가 있다. 2003년 룰라(Luiz Inácio Lula da Silva)정부 출범 당시 브라질은 BRICs의 부상과 함께 성장 잠재력을 높이 평가받았지만 1차 재임기간(2003-2006) 동안은 다른 국가들에 비해 저조한 성장률을 보였다<표1 참조>. 이러한 이유로 2차 재임기간(2007~2010)은 부정적 지표를 만회해야 했고, 이러한 움직임이 성장촉진프로그램(PAC: Programa de Aceleração do Cresciemento)으로 가시화되기 시작했다. 그러나 현 정부의 이러한 개발 논리는 이전 까르도주(Fernando Henrique Cardoso) 정부의 경제정책의 연장선 상에 있다고 봐야 할 것이다. 까르도주 정부가 적극적인 민영화 추진 체계를 완성했다면 룰라 정부는 세부적 방안 수립과

14) 북동부개발청(SUDENE: Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), 아마존 개발청(SUDAM: Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia), 가뭄퇴치공사부(DNCOS: Departamento Nacional de Obras Contra a Seca)를 산하에 두고 있다(Ministério da Integração Nacional, Organograma).

실천에 역점을 두어, 실행 과정에서 벌어지는 제반 문제를 해결하려고 하고 있다. 무엇보다도 공공사업에 대한 민간 기업의 참여도를 증가시키는 것이 중요한 관건인 만큼 당시 중남미 지역에 확산되기 시작한 '개화의 창"(임영모 외, 2010, 1-2)에 합류하는 적극적인 자세를 취했다.

<표1> BRICs의 실제 GDP 성장 비교(%)

	중국	인도	러시아	브라질	BRICs평균
2000	8,4	4,0	10,0	4,4	6,7
2001	8,3	6,0	5,1	1,3	5,2
2002	9,1	4,3	4,7	2,7	5,2
2003	10,0	4,3	7,3	1,2	5,7
2004	10,1	8,3	7,2	5,7	7,8
2005	10,4	6,2	6,4	3,2	6,5
2006	11,6	8,4	7,7	4,0	7,9
2007	13,0	9,2	8,1	5,7	9,0
2008	9,0	9,0	5,6	5,1	7,2
2009	6,5	6,9	-0,7	-1,0	2,9

출처: Assessoria em Finanças Públicas e Economia-PSDB/ITV, 2009, p. 2, 재인용

다개년계획(Plano Plurianual, PPA 1996-1999)을 통해 브라질 정부는 사기업과 함께 대규모의 투자를 필요로 하는 사업을 주도하기 시작했지만(Serra, 1995) 실제로 이러한 대안이 구체화된 것은 2005년 실험투자계획(PPI: Projetos Pilotos de Investimento)을 통해서이다. PPI는 원래 브라질 경제가 2000년대 초반에 겪었던 침체의 늪에서 벗어나기 위한 대안을 찾는 과정에서 구체적 실행범주를 인프라 개선에 두고, 다양한 실천방안들을 논의하기 시작했다. 브라질 정부는 인프라 개선에 필요한 투자 예산과 재원에 대한 범위를 측정하고, IMF와 같은 국제금융기관들과 함께 예산 방안을 논의했다. 특히, 공공부문 지출에 대한 효율적 운영 방안 모

색 과정에서 브라질 재무부장관, 기도만떼가(Guido Mantega)는 PPI를 통해 영국의 고든브라운 총리가 재정정책으로 활용했던 “황금 법칙(regra de ouro)”과 “투자유지법칙(regra do investimento sustentável)”을 브라질에 적용하기 시작했고, 이러한 방향을 성장촉진프로그램(PAC)에 포함시켰다[15]. 즉, 공공사업에 대한 민간기업 참여를 이끌어내기 위해 외부에서 활용되었던 선례를 브라질에 그대로 적용하는 것이다.

그러나 이러 종류의 계획은 선진국과 처지가 다른 신흥국에서 실천하는 과정에서 반드시 고려해야 할 몇 가지 기본 사항들이 있는데, 그 중의 하나가 국가적 안전망 문제이다. 민간투자는 국적을 떠나서 이익을 우선으로 하는 것이 관례인데, 거대자본이 요구되는 인프라 구축 사업에서 지역 사회가 겪어야 할 변화에 대한 안전장치가 제대로 마련되지 않았다 점이다. 즉, 인프라 사업이 공공소비의 성격을 띤 국책사업임에도 불구하고, PPI가 제시하는 민간기업의 의무적 조항에 국가기관이 기준으로 사용했던 용도와 관리체계 등 지역사회의 검증 단계가 의무화되지 않은 상태에서 개발권을 부여하고 있다(Garzon, 2008, 1).

PAC는 경기 활성화를 위해 장애가 되는 문제점들을 해결하여 역동적 경제구조를 만들자는 취지가 강하다. 특히, 투자활성화와 비용절감을 통해 브라질의 성장을 자극하고, 자극으로 발생한 메카니즘에 역동성을 부여하는 식으로 실행과정이 편성되었다. 이 프로그램의 내용에는[16] 세제개혁을 비롯해, 금융개선, 인프라 개혁이 주를 이루고 있는데, 특히 두

15) 황금 법칙은 정부가 투자에만 부채를 지고, 투자유지법칙은 공공부채가 40%를 넘어서는 안 된다는 논리이다. 즉, 이 법칙들의 의미는 세금정책에 큰 영향을 주지 않으면서 인프라 사업을 추진할 수 있는 재원을 마련하기 위해 부채를 이용하고, 정부의 경상수익은 기존의 방식대로 정부 지출에 사용한다는 것이다. (Casa Civil da Presidência da República et. al. 2005, 3-7); Abbott, 2007).

16) 이 내용은 PAC의 성장구도를 경제논리를 바탕으로 제시되어있다.(Governo Federal, 2007, 7).

전자의 경우는 제도적 측면으로[17] 비물질적(imaterial)이고, 후자는 물질적(material) 측면으로서 외형적으로 드러나는 특징이 있다. 그럼에도 불구하고, 현재 추진되고 있는 PAC에 대한 사회적 인식은 제도적 측면보다 겉으로 드러나는 측면이 강하여 PAC는 룰라 정부를 대변하는 인프라 개발 사업이라고 인식하고 있다.

PAC를 통해 이루어지고 있는 인프라 개발 범위는 물류, 에너지, 사회간접자본 부문으로 나뉘어 있다. 물류부문에는 고속도로, 철도, 항구, 수로 부문으로 구성되고, 에너지 부문에는 전력, 석유, 천연가스, 재생연료 부문으로 나뉘며, 사회 간접자본에는 위생-보건, 주거, 수자원, 전철과 같은 시내교통 환경이 포함되어 있다. 또한 이러한 인프라 범주에 대한 투자 내용을 살펴보면, 민간투자 투자유치 가능성을 참작하여 초기 예산을 정부가 부담하는 형식을 갖추었지만 사업이 진전되면서 2009년 기준 PAC의 투자비율이 국영기업(35%), 은행대출(33%), 민간 기업(18%), 연방정부(14%) 수준에 머물러 있어(Portela, 2009) 민간자본의 참여가 매우 부진한 실정이다[18].

현재 세계적으로 확산되고 있는 인프라 개선사업은 민간 투자의 활성화는 물론 친환경 규제와 IT 접목을 기본으로 인프라 활용의 효율화가 새로운 패러다임으로 자리 잡고 있다. 현대적인 인프라 사업은 소프트 역량을 강화하여 유지, 보수, 운영, 관리에 선점하는 선진 기업들이 지속적인 수익창출을 꾀하고, R&D 및 프로젝트 파이낸싱, 유지, 보수 등에서

17) 신용 및 자금공여 촉진, 투자환경 개선, 세제인센티브와 같은 사안들이 이 범주에 포함되어 있다. 수출입 은행, 2007,05, pp.55-56)

18) 2007년 1월에 발표한 예산안에 따르면 PAC를 실행하기 위한 투자는 연방정부와 그 밖의 재원 및 세제, 사회보장 예산에서 충당한다는 계획 하에 총 5040억 헤알(약 2370억 달러)을 예상, 그 중 연방 정부 외 기타 투자재원을 약 4360억 헤알, 세제와 사회보장 예산에서 670억R$(헤알)을 분담한다고 발표했다. (Governo Federal, 2007, 7).

두각을 나타내고 있다[19]. 그러나 이러한 자본이나 기술력 관계는 현재 추진되고 있는 브라질 인프라 계획에서는 찾아보기 어렵고, 국가적 산업 역량으로 감당하기 어려운 부분이 많이 존재한다.(Cidade et. al. 2006, 2) 오히려 브라질 정부는 이러한 결점을 개선하는 경제정책에 힘쓰기보다 기술과 자본력에 우위가 있는 투자 기업들이 자유롭게 활동할 수 있는 여건을 만들어 주고, 경기 활성화 유지에 방해가 되는 요인들을 제거하는 역할을 하고 있다. 즉, 브라질 정부의 인프라 개발에 대한 역할 범위는 제안, 투자방향 지도, 또는 환경조성 등 "매개적" 역할에 치중해 있고, (Dieese 50anos, 2007, 2-3) 실제로 인프라구조의 낙후성을 개선하려는 방향이 빗나가고 있음을 알 수 있다.

오히려 현재 진행되고 있는 인프라개발은 사기업 참여를 독려하고, 사회적 기여 보다는 수익률이 투자 결정의 기준으로 부각되면서, "효율성"을 위주로 하는 경제개념이 공공부문을 측정하는 주요 잣대가 되고 있다. 이는 국가적 규모의 생산과 공급 사슬을 소유하는 글로벌기업들에게 투자에 대한 권한이 유리하게 되어감에 따라 결정의 흐름이 "밖에서 안으로"(Garzon, 2008, 1-2) 진행될 가능성을 시사하고, 대규모 인프라 프로젝트를 통한 외부 영향력을 국토 내부에 체계화함으로서 국가적 인프라 개선의 주체가 정부의 권한에서 벗어날 수도 있다는 위험성을 내포하고 있는 것이다.

---

19) 인프라산업의 가치사슬은 타당성조사(F/S: Feasibility Study), 설계-조달-건설(EPC: Engineering, Procurement & Construction), 운영-관리(O&M : Operation & Management)를 포함하는데 F/S단계는 사전조사와 타당성검사, EPC단계는 기본설계, 상세설계, 조달/설비제작, 공사, 시운전이 있고, O&M은 운영관리가 포함된다. (임영모 외, 2010, 22).

1. 산업 편중과 물류체계 관계

PAC를 통해 추진되는 물류 인프라 구축 범위는 자동차 도로, 철도, 항구, 공항, 수로, 해상운송으로 구분되며 대부분의 계획이 기존의 틀에서 보완, 확장하는 식으로 진행되고 있다. 특히, 브라질의 물류 투자에서 가장 큰 비중을 차지하는 부문은 자동차도로인데[20] 이는 브라질의 화물 수송 비중의 87%를 차지할 정도로 도로 의존도가 매우 높기 때문이다[21].

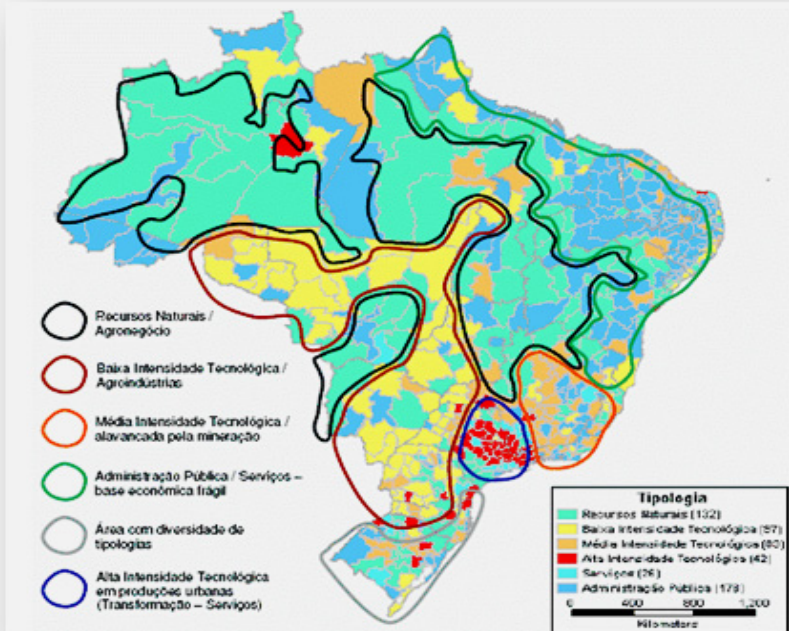
세계의 물류산업이 다양한 혁신단계를 거쳐 지속적 발전을 거듭해 오는 동안 브라질의 물류환경은 지금도 아직 초보단계에 머물러 있다. 16세기 포르투갈의 식민화를 통해 보행을 통해 이동하던 브라질 원주민은 보다 발전된 운송수단과 접하게 되었고, 새로운 형태의 운송시스템이 이식되면서 브라질에 철도와 도로가 깔리게 되었으며, 강과 바다를 통한 운송수단과 항구, 창고와 보관 등의 물류시스템이 이식되었다. 선진국들이 제2차 산업 혁명과 함께 물류혁명을 일으켜 석유를 이용한 모터와 조립라인, 자동차, 아스팔트 도로 건설을 주도하는 동안 브라질에는 운송 인프라의 초기단계인 철도에서 자동차도로로 옮겨가고 있었고(Silveira, 2009, 482), 기술개발에 대한 후진성으로 인해 운송수단은 물론, 인프라, 물류, 등의 연계부문의 낙후성도 체질화 되어 있다.

---

20) 미국, 중국, 러시아, 캐나다와 같이 국토 규모가 큰 나라들은 화물 운송 원 중 철도의 비중이 높은 반면, 벨기에, 덴마크, 독일과 같은 나라는 자동차도로 이용 비중이 높은 편이다. (CNT, 2002, 30).

21) PAC의 물류 예산 총 583억 헤알(R$) 중, 도로에 334억, 철도에 79억, 항만에 27억, 공항에 30억, 수로에 7억, 해상에 106억 헤알이 할당되었다. (Abramat, 2007, 11).

<그림1> 지역 별 성장주도 상품유형, 2002-2023



출처: Silveira, Márcio Rogério(2009), 재인용

1970-80년대 국토 통합화 계획을 통해 현재와 같은 인프라 구조를 정착시켰지만, 실제로 국토 순환궤도 안에 있는 지역은 일부에 치중되어 있다. 남동부와 남부 지역이 경제 순환구조에 중요한 위치를 차지하고 있고, 중서부지역이 현재 부상하고 있으며, 아마존을 포함한 북부와 북동부 내륙 지역은 아직도 전반적인 미개발 상태에 있다. 다양한 연결 통로 - 도로, 항구, 공항, 수로, 대형 도로망-를 기반으로 상호 연결된 중심지들이 80년대 초부터 나타나기 시작했고, 90년대에는 Mercosul 형성을 통해 새로운 물류체계를 경험하기도 했지만, 현재 진행되고 있는 물류개

발의 중심축은 원자재와 농산물 위주의 생산 확장에 집중하고 있다. 현재 브라질 중서부에서 북부로 확산되고 있는 생산 유형은 주로 농-축산물과 광물과 같이 부피가 크고 무거운 상품 운송을 위한 인프라 구축이 증가하는 추세에 있다. 일명, 코모디티(commodity)[22]라고 하는 이 상품군은 보통 방대한 토지와 적합한 토양을 필요로 하고, 생산량 확보가 가장 중요한 관건인데 반해, 생산기술의 내재화(internalização)가(Silveira, 2009, 484-485)이루어지지 않아도 되기 때문에 부가가치가 낮은 상품[23]으로 분류되고 있다.

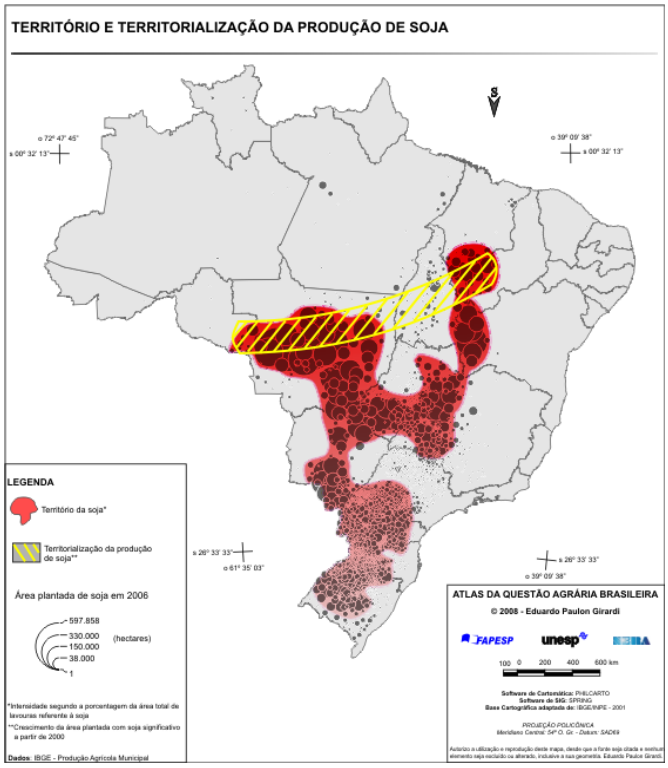
<그림1>은 브라질 지역경제를 리드할 수 있는 상품들의 유형을 2002-2023년까지 분석한 것인데, 브라질 국토를 통해 주요 상품들의 특성을 기술수준의 차이로서 나타낸 것이다. 즉, 광활한 면적을 갖고 있는 북부와 중-서부에는 천연자원과 저급의 기술수준에 의존하는 생산 유형이 집중되어 있고, 남동부의 미나스제라이스(MG)와 리오(RJ), 이스삐리뚜쌍뚜(ES) 주들을 잇는 지역에는 중급 수준의 기술과 광물생산이 집중되어 있다. 같은 남동부 지역의 상파울로(São Paulo)주 만이 유일하게 고급기술을 함유한 제조업과 서비스 상품 생산이 이루어지고 있음을 알 수 있다. 이렇게 성장주도 산업유형을 통해 본 지역 구분은 PAC를 통해 더욱더 민간부문 투자를 확장시키고 있는 추세이다. 현재 진행되고 있는 물류인프라 사업은 전통적으로 저급 기술 중심의 중서부와 북부 지역 방향으로 빠르게 진행되고 있는데, 특히, 브라질의 주요 상품 중 생산 일 순위를 다투는 대두 재배지의 확산 경로를 살펴보면 더욱 확실하게 알 수 있다. 대두 재배지역은 원래 남부에 집중되어 있다가, 현재 중-서부로 대규

22) 상품(commodity)은 원자재와 농산물과 같이 원료 상태이거나 거의 가공되지 않은 기초 생산품을 말한다. Commodity의 질은 거의 균일하지만 서로 다른 생산자들에 의해 대량생산되는 것이 특징이다.

23) 부가가치가 높은 상품은 주로 고가품, 기술함유제품, 가볍고 작아서 특별한 운송이 요구되는 제품 등이다

모의 생산지가 확산되어 있고, 이러한 추세가 북부로 진행되고 있음을 알 수 있다. <그림2 빗금친 부분 참조>.

<그림2> 대두 생산 영역과 영역화

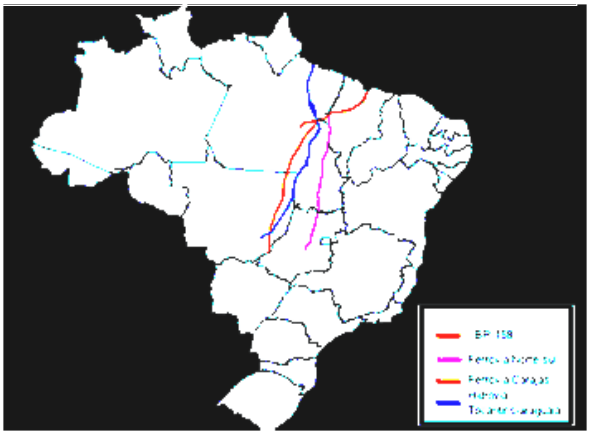


Girardi, Eduardo Paulon(2008); 검색일(2010.08.15)

특히 새롭게 확장되고 있는 대두 생산지는 규모와 방식에서 남부의 그것과 커다란 차이를 보이는데, 이는 국제 상품가격이 오르면서 거대 자본들의 투자에 적합한 대규모 토지 이용과 함께 생산의 현대화가 이

루어지고 있음을 보여준다[24]. 무엇보다도 이렇게 생산된 대두는 브라질을 대표하는 수출상품으로서 무역 흑자를 기록하여 브라질 성장에 다소 기여하고 있다.

<그림3> PAC의 북부와 남부 인프라연결 계획



Brianezi, Thaís (2009); (검색일: 2010.10.20)

이러한 이유로, 대두 생산은 브라질 물류 인프라 개선에 크게 영향을 주는 것은 물론, 브라질 미개발지들이 상품위주의 생산기지로 전환될 수 있는 가능성을 시사 하기도 한다. 현재 빠르게 진행 중인 BR-158 자동차도로[25] 확장은 그 대표적인 예라고 할 수 있는데, <그림3>의 맨 왼쪽 주

24) 농업에서 생산의 현대화란 주로 기업농 방식을 의미하는데, 농기계, 비료 등의 자본과 기술이 포함된 중간재를 활용함으로서 생산성을 높이는 방식으로 노동력 위주의 재래식 농경법과 구별된다.

25) BR-158은 브라질 북부 빠라(PA)주와 남부 히우그란지두술(RS)주를 잇는 고속도로로서 1944년 바르가스정부 당시 신설되어 1970년대 말 거의 완성되었지만 북부와 중서부의 특수한 환경으로 인해 원래의 연결기능을 제대로 발휘하지 못하고 있다가 현재 PAC를 통해 포장과 연결 공사가 활발히 진행되고 있다. (Brianezi, 2009)

황색선은 현재 연결 포장공사가 진행되고 있는 BR-158을 나타낸 것이다.

그럼에도 불구하고, 이러한 국제시장 가격변화 위주의 국토개발 방식은 브라질 지역사회 생산체계의 낙후성을 개선하는 것이 아니라 브라질의 전통적 대토지 경작(plantation) 방식을 단지 현대판으로 활용하는 것에 지나지 않는다. 즉, 이러한 방식은 브라질의 물류 낙후성의 원인인 외부 필요성에 꿰맞추기 식 활용을 고수하여, 진정한 국토 통합을 위한 인프라 개선이라고 보기 어렵다. 오히려 이 기회를 이용하여 지역경제의 필요성과 외부적 필요성을 동시에 고려하는 국토활용 방안이 산업 육성책과 함께 마련되어야 한다고 본다.

2. 철도 인프라와 집중화 구도

브라질의 철도인프라는 매우 열악하고 편중된 구조를 가지고 있다. 역사적으로 브라질 철도는 1828년 처음 신설된 이래 1957년 국영화되기까지 수출을 위한 상품 생산지와 항구를 잇는 주요 운송로의 역할을 해왔다. 브라질 철도망은 항구에서 가까운 내륙지역에 밀집되

<그림4> 브라질 수송 인프라 통합계획/1934

출처:Sandobal(2010, 2), (검색일:2010.07.02)

어 있고, 건설 초기부터 외국의 민간 철도회사들이 주도함으로써 지역마다 궤간이 다르고 통합화된 구조를 갖추지 못했다.(ANTT, 2010, 2)

철도가 저렴하고 에너지 효율이 높아 경제성장으로 물동량과 인구이동 급증을 해소할 수 있는 수단임에도 불구하고, PAC가 추진하는 브라질의 철도환경은 여전히 구조 혁신까지 기대하기가 어려운 실정이다. 30년대 바르가스(Getúlio Vargas)정부 이래 국가적 운송 통합화 계획은 1973년에 개선작업을 거쳐 현재 진행되고 있는 철도인프라의 기초를 제공하고 있지만(Sandoval, 2010, 24-25), 장기간 동안 진행된 인프라 계획이 정부 교체와 국가 재정 상황에 따라 크게 좌우되었던 선례에 비추어 볼 때 현재 진행 중인 4개년 인프라 개발 또한 실천 가능성에 대한 회의를 갖게 한다. PAC 내용에 포함되어 있는 북부와 남부, 중부와 서부를 잇는 통합화 계획은 이미 1934년부터 계획되었던 점 <그림4, 그림5 비교>을 비추어 볼 때 현재 진행되고 있는 확장계획 역시 단기간 실천이 어려울 것으로 보이며, 현 정부가 자체적으로 광고하는 PAC2[26]

<그림5> PAC를 통한 철도확장 현황

출처: Paul and Batista(2009); ILOS, 재인용, (검색일:2010.05.26)

26) PAC2에 대한 내용은 República Federativa do Brasil 포털사이트에서 찾아 볼 수 있다.

의 필요성과 당위성을 내세우는 측면도 인프라 사업이 장기간의 대안임을 시사하는 부분이다[27]<그림6 참조>.

<그림6> 브라질 철도망: 현재(왼편)와 PAC 이후 전망(오른편)

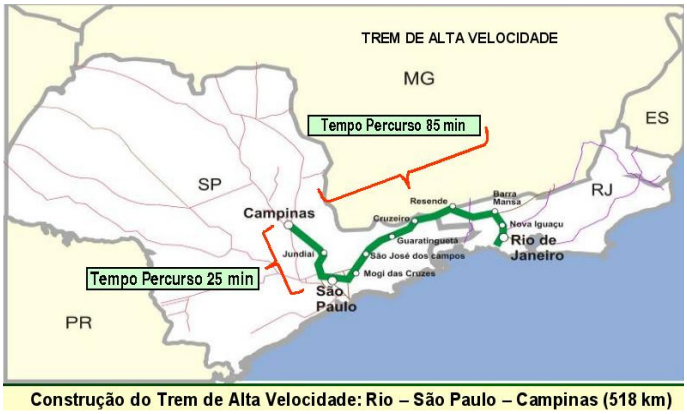
출처: Barros, Monica and Lobo, Alexandre(2009), 검색일: 2010.07.10)

실제로 브라질의 철도 인프라구조는 처음부터 수출을 위한 외부 지향적 구조로 이식되어 국토통합적인 인프라구축이 매우 어려운 실정이다. 브라질 독립이후 철도시스템을 설치할 당시 일부 원자재 수출기업의 수요에 맞추어 철도 건설이 시작되었고, 건설에 필요한 설비와 교체부품은 물론 침목과 같은 아주 간단한 부품도 수입에 의존했다. 이러한 외부의존도는 인프라 시설을 확장하면 할수록 브라질 경제에 부담을 주었고, 국가적 지원능력을 일부지역 개발에 제한할 수밖에 없는 구조를 낳았다. 일례로, 북부의 벨렝(Belém)과 마나우스(Manaus), 북동부의 살바도르(Salvador)와 같은 도시들은 아직도 국내보다 외부와의 접근성이 용이 한 편이고, 내부순환적인 철도 연결이 어려운 지역으로 여겨지고 있다

27) 현재 브라질 대선에서는 노동자당 대표인 지우마호우쎄피(Dilma Rousseffe)가 PAC2과 룰라 대통령의 후원으로 유력한 대통령 후보가 되었다.

(Silvéira, 2009, 482). 비록 Manaus가 면세지역으로서 브라질 주요 시장들과 연결되는 생산기지로 인식되고 있지만 국토 통합적 관계에서 특수 목적에서 벗어난 일반적 인프라가 갖춰져 있다고 보기 어렵다.

<그림7> 고속철도 건설 계획(리오-성파울루-깜삐나스)



출처: Rousseff(2009), (검색일: 2010.09.16)

또한, 현재 PAC를 통해 추진되고 있는 리오(Rio de Janeiro)시와 상파울로(São Paulo)시를 잇는 고속철도 건설 계획은[28] 현재 신흥국을 중심으로 불고 있는 대 자본과 첨단기술을 함유하고 있는 철도 인프라 계획[29]으로서 브라질의 철도 인프라 수준의 현격한 상승과, 국토 활용도를 배

28) 브라질 고속철도 계획은 일명 Projeto TAV(Trem de Alta Velocidade)으로 정부지원하에 민간자본 사업 추진 형식을 취하고 있다. 아직 수주자 결정이 되지 않았고, 2010년 12월에 입찰 예정이다.(Amora & Iglesias, Folha.com, Mercado, 2010, 07, 13)

29) Nikkei Business, 2009년 11월 자료에 따르면 주요 신흥국의 고속철도 투자계획 중 중국이 베이징-상하이 등 42개 고속철도 계획에 4200억 달러 투자계획이 있고, 인도가 뉴델리-뭄바이에 510억 달러, 베트남이 하노이-호찌민에 700억 달러, 브라질이 리오-상파울로에 190억 달러의 규모를 예상하고 있다(임영모 외, 2010, 6, 재인용)

가시켜 줄 것으로 예상하고 있다. 이 계획은 브라질에서 가장 발전된 지역인 남동부 과밀지역의 교통문제 해소와 주변지역의 연결성을 높여준다는 측면에서 커다란 장점을 갖고 있고<그림7 참조>, 특히, 브라질의 철도체계가 화물수송에 편중된 점을 감안하여 여객수송 철도 건설이 매우 시급한 실정을 반영하고 있다. 또한, 기존의 항공교통의 취약점을 보완하여 다양한 선택권 제공과 통행시간 및 환경비용 절감 등을 통해 현대화된 운송시스템을 주변지역으로 확대 발전시킬 수 있는 가능성도 제시하고 있다.

그럼에도 불구하고, 고속철도 건설은 PAC의 원래 취지인 균형발전이나 국토 통합화 측면과는 거리가 있다. 브라질의 고속철도 계획은 리오-상파울로와 그 밖의 가장 발전된 지역의 대도시를 대상으로 하고 있어, 포화상태의 유동인구 문제를 어느 정도 해결할 수는 있겠지만, 국토 전체의 활용도를 높이는 PAC의 예산이 한정되어 있어 재원 배분이 편중될 가능성이 높다. 또한 브라질의 고속철도 사업이 첨단 장비와 시스템의 결합으로 이루어지고, 프로젝트 수주 가능 기업이, 고도의 기술력을 갖추고 있는 글로벌 기업에 한정되어 있어[30] 생산이나 운영부문에 국내기업의 참여가 주변적이 될 가능성이 높게 나타나고 있다. 더욱이 고속철도는 일반철도 인프라도 제대로 갖춰지지 않은 브라질 형편상 취약점을 극복하는 방안이라기보다 기존의 집중화된 인프라 환경을 더욱더 심화시켜서 국토 전체를 통합하는 방향이라 보기 어렵다.

---

30) 일반적으로 고속철도 차량 및 제어 시스템 등 기기 분야는 외부 글로벌 기업들이 주로 담당하고 건설, 운영, 서비스 등은 현지 기업이 담당하는 추세이고, 고속철도에 필요한 철도기기는 봄바디어(캐나다, 22%), 알스톰(프랑스, 19%), 지멘스(독일, 11%), GE(미국, 9%) 가 약 65%를 점유하고 있는 실정이다. (임영모 외, 2010, 6).

3. 전력 인프라 개선과 지역사회 가치의 변이

산업 확장을 통한 전력수요의 급증과 함께, 브라질 정부는 2000년대부터 전력 공급부족 위험에 노출되기 시작했다. 2001년 대정전(apagão)을 시발점으로 브라질 정부는 전력 공급 확충방안을 마련하고, 세계적으로 확산되고 있는 환경오염에 대응하는 에너지원 모색에도 힘을 쓰기 시작했다. 무엇보다도 PAC의 인프라 개선 방안 중 에너지 부문의 중요성이 가장 두드러지는데, 에너지 부문의 투자비율이 54%를 차지하고, 사회 간접자본 부문 34%, 물류 12%의 순으로 책정하였으며 에너지 부문에는 석유 및 가스(65%), 전력 생산(21%), 전기배송(8%), 재생에너지(6%) 순으로 투자비율을 할당했다(Schuk, 2007, 6).

브라질의 에너지 자원은 수력발전 중심의 전력에너지를 비롯하여[31], 재생에너지 자원도 풍부하기 때문에 다양한 에너지 상품을 모색하는 국제시장 요구에 부합되고, 환경 친화적 자원 활용이 용이한 국가로 평가받고 있다. 특히, 새로운 상품(commodity)으로 주목받고 있는 바이오에너지 개발에 대한 투자가 PAC 계획에 포함되어 있어 국제시장 참여의 가능성을 시사하고 있으며, 전력인프라 계획에서 전력 잠재력은 다른 산업부문을 보조하는 측면 외에 직접적으로 정보-통신 인프라 구축을 통한 첨단기술 환경 조성과도 크게 관계가 있다.

농산물과 원자재 가격 상승으로 새로운 상품 생산지를 모색하는 일부 거대 투자자들은 브라질 미개발 지역에 대한 투자를 늘리는 가운데, 현재 특별 환경지역으로 보호되었던 규제들이 풀리고, 대규모의 토지매입이 증가하고 있다(Castro, 2009, 9-10). 그러나 PAC의 시행을 위한 규제 해

31) 2008년 기준, 브라질의 전력에너지 공급 비중은 수력(74%), 화력(15.4%), 핵에너지(2.8%), 수입(8.5%), 풍력(0.4%) 정도이다. (Empresa de Pesquisa Energética, 2009, 14).

제조치는 지역 간 균형 발전과 지역 편차 축소와 관계없는 방향으로 진행되고 있다. 브라질의 북부 아마존 지역에는 현재 83개의 보와 247개의 대-소형 수력발전소 건설 계획이 추진되고 있으며(Mello, 2009, 29) 대규모의 전력 생산계획이 구체화 되고 있는 가운데, 지역사회의 소비구조와는 동떨어진 생산구조를 갖춰가고 있다. 오히려 전력공급이 부족한 인근 지역과 타 지역에 필요한 전력 공급을 충당하기 위해 국가적인 통합체계가 마련되고 있다.

브라질에서 생산되는 전기에너지의 32%가 원자재 관련 산업 - 셀루로즈, 알루미늄, 시멘트, 선철, 석유화학에 쓰이며 북부지역에 이러한 생산시설이 확대되고 있다[32]. 또한, 브라질의 남동부와 남부지역은 최대 규모의 전력 생산에도 불구하고 늘어나는 수요를 감당하지 못하고 있는 실정이다. 즉, 북부의 수력발전소 건설은 개발에 뒤떨어진 북부지역을 발전시켜 자체적으로 활용할 수 있는 사회-경제 여건에 초점을 맞추기보다 전력시스템 통합을 통해 남동부와 같이 동떨어진 지역의 전력공급을 보완하는 체계가 마련되고 있는 것이다. 이러한 측면을 볼 때, 지역 별 생산 증가가 전적으로 그 지역사회에 영향을 주어 미개발지역의 경제-사회적 수준을 올리는 것이 아니라 집중화된 개발을 더욱 집중화시키는 방향으로 진행되고 있음을 알 수 있다.

천연자원의 보고라고 알려진 아마존지역에는 아마존주(AM)와 빠라주(PA)를 포함한 소규모 주들이 비슷한 환경을 갖고 인접해 있다. 적도 기후대와 밀림과 같은 환경이 미개발 상태에 있어 낮은 인구밀도는 물론, 시장도 제대로 발달되어 있지 않은 지역이다. 뿐만 아니라 이 지역은 식민시대 이전부터 이어져 내려온 다양한 언어와 문화를 지닌 인디오 사회 비중이 매우 높은 관계로 지역사회의 고유한 생활방식을 그대로 보

32) Belo Monte 수력 발전소 입찰에 글로벌 기업인 Alcoa, Votorantim, Vale, Gerdau, CSN 참여 의사를 밝혔다. (IHU, 2010).

존하는 등 브라질 특유의 인류역사를 보여주는 공간이기도 하다[33].

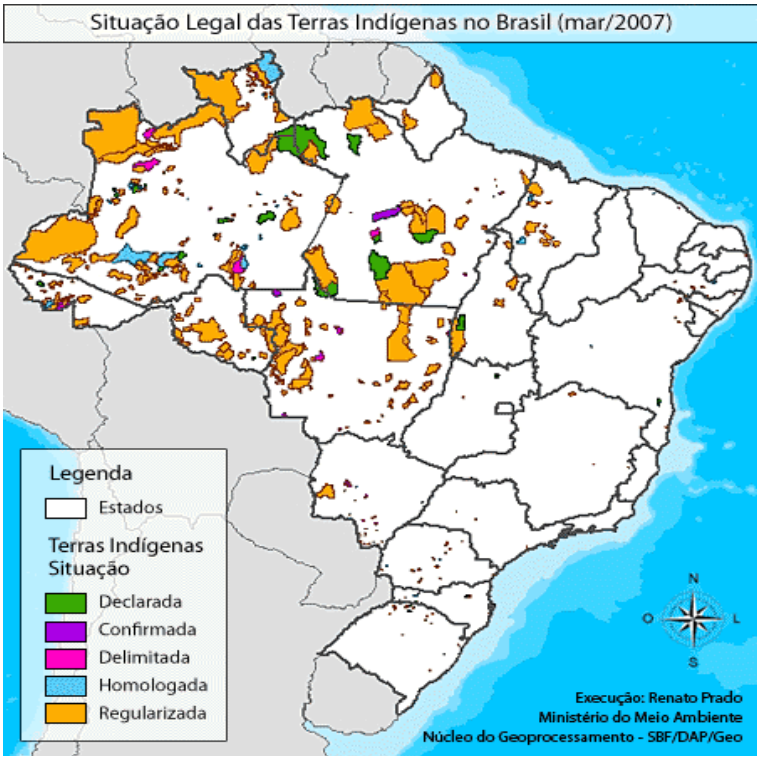
드넓은 공유지 내에 보호구역이 지정되어 있어 인디오 사회가 비교적 안전하게 정착된 지역이라고 하지만 이 지역 거주민들은 호구조사도 제대로 되지 않아 생존을 위협에 대응할 안전장치가 마련되어 있지 않다. 인디오 보호구역이 존재하면서도 느슨한 행정과 법체계 적용으로 인해 지역사회의 특성을 살릴만한 구체적인 개발이나 대책이 없이 정부 산하 몇몇 기관들이 인디오 사회를 대변하는 수준에 머물러 있다. 국립인디오재단(Funai: Fundação Nacional do índio)이 인디오 보호의 책임을 맡고 있고[34], 환경부(MMA)와 브라질환경 및 천연자원관리청(IBAMA:Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais)이 인디오 지역 관리를 맡고 있지만 아직도 정부관할권에서 벗어난 인디오사회가 많이 존재하는 것으로 알려져 있다<그림8>. 그 외의 브라질 오지에는 예전부터 소규모 농민, 고기잡이, 천연자원 채집자들이 생존을 위해 자연에 의존하는 경제활동을 해왔고, 일부 정착민이나 광부, 벌목꾼, 기업가들이 개발을 통한 환경 훼손의 경우 부분적인 정부 규제를 받아 왔다.

---

33) 국립 건강재단(Funasa)에 따르면, 브라질 인디오 인구는 약 47만 명으로 브라질 인구의 0.2%에 달하고, 그 중 약 60%가 Amazonia Legal(법정 아마존 지역)에 살고 있다는 발표와 달리 국립지리통계청(IBGE)에 따르면 자칭 인디오라고 신원확인한 인구가 2000년 기준 약 73만 4천명 이상으로 0.4%의 인구비중을 차지한다고 발표했다. 또한 이들은 약 180 가지 언어를 사용하며, 35개의 어족과 총 220 부족이 존재한다고 한다 (Verdum, 2009).

34) Funai는 1967년 창설된 브라질 연방정부산하 기관으로서 브라질 인디오 보호기관이다. 이 기관을 통해 브라질은 인디오 호구조사를 실시하고, 부족들이 전통적으로 보존해온 영토의 경계를 정하여 그를 보장-보호하고 부족들에게 기초교육을 홍보하는 책임을 맡고 있다. 또한 브라질 인디오를 대변하며 인디오로 하여금 그들의 존재와 국가 전체의 이익에 대해 인식과 재산관리를 하게하고 그들의 영토를 감독하는 임무를 맡고 있다.

<그림8> 브라질 인디오 영토와 FUNAI관할 구역

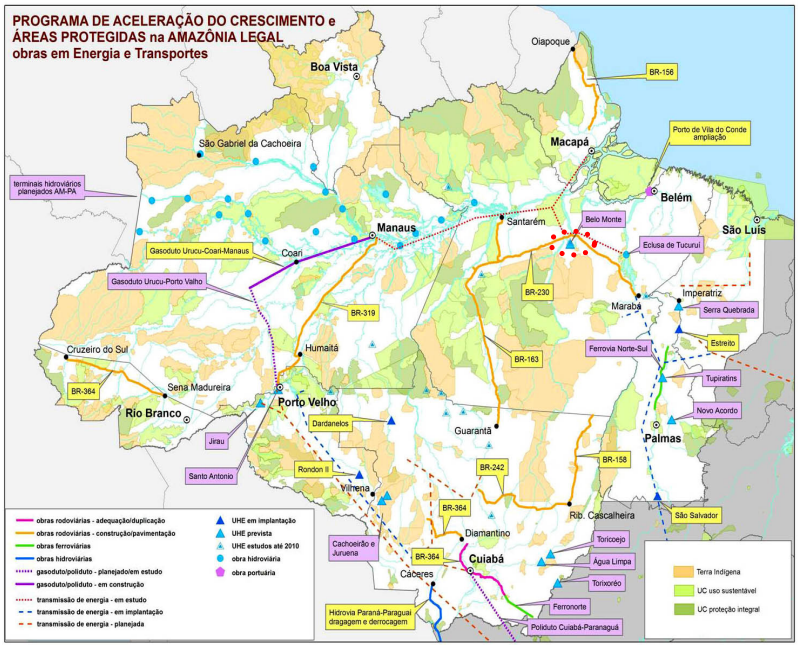


출처: Ministério do Meio Ambiente(2007).

이렇게 지역적으로 특수한 환경이 존재하는 상황에서 PAC의 인프라 계획은 기존의 개발과 보존이라는 뚜렷한 동전의 양면 논리로 접근하고 있다. 기존에 허가되지 않던 토지 개발에 대한 규제로 인해 전반적인 개발이 이루어지지 못했지만, 현재 진행되고 있는 인프라사업은 일단 규모적 측면에서 현격한 차이를 보인다. 특히, 북부지역에 집중적으로 시행

되고 있는 PAC의 추진 범위는 도로 건설 외에 전력생산과 수로 및 항구 개발이 전적으로 아마존지역의 절대적 가치로 인정받는 수자원 관련 계획으로서 지역 전체의 생태계 교란의 위험도가 매우 높게 나타나고 있다.

<그림9> 성장촉진프로그램(PAC)과 법정 아마존지역(Amazônia Legal) 내 보호지역



출처: Afinsophia(2008)

또 다른 위험성은 PAC의 실행 여부가 현 정부를 평가하는 사업인 만큼 단기간의 행보가 비현실적이라는 점이다. 인프라개발로 인한 지역사회의 발전 외에 공공사업을 주도하는 정부는 지역사회가 겪어야 할 피

해에 대해 면밀히 조사해야 함에도 불구하고, 세부적인 연구 조사가 이루어지지 않고 있다는 사실이 밝혀지고 있는데, 특히, 벨루몬찌(Belo Monte) 발전소<그림9 내 타원형 점선부분> 건설과 같은 거대 사업이 추진되는 과정에서 인디오 부족들과 정부의 충돌이 심하게 일어나고 있다. 수력발전소 건설 계획을 진행하면서 정부와 인디오사회를 연결시켜온 Funai의 역할이 지나치게 소극적인 자세를 보였다는 관점과 함께, 기존에 유지해 오던 정부와 지역사회의 소통과 구체적 절차들이 의도적으로 무시되었다는 점, 수력발전에 필요한 제반시설 - 도로, 철도, 송전선, 발전소- 로 인한 직간접적 타격과 환경훼손 문제, 지역사회의 피해 등 새로운 인프라 건설에 대응하는 대책이 거의 이루어지지 않았다는 평가가 지배적이다(Magalhães and Hernandez, 2009, 31-32).

여기서 우리가 주시해야 할 점은 지역사회 존재의 가치와 그 다양성이다. 인디오 사회에게 땅은 환경이 아니라 삶이다. 자신들이 속해 있는 자연 속에서 그들은 정치, 경제, 사회, 문화의 모든 것을 해결한다. 현재 진행되고 있는 인프라 개발은 이러한 관점에서, 지역사회의 생존경제와 전혀 무관한 개발에 초점을 맞추고 있다. 무엇보다도, 브라질의 인프라 사업은 지역 간 균형 발전을 통한 국가적 통합화나 대륙적 통합화라는 과업이 실제로 그 환경을 이용하는 사람들 즉 지역사회를 소외시키면서 PAC의 목표인 지역사회 발전의 지속성을 논한다는 것은 대단한 모순이라고 본다.

Ⅳ. 지역화의 유연성 : 국가와 대륙 규모의 관계

남아메리카대륙의 공간 형성과정은 지리적 측면에서 세 시기로 나누어 볼 수 있다. 첫 번째는 경제적 공간 형성시기로서 식민화가 해안지역

으로부터 시작되어 내륙은 개발되지 않았던 중심-변두리(centro-periferia) 관계 시기이고, 두 번째는 정치적 공간 형성 시기로 경제적 이익의 차이에 따라 대륙이 분열되는 시기이다. 이 시기는 남미의 국가들이 형성되어 분리된 지역들이 서로 다른 사회형태와 역사적 경험을 통해 다양성이 자리 잡는 특성이 있다. 세 번째 시기는 이전의 두 시기를 통해 이루어진 정치-경제적 공간형성이 구조화되어 남아메리카라는 대륙적 통합단위가 발전되는 시기로서 남미공동시장(Mercosul)이나 안데스공동체(Comunidade Andina)와 같은 준 지역 범위와 남미국가연합(Unasul)과 같은 대륙적 범위로 확대 해석 할 수 있다(Carvalho and Senhoras, 2007, 4-6).

이러한 지역화 범위의 유연성을 보이는 역사-공간적 접근에 반해 실제로 인프라 통합을 통해 진행되고 있는 지역화 과정은 매우 구체적이고, 논리적이다. 특히 현재 남미 대륙을 대상으로 추진되고 있는 인프라 개발 사업은 각 국가의 국토활용성 여부가 국가 발전의 척도로 인식되고 있다. 남미인프라 사업은 거대 경제그룹들의 이익 논리에 따라 "사업 흐름의 강화" 추세로 나타나고 있다(Badin, 2009, 22). 남미 신흥국의 발전 모델은 IMF(Fundo Monetário Internacional), 세계은행(Banco Mundial), 미주개발은행(BID: Banco Interamericano de Desenvolvimento)[35], 안데스개발공사(CAF: Corporação Andina de Fomento), 브라질국립경제-사회개발은행(BNDES: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) 등의 참여가 두드러지고[36], 이런 혜택을 가장 많이 받는 기업들은 각 국가의 인

35) 1994년 브라질 교통부장관인 데니스(Rubens Bayma Denys)장군은 미주개발은행의 요구에 의거, 연방간선도로 부문에 과학-기술 지원을 위한 최고기관 설립의 필요성을 인식하고, 남미공동시장 통로(Corredor Mercosul)가 될 도로건설계획에 브라질 군대 투입을 제안했다. 결국, 1994년 이래 브라질 군부공학기관(IME)은 국립운송인프라국(DNIT)과 협력관계를 유지하고 있다. (CENTRAN, Histórico, 검색일: 2010.07.03; Ministerio de Transporte and Ministerio da Defesa, 2009, 2)

36) Biceca에 자료에 의하면 남미통합계획(IIRSA)에 대한 투자를 각 정부가 약 62.3%, 민간은행이 20.9%, BID와 CAF, BNDES 등이 나머지를 출자한다고 예상했었다.

프라 관련 대기업들로서 브라질의 경우 건설 부문에는 오데브레시(Odebrecht)기업과 까마르구꼬헤아(Camargo Corrêa) 등이 이 범주에 포함된다(Badin, 2009, 22-23).

PAC를 중심으로 하는 브라질의 인프라 구축사업은 기반시설과 관련서비스를 제공하는 운송에 도로, 철도, 공항, 항만이 포함되고, 전력사업에는 발전, 송배전, 수자원 사업에는 상-하수 처리시설, 통신사업에는 유-무선, 인터넷 등이 포함되어 있다. 이러한 국토 인프라통합의 연장선에서 보다 넓은 차원의 지역 인프라통합으로 발전할 수 있는 범주의 계획에는 브라질의 PAC를 비롯해 남미통합계획(IIRSA)[37], 멕시코와 중미 7개국을 통합하는 프에블라-파나마계획(PPP: Plano Puebla-Panamá)[38] 등이 있다(Ojeda and Brasilino, 2008).

브라질정부는 성장촉진계획(PAC)을 통해 국내 지역통합의 기반을 마련하고, 외부적으로는 남미지역 인프라통합계획(IIRSA)과 연결시키는 방향을 염두에 두고 있다. 남미 통합계획과 브라질 자체의 통합계획은 인프라 사업을 통해 소규모의 지역에서, 국가적 규모로 또는, 국가적 규모에서 남미대륙 규모로 확대 해석할 수 있는 경제시스템의 단일화 방향으로 추진되고 있는 것이다. 이러한 경제공간시스템은 규모의 경제를 이끌어낼 수 있고, 국경을 초월한 거대기업들이 유연하게 활동할 수 있는 공간이 될 수 있다.

한편, 인프라 사업 추진 과정과 방법은 선진국과 신흥국 사이에 커다

(Ojeda and Brasilino, 2008,재인용 ; Rede Brasil, 2009, Nov. 3).

37) IIRSA는 2000년 남미 12개국이 동참한 가운데, 남미지역 통합을 위해 교통, 통신, 에너지 인프라를 개발하는 사업으로서 역내 경제흐름이 자유롭게 이루어지도록 하는 시스템을 정착시키자는 취지에서 시작되었다. 즉, 참여 국가들 간의 협력을 통해 정치, 경제, 사회적 통합을 촉진시키고, 다양한 통합화 전략들을 가동시킬 수 있는 물리적인 틀을 만들자는 것이다

38) 푸에블라-파나마계획은 현재 메소아메리카프로젝트로 추진 중.

란 차이를 보인다. 선진국의 경우 기술혁신을 통해 인프라구축이 산업 및 기술 발전 선상에서 이루어지는 반면, 신흥국은 뒤늦은 출발로 인해 인프라의 현대화를 신설 인프라 건설을 위한 최신기술 도입을 통해 이루곤 한다. 또한 선진국은 현재의 침체국면을 극복하기 위해 국가적인 경기부양책을 통해 조정하는 반면, 브라질은 다양한 한계로 인해 비용과 재원조달을 민간자본과, 차관, 외국인직접투자와 같은 외부적 영향력이 큰 대안에 의존하는 편이다

19세기 유럽의 민족국가는 국가적 운송 인프라를 건설하고, 유지하는 정책을 추진했으며, 철도망 확장을 담당하던 민간철도회사들은 자체적으로 해결할 수 없는 경우 사업관할을 정부에 맡기는 정책을 썼다. 현재 유럽은 90년대부터 진행되어 온 운송, 에너지, 통신 부문의 혁신적 유럽 횡단망(Trans-European Network)을 조성하고 있는 가운데 이러한 인프라 개발 모델이 브라질과 남미에도 영향을 주어 PAC와 역내통합체들의 관계를 구체화시키는 방향으로 나아가고 있다. 반면, 지역개발과 국토 통합의 현대화를 이루기 위해서는 보편적으로 활용되는 무형재가 존재하는데, 여기에는 중-고급의 기술 요소가 커다란 비중을 차지한다. 에너지 산업부문의 수력발전소 건설에는 발전기와 같은 핵심 설비, 부품, 장비 외에 그를 구동시키는 첨단 시스템과 기술서비스가 포함되며 광물자원 탐사, 개발에도 다양하고 복잡한 기계설비 외에 정보관련 첨단 기술과 자본이 필요하다. 이러한 현대화 된 인프라 개발 방식은 브라질이 자체적으로 공급할 수 있는 요소들 - 노동력, 원자재, 토지, 건설 관련 생산 및 보조적 수단- 이 매우 제한적이다.

즉, 브라질 인프라사업의 주체는 표면적으로는 정부를 비롯한 국내 생산주체들이 상당부분 담당하는 것처럼 보여도 실제로 사업의 계기가 외부로부터 발생했고, 그 새로운 인프라 시스템 생산에 우위를 가지고 있

는 주체들의 활동이 포함되어 있음을 알 수 있다. 전기 공급을 위한 수력 발전소 건설을 위한 계획과 실행 분담은 정부가 맡아서 하고 있지만, 실제로 시스템을 가동시키기 위해서는 부가가치가 높은 발전기, 터빈, 기술 관련 설비, 장비 및 핵심장치 및 관련 서비스 등의 이용이 필수적인 가운데 이를 국내 자본과 기업에 의해 해결할 수 없는 브라질의 경우 원활한 시스템의 가동을 위해 제반환경을 조성해야 할 필요가 있는 것이다.

Ⅴ. 결론

국토 통합의 관점에서 살펴본 브라질의 인프라 개발 사업은 세계화 편입 과정의 일환으로 해석할 수 있다. 최근의 브라질의 국토 활용이 생산관계를 중심으로 적극적으로 이루어지는 상황에서 대규모 투자를 위해 글로벌 기업이나 거대자본의 영향력이 더욱 강해지고 있고, 이러한 관계에서 브라질 정부의 지도력이 그 추세를 공고화 시키고 있다. 즉 국가경제를 좌우하는 국토개발이 내부적 시각에서만 활용될 수 없고, 오히려 외부의 경제운영 시스템에 연동되어 국가적 정책에 새로운 정책 방향을 제시하고 있다. 이러한 관점에서 본 논문에서 다룬 브라질의 인프라개발을 통한 국토활용 경로를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 미개발 지역의 인프라 개발이 지역 외 이익으로 활용될 수 있다.
둘째, 브라질의 인프라 개선이 전통적 구조 혁신을 의미하지 않는다.
셋째, 인프라 개발과 국토의 불균형 해소가 필연적인 관계는 아니다.
넷째, 국토개발이 지역의 경제-사회공간의 가치를 변형시키고 있다.
다섯째, 브라질 내 지역화가 대륙적 지역화로 또는 그 반대 방향으로 전환할 수 있는 유연한 경제 공간 시스템으로 활용될 수 있다.

이렇게 국토 통합과 인프라 통합이 단순히 같은 의미로 통용될 수 없고, 국가와 지역사회의 내부적 가치를 함유하고 있는 국토통합과 공간의 경제적 활용도에 따라 유연한 변이를 할 수 있는 인프라통합으로 구분되어야 한다. 다시 말해서 PAC를 통해 추진되는 인프라 개발은 투자활성화를 통한 경제규모 확장과 대규모 투자를 통한 역동성을 추구하는 과정이고, 실제로 지속적인 발전을 가져올 수 있는 국토통합을 위해서는 몇 가지 조건을 충족시켜야 한다고 본다.

먼저 인프라 구축은 지역 간 균형발전을 통해 이루어져야 한다. 브라질이 추구할 수 있는 인프라 개선범위는 매우 제한적지만, 인프라 구축이 지역 내 산업발전을 자극하여 낙후된 생산 환경 개선과 지역사회의 발전으로 연결되어야 한다. 남동부의 유리한 산업조건이 다른 지역으로 투자가 유입될 수 있는 가능성을 줄일 수 있는 것처럼, 브라질의 낙후된 지역에는 경제적 순환이 자체적으로 일어날 수 있는 구심점을 마련하는 것이 중요하다. 현재 공업단지로 성장하고 있는 뻬쎙(Pecém)은 경제적으로 낙후된 북동부 지역을 중심으로 이루어진 산업단지로서 주변지역과 연계될 수 있는 수준 높은 제조업 기반으로 발전할 가능성이 있다.

둘째, 브라질 중서부와 북부에 급속히 확산되고 있는 상품 생산관계이다. 곡물과 원자재 산업이 브라질 경제에 당분간은 긍정적 효과를 줄 수 있지만, 장기적인 생산 환경구조로 고착되면 이익보다 피해가 더 많아질 수 있다. 특히, 원자재 산업의 특징은 질보다 양의 측면이 강조되는 산업이기 때문에 미개발지를 활용을 체계적으로 관리하지 않으면 부수적으로 일어날 환경 피해는 예측하기가 어렵다. 무엇보다도, 이러한 산업부문은 저급의 기술을 함유하는 산업으로서 미래 지향적이지 못하고, 부가가치도 매우 낮은 상품이기 때문에 기술개발이 함유된 대안 산업 이식이 필요하다.

셋째, 국가적 인프라사업은 투자 규모가 방대하고, 장기간의 실행이 필요하기 때문에 브라질과 같은 신흥국은 공공부문에 대한 국가 주도의 틀이 반드시 유지되어야 한다. 아무리 민간부분의 확대와 시장 자유화 방향이 현재 경제 구조의 주축이 되고 있지만, 이윤만을 추구하는 민간 기업에게 사업의 결정권이 주어진다면 국가를 위한 인프라 구축이 아니라, 일부 대 자본이 지배하는 국토로 변할 가능성이 높다. 비록 현재의 브라질 경제가 내-외부적 호기를 맞아 정부의 영향력이 무리 없이 진행되고 있지만 침체기에 대한 대비도 반드시 고려되어야 한다.

특히, 브라질은 경기의 활성화를 예고하는 월드컵과 올림픽과 같은 세계적인 행사를 앞두고 있는 상황에서 인프라의 현대화는 대외적으로 커다란 선전효과를 낼 수 있고, 투자를 유인할 수 있는 통로가 될 수 있다. 그러나 방대한 영토를 가지고 있는 브라질에서 인프라 확충은 단기간에 가능한 계획이 아니라는 것은 확실하다. 룰라정부가 재임 초기에 4년의 임기를 기준으로 인프라 계획을 세웠지만 현재 노동자당(PT) 차기 대권주자 지울마호우쎄피(Dilma Rousseff)를 통해 PAC2를 선전하는 것도 중-장기 계획에 대한 일관성을 보여주고 있다. 단지, 이러한 계획들이 지나치게 외부 의존적으로 나아가서는 안 되고, 지역 내 생산이 지역사회에 분배 될 수 있는 통로를 마련해야 할 것이다. 지역 경제의 발전이 지속적으로 유지되지 못하면 “사회적 비용”을 초래하여 오히려 성장을 저해하는 요인으로 반전될 수 있음을 주시해야 할 것이다.

참고문헌

김민정 & 이해인(2009), 「인도 인프라 건설시장 현황 및 진출방안」 Global Business Report 09-053, Kotra.

임영모 외(2010), 「새로운 성장 동력: 신흥국 인프라시장」, CEO Information, 삼성경제연구소, 제 747호, 3월17일.

수출입은행(2007,05), "브라질의 경제성장 촉진 패키지", 이슈리포트, 수은 해외경제.

Perez, Carlota(2006), 『기술혁명과 금융자본』, 한국경제신문.

Abbott, Maria Luiza(2007), "Experiência fiscal do Reino Unido inspira política para o PPI", *Valor Econômico,* Resenha Eletrônica, Ministério da Fazenda, 29 de Janeiro. http://www.sefaz.go.gov.br/clipping/noticias.asp?dt=29/1/2007#.

Abramat(2007), "Programa de Aceleração do Crescimento 2007-2010: romper barreiras e superar limites – investimento em infra-estrutura", http://www.abramat.org.br/files/documentos_informacoesetabelasdopac.pdf.

Afinsophia(2008), "La faute à Lula", Coluna publicada em 11 de Fevereiro, http://afinsophia.wordpress.com/category/coluna-do-meio/.

Amora, Dimmi and Iglesias, Simone(2010), "Leilão do trem-bala que vai ligar SP ao RJ será em 16 de dezembro", Folha.com, 13 de Julho, http://www1.folha.uol.com.br/mercado/766154-leilao-do-trem-bala-que-vai-ligar-sp-ao-rj-sera-em-16-de-dezembro.shtml

ANTT(2010), "Evolução do transporte ferroviário 2010" Ministério dos Transportes, http://www.antt.gov.br/concessaofer/concessionariasfer.asp.

Assessoria em Finanças Públicas e Economia-PSDB/ITV(2009), "O Brasil e os BRICs", *Nota para Debate Interno,* N.: 214, 24 de Junho.

Barros Monica and Alexandre, Lobo(2009), "Panorama das ferrovias brasileiras", ILOS(Instituto de Logística e Supply Chain), 10 de

Outubro, http://www.ilos.com.br/site/index.php?option=com_content&task=view&id=1204&Itemid=74.

Badin, Luciana(2009), "BNDES: exportando desigualdade", *Contra Corrente,* Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais, Novembro, pp.22-24.

Brianezi, Thaís(2009), "BR-158 desponta como a nova rodovia da soja no Mato Grosso", Repórter Brasil, 13 de Abril, http://www.reporterbrasil.org.br/agrocombustiveis/exibe.php?id=43

Coriat, Benjamin and Boyer, Robert (1985), "Inovações, ciclos e crises", *Novos Estudos,* N.12, Julho, pp.43-47.

Carvalho, Patrícia Nasser de & Senhoras, Elói Martins(2007), "Evolução da formação territorial da América do Sul: da fragmentação colonial ao espaço regional transnacional da união sulamericana", *Anais V Jornadas Latino-americanas de História das Relações Internacionais,* Março.

Casa Civil da República & Ministério da Fazenda & Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão(2005), "Projeto Piloto", *Relatório de Progresso* N.1, Brasília, DF, Brasil, Março.

Castro, Edna(2009), "Amazônia : fronteira de commodities", *Contra Corrente,* Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais, Novembro, pp.9-11.

Cidade, Lúcia Cony Faria et.al. (2006), "Projeto - Elaboração de subsídios técnicos e documento-base para a definição da política nacional de ordenação do território-PNOT, Rlatório Técnico 1.3, MI/SDR/UnB/CDS/IICA/ABIPTI, Brasília, 04 de maio.

Coelho, Marcos de Amorim(1996), *Geografia do Brasil,* São Paulo: Editora Moderna,

Banco Mundial(2007), "Como revitalizar o investimento em infra-estrutura no Brasil", *Relatório* N.36624-BR, November 5.

CENTRAN, Histórico, http://www.centran.eb.br/historico.htm

CNT(2002), "Transporte de cargas no Brasil: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país, diagnósticos e plano de ação", Coppead/ UFRJ.

Dieese 50 anos (2007), "Principais Aspectos do Programa de Aceleração do Crescimento", *Nota Técnica,* N.41, Janeiro, http://www.adur-rj.org.br/4poli/documentos/dieese_nota_tec_pac.pdf.

Editorial(2009), "Além do que se vê", *Contra Corrente,* Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais, Novembro. p.3.

Empresa de Pesquisa Energética(2009), "Balanço Energético Nacional, 2009: Ano base 2008", Rio de Janeiro: EPE.

Freeman, Christoper, & Perez, Carlota(1988), "Structural Crises of Adjustment : Business Cycles and Investment Behavior", In: Dosi, G. et al. *Technical Change and Economic Theory,* London: Pinter Publishers Limited. pp.38-66.

Galvão, Olímpio J. de Arroxelas(1996), "Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil: Uma Perspectiva Histórica", *Planejamento e Políticas Públicas* N.13, Jun. De 1996, p.184.

Garzon, Luiz Fernando Nova(2008), "Infra-estrutura no Brasil: em busca da subalternidade cosmopolita", *Correio da Cidadania,* 10월23일 http://www.correiocidadania.com.br/content/view/2489/

Girardi Eduardo Paulon(2008), "Proposição Teórico-Metodológica de uma Cartografia Geográfica Crítica e sua Aplicação no Desenvolvimento do Atlas da Questão Agrária Brasileira", Tese de Doutorado, Unesp, http://www4.fct.unesp.br/nera/atlas/agropecuaria.htm

Governo Federal(2007), "Programa de Aceleração do Crescimento 2007-2010" 22 de Janeiro, Tesouro Nacional/Ministério da Fazenda, http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/noticias/pac/070122_PAC_medidas_institucionais.pdf

IHU(2010), "Energia para quê e para quem?" *Notícias,* De 01 a 09 de Março, http://www.ihu.unisinos.br/index.php?option=com_noticias&Itemid=18&task=detalhe&id=30518.

Lacerda, Antonio Corrêa de et al.(2002), *Economia Brasileira*, São Paulo: Saraiva

IIRSA, "Planejamento Territorial Indicativo", Carteira de Projetos IIRSA 2009, http://www.iirsa.org//Index.asp?CodIdioma=ESP

ILOS(Instituto de Logística e Supply Chain), http://www.ilos.com.br/clipping/index.php?option=com_content&task=view&id=5328&Itemid=1

Magalhães, Sônia Barbosa & Hernandez, Francisco del Moral(2009), "Belo Monstro", *Contra Corrente,* Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais, Novembro, pp.31-32.

Mello, Cecília Campello do A.(2009), "Contra as alternativas infernais", *Contra Corrente,* Rede Brasil sobre Instituições Financeiras Multilaterais, Novembro, pp.28-30.

Ministerio da Integração Nacional, Organograma, http://www.mi.gov.br/ministerio/organograma.asp

Ministério do Meio Ambiente(2007), Núcleo do Geoprocessamento - SBF/DAP/Geo.

Ministério dos Transportes and Ministério da Defesa(2009), "PNLT: Plano Nacional de Transportes e Logística", *Sumario Executivo.* Novembro.

Ojeda, Igor & Brasilino, Luís(2008), "As veias abertas da America Latina", 7 de Fevereiro, Agencia ALAI, http://alainet.org/active/22026

Paul, Gustavo and Batista Henrique Gomes(2009), "Descaso e regras da privatização causaram abandono das ferrovias", O Globo, 24 de Outubro.

Pires, Murilio José de Souza and Ramos, Pedro(2009), "O termo modernização conservadora : sua origem e utilização no Brasil, Documento Técnico-Científicos", *Revista Econômica do Nordeste,* Vol.40, N.03, Julho-Setembro, pp.411-424.

Pomer, Leon(1990), *O surgimento das nações : o poder político: a natureza histórica do estado: os estados nacionais,* Campinas: Atual.

Portela, Fábio(2009), "PAC: ele existe, é bom que exsta, mas a maior parte ainda está no papel", *Veja,* 2116, 10 de Junho.

Rehder, Marcelo "Custo Brasil, uma sobrecarga de 36%", 08 de março de 2010, Estadao.com.br.

República Federativa do Brasil(2010), "PAC2", http://www.brasil.gov.br/pac/

Rousseff, Dilma Vana(2009), "III Reunião Ordinaria da Câmara Setorial da Soja, Barasília, 10 de Março", http://doc.brazilia.jor.br/TrilhosPlan/200903pacTAV.shtml

Sandoval, Marco Atônio Leite(2010), "Breve história sobre evolução do planejamento nacional de transportes", DNIT/Ministério dos

Transportes, http://gestao.dnit.gov.br/...e.../historico-do-planejamento-de-transportes.

Serra, José(1995), "PPA 1996-1999", Ministério do Planejamento e Orçamento, 31 de agosto, http://www.planejamento.gov.br/imprime.asp?cod=194.

Shaw, Malcom N(1997), "Peoples, Territorialism and Boundaries", *European Journal of International Law* 8(3).

Schuk, Ronaldo(2007), "O PAC e o abastecimento de energia no Brasil", 40º Econtro Nacional de Agentes do Setor Elétrico, Setembro. http://www.zonaeletrica.com.br/downloads/ctee/enase2007/MME_Ronaldo_Schuck.pdf.

Silveira, Márcio Rogério(2009), "Logística, sistemas de moviemtno, fluxos eonômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a geografia dos transportes e circulação". *Revista Eletrónica de Geografía y Ciencias Sociales,* Vol. XIII, núm.283, 1 de febrero.

Sobre Isso(2010), "TCU libera licitação para construção do Trem de Alta Velocidade (TAV) entre São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro", 01 de Julho, http://sobreisso.com/.

Trans-European Networks, http://ec.europa.eu/ten/index_en.html.

Verdum, Ricardo(2009), "Povos indígenas no Brasil: o desafio da autonomia", 24 de Julho, http://pib.socioambiental.org/es/noticias?id=69549&id_pov=35

Wikipédia, a enciclopédia livre, "Evolução Territorial do Brasil"; "Tratado de Santo Idenlfonso"

Wilson, Dominic(2003), “Dreaming with BRICs: The Path to 2050” Global Economics Paper, No:99, 1st October.

논문투고일자: 2010년 10월 31일
심사완료일자: 2010년 12월 16일
게재확정일자: 2010년 12월 21일