



<https://doi.org/10.30681/real.v14.6077>

## O DISCURSO DE TRATADOS INTERNACIONAIS DE LIVRE COMÉRCIO PARA A AMÉRICA LATINA: MERCOSUL *VERSUS* NAFTA<sup>1</sup>

Celso Abrão dos REIS (UNEMAT)<sup>2</sup>

**Resumo:** Nesse artigo científico analisamos a formalização de alianças comerciais, traduzidas pelas mais variadas propostas de tratados de livre comércio. Neles, elencamos e discorremos brevemente sobre aqueles com alguma relevância pelo sentido da “queda de braços” entre Latino-americanos *versus* Anglo-saxões, mais especificamente, Brasil *versus* Estados Unidos da América. Assim, abordamos mais detidamente o que consideramos como os discursos mais significativos enquanto propostas conflitantes, uma vez que, ilustram em seu desenho geográfico contendas latentes, visíveis em reticências nos discursos em circulação, notadamente a discursividade do Tratado Norte-Americano do Livre Comércio (NAFTA) e a do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Observamos o surgimento de posições sujeito, possivelmente mais relevantes, assim, tal abordagem expõe os sentidos de algumas controvérsias diplomáticas permeadas por um sentido de interesses estratégicos os mais variados. Em seguida, analisamos o surgimento do discurso de Corredor Bioceânico e alguns dos aspectos da circulação de seus sentidos. Também destacamos a posição-sujeito da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), entidade que, demaneira muito peculiar, expõe em seus enunciados técnicos algumas contradições e possíveis negligências no planejamento de transportes brasileiro, no que tange a logística para o transporte de cargas. Com isso, ao longo desta pesquisa tornou-se possível evidenciarmos material discursivo ‘represado’ e silenciado em propostas antagônicas de tratados internacionais de livre comércio entre Nações soberanas.

**Palavras-Chave:** Nafta. Mercosul. Discurso.

**Abstract:** In this scientific article we analyze the formalization of commercial alliances, translated by the most varied proposals of free trade agreements. In them, we list and briefly discuss those with some relevance for the meaning of “arm wrestling” between Latin Americans versus Anglo-Saxons, more specifically, Brazil versus the United States of America. Thus, we approach more closely what we consider as the most significant discourses as conflicting proposals, since they illustrate in their geographical design latent disputes, visible in reticence in the discourses in circulation, notably the discursivity of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) and the Southern Common Market (MERCOSUL). We observe the emergence of subject positions, possibly more relevant, thus, such an approach exposes the meanings of some diplomatic controversies permeated by a sense of the most varied strategic interests. Then, we analyze the emergence of the Bioceanic Corridor discourse and some of the aspects of the circulation of its senses. We also highlight the subject-position of the extinct Empresa Brasileira de Planejamento

<sup>1</sup> Este Artigo Científico é uma resenha de minha dissertação de Mestrado – e compõe um dos capítulos de minha Tese de doutorado -, sobre o tema Corredores Bioceânicos. A abordagem quanto ao objeto se constituiu sob uma perspectiva que considerou, nos discursos em circulação, ditos e não-ditos com sentido de geopolítica e de soberania, através de tratados de livre comércio entre nações soberanas, notadamente o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e o Tratado Norte Americano de Livre Comércio (NAFTA), dando visibilidade a um embate político e econômico entre América Latina e América Anglo-Saxônica. Dissertação disponível em: [http://www.uems.br/assets/uploads/cursos\\_pos/edc4fb6d0115090bccaa9167bb1cda17/teses\\_dissertacoes/2\\_edc4fb6d0115090bccaa9167bb1cda17\\_2019-11-20\\_14-40-36.pdf](http://www.uems.br/assets/uploads/cursos_pos/edc4fb6d0115090bccaa9167bb1cda17/teses_dissertacoes/2_edc4fb6d0115090bccaa9167bb1cda17_2019-11-20_14-40-36.pdf)

<sup>2</sup> Mestre em Letras pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS); Doutor em Linguística pela Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT).



de Transportes (GEIPOT), an entity that, in a very peculiar way, exposes in its technical statements some contradictions and possible negligences in Brazilian transport planning, with regard to transport logistics. of loads. With this, throughout this research it became possible to evidence 'dammed' and silenced discursive material in antagonistic proposals of international free trade treaties between sovereign Nations.

**Keywords:** Nafta. Mercosul. Speech.

Analizamos a discursividade em torno dos significados de “livre comércio” com sentido de interesses geopolíticos conflituosos entre o Brasil e os Estados Unidos da América, dessa forma, o funcionamento do discurso de alguns interlocutores da posição-sujeito Estado Brasileiro em defesa da integração das nações latino-americanas, no período de 1996 até 2006, uma vez que havia um vasto material discursivo disponível em circulação, e represados ao mesmo tempo.

Nessas condições de produção, desde a década de 1990 foi possível compreendermos uma efervescência dos efeitos da discursivização de/sobre “Corredores Bioceânicos”, que se constituem em memória (interdiscurso) para a significação de corredor rodoviário.

Quanto à origem do discurso de Corredor Bioceânico, encontramos um documento com informações inéditas em sua época, denominado “Estudo de Corredores Bioceânicos – 1996”, elaborado pela extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) -órgão que era ligado/subordinado ao Ministério dos Transportes do Brasil -, tratam-se de manifestações discursivas do Estado Brasileiro sobre rotas comerciais alternativas “que permitissem uma diminuição dos custos finais dos produtos brasileiros nos mercados do Extremo Oriente, com a utilização de portos do Chile e do Peru, situados na costa do Pacífico” (GEIPOT, 1996, p. 8).

Assim, a circulação de sentidos sobre os corredores bioceânicos aconteceram em fóruns político-comerciais, desde o início da década de 1990, também por meio de alguns sujeitos discursivos Estados-nacionais latino-americanos, que se reúnem desde então em rodadas de negociações promovidas nos âmbitos do “Mercosul, Cone Sul e comissões bilaterais e trilaterais” (GEIPOT, 1996, p. 8). Nesse sentido, uma reconfiguração das atuais rotas comerciais poderia abrir novas frentes de exportações para o Extremo Oriente, por consequência e efeito de sentido, tornar-se-iam as relações comerciais com aquelas nações bem mais vantajosas.

Por conta disso, as alternativas de Corredores Bioceânicos seriam extremamente vantajosas, pois, poderiam levar “a diminuição de cerca de 4.000 milhas marítimas no trajeto Brasil – Extremo Oriente. Afirma-se que, com isso, haveria condições de se colocar os produtos brasileiros nos países importadores daquela região a preços bem inferiores aos atuais” (GEIPOT, 1996, p. 41), destacando a importância estratégica da implantação de tais alternativas



para a exportação de *commodities*.

Importante mencionarmos a origem e a posição-sujeito do NAFTA que, visualizada em um mapa, apresenta um sentido de estratégia de deslocamento geográfico de interesses, abrangendo nações do Extremo Norte do continente e o Chile, em seu extremo sul, país com acesso ao oceano Pacífico e possuidor de um litoral com extensão de 6.435 Km, o único convidado a associar-se a proposta norte-americana na América do Sul.

Um dos sentidos de o território chileno ser assediado pelo NAFTA pode ser percebido em sua posição geográfica singular (estratégica), com milhares de quilômetros de faixa litorânea. Com isso, por força de um almejado acordo de livre comércio e suas isenções de tarifas alfandegárias com eliminações de barreiras aduaneiras (tarifárias e não-tarifárias), exclusivas aos seus membros, uma das consequências e efeitos de sentido funcionariam como bloqueio do acesso ao Oceano Pacífico para nações como a Argentina e o Brasil, fazendo inviáveis pelos sentidos jurídicos e financeiros as rotas comerciais, via Corredores Atlântico-Pacífico.

Nesse sentido, podemos divisar no MERCOSUL significados de oposição as iniciativas estadunidenses, para isso, “Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai subscreveram em 26 de março de 1991 o Tratado de Assunção, cujo objeto consistia em criar um mercado comum do Sul” (SIQUEIRA, 2009, p. 116-117). Posteriormente, foram aceitos outros estados na condição de associados, são eles: Bolívia e Chile, no ano de 1996; Colômbia e Equador no ano de 2004; Peru no ano de 2003 e Venezuela no ano de 2009 se tornando um membro efetivo do MERCOSUL no ano de 2012. Não obstante, o analista político em evidência registrou ainda que em dezembro de 1994 foi subscrito o Protocolo de Ouro Preto, conferindo personalidade legal internacional a tratado de livre comércio entre nações soberanas.

É possível percebermos na discursividade do MERCOSUL, acerca das argumentações postas à apreciação das nações que o compõem, um sentido de isenções de taxas alfandegárias e eliminação de barreiras aduaneiras (tarifárias e não-tarifárias), conseqüentemente, um efeito de sentido que poderia funcionar como uma força político- econômica capaz de contrapor-se as ações ‘predatórias’ de nações industrializadas no âmbito da América do Sul, pelo sentido do fortalecimento de uma política do bloco econômico regional.

Nas análises da discursividade do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), notou-se que este bloco econômico poderia contrapor-se ao sentido de que os “países passem a fazer acordos individualmente com outros blocos, ferindo a unidade do Mercosul” (ibidem, p. 169), com isso, tornou-se possível percebermos a circulação de sentidos de composição regional em blocos distintos, em meio aos discursos sobre o tema.



Assim, teríamos um efeito de sentido de oposição a interesses comerciais outros, não obstante, sopesando-se as disparidades nas economias de algumas nações componentes e associadas ao MERCOSUL (há nações com economias maiores e Nações com economias menores nesse âmbito), foi possível encontrarmos um sentido de defesa de interesses individuais internos a América do Sul, embora seja plausível a possibilidade de um sentido de controvérsias pontuais entre estas Nações, pois, há casos em que “a competição, para esses países, principalmente a industrial, às vezes é realmente danosa. Basta citar que praticamente não existe indústria automobilística nos países menores do Mercosul” (SIQUEIRA, 2009, p. 168), mesmo assim, as assimetrias mais impactantes para a sua consolidação, tem um efeito de sentido mais acentuado na ordem macroeconômica.

Nesse sentido, demos visibilidade à origem e à posição-sujeito da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), segundo informações do Portal da Inventariança<sup>3</sup>, criada por força de Lei no ano de 1965, inicialmente como Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) que, anos depois, por motivação de um acordo de cooperação firmado entre o Governo Federal do Brasil e o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), transformou-se em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, mantendo sua sigla original “GEIPOT” e permanecendo subordinada ao Ministério dos Transportes do Brasil.

Seus propósitos – segundo informações compiladas do portal GEIPOT -, estabelecidos por lei, foram o de prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a políticanacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessários ao planejamento de transportes no País. Tal empresa era a responsável pelo planejamento estratégico do todo setor de transportes do Brasil.

Assim o fez até o ano de 2002 quando, por decreto presidencial, deu-se início a sua liquidação tendo suas atribuições, de importância estratégica para o planejamento da logística de transportes brasileira. A partir de então, o planejamento do setor de transportes brasileiro foi subdividido (descentralizado) entre agências e departamentos governamentais, a saber: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Esses entes estatais, sucessores jurídicos do legado do GEIPOT, supostamente

---

<sup>3</sup> Portal na Web mantido pelo Ministério dos Transportes, contendo informações gerais e específicas sobre o liquidando GEIPOT (Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte). Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/>>, acesso em 07/05/2015.



desarticulados e corresponsáveis pelo sentido atual de precariedade do setor de transportes, como consequências e efeitos de sentido, significa impactos diretos no custo logístico do Brasil, como efeito reduções expressivas no PIB (Produto Interno Bruto) pela diminuição da competitividade das mercadorias, sobretudo *commodities*, oferecidas aos mercados internacionais.

Na década de 1990, o GEIPOT elabora importante documento intitulado: “Estudo de Corredores Bioceânicos – 1996”. A compreensão de um sentido de ineditismo desse estudo se deu pelo fato de nele constarem os primeiros dados técnicos com levantamento de custos, produzidos por um ente estatal brasileiro, detalhando algumas alternativas para a implantação de corredores de integração Atlântico-Pacífico.

Entretanto, em meio as suas inúmeras ponderações com sentido meramente técnico, ousa instituir um sentido autocrítico ao documento-texto, significando indícios de uma relação tensa entre os setores técnico e administrativo brasileiros. Nesse sentido, o estudo descreve mazelas sociais supostamente causadas pelas deficiências na estrutura logística de transporte do Brasil e, para além disso, encerra uma perspectiva incomum para um documento dessa natureza, na medida em que contempla um sentido crítico-social com um efeito constrangedor para o Poder Administrativo (ao qual o GEIPOT era subordinado), ‘natural’ apenas no universo discursivo do Poder Legislativo, assim vejamos:

Deseconomias em toda a cadeia logística interna de transporte, com perdas de tarifas e fretes, nos sistemas terrestres e nos portos nacionais; Ociosidade em instalações existentes, **com possível geração de desemprego; Transferência, para o exterior, de um montante razoável de recursos para atendimento na área de serviços** [grifo nosso], dentre outras. (GEIPOT, 1996, p. 54).

Note-se que as expressões “geração de desemprego” e “atendimento na área de serviços”, são discursividades normalmente postas em circulação por sujeitos-políticos em meios políticos, nesse sentido, integrantes do Poder Legislativo. No entanto, quando setores de apoio técnico, acessórios ao Poder Administrativo, põem em circulação tais discursividades, provocam, alguma medida, um efeito de constrangimento político.

Também foi possível percebermos opacidade em um sentido inerente ao custo logístico Brasil, supostamente “de difícil quantificação” pelo discurso econômico e financeiro, pela discursivização de impactos diretos na ordem macroeconômica brasileira, com indícios de carências (ou silenciamentos) em iniciativas do Poder Legislativo, necessárias para maior equilíbrio da balança comercial (importações *versus* exportações).



Outrossim, nas análises das entrevistas com posições-sujeito de Estado, sobre o tema integração Atlântico-Pacífico, observamos discursividade significando, sobretudo, sentidos econômicos, geopolíticos, comerciais e de soberania nacional. Com isso, foi possível selecionarmos uma grande diversidade de discursivizações e, sobre elas, proceder análises buscando determinar em que medida produzem tais sentidos e, assim, podermos vislumbrar por quais mecanismos linguísticos e ideológicos sentidos e efeito de sentidos podem estar reverberando sobre as propostas de corredores Atlântico-Pacífico que se seguiram.

Para tanto, na seleção dos representantes da posição-sujeito de Estado Brasileiro, considerou-se a perspectiva de aproximação de um sentido de investidura de poderes, a um efeito de perfil político combativo do/no entrevistado, nesse sentido, o mais desejável é que

não pode estar investido com qualquer poder, [...] pois os seus dizeres ou discursos necessitam de certos efeitos de sentidos e poderes para poderem circular de maneira eficaz, atingir outros e combater com outros efeitos e poderes. Isso para que possa fazer sentido e assim permanecer na luta. Para que um sujeito seja o sujeito, precisa assegurar um lugar de classe e um lugar muito significativo. (RODRIGUES, 2011, p. 25-26).

Nesse sentido, optamos pela seleção de interlocutores que desfrutavam, entre os anos de 1996 e 2006, de *status* (atributos) em sentido político nacional, para isso, investidos, em grande medida, de autoridade e poder de articulação política capazes de influenciar significativamente as negociações visando a defesa de interesses brasileiros, significados pela soberania política e econômica, assegurados em propostas de corredores de integração Atlântico-Pacífico, nos âmbitos estadual e nacional.

Motivo pelo qual foram selecionamos um ex-coordenador geral – estadual - de ações estratégicas e assuntos internacionais e um ex-governador, ambos do Estado de Mato Grosso do Sul, historicamente ligados ao ex-presidente da república, Luiz Inácio Lula da Silva, notório defensor dos ideais do MERCOSUL.

O entrevistado ‘I’: Ex-coordenador geral de ações estratégicas e assuntos internacionais do governo do Estado de Mato Grosso do Sul; no ano de 2015, era prefeito do município de Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul.

Foi possível percebermos na discursividade do sujeito entrevistado ‘I’, um “plano de formulação que demarca um espaço de significação específico” (ORLANDI, 2012a, p. 11), em circunstâncias de enunciação específicas: prefeito do município sul-mato-grossense de Porto Murtinho. Nesse sentido, faz uso desta posição-sujeito – defensor dos benefícios dos corredores de integração - de forma aparentemente consciente, de onde se esforça na circulação de sentidos



pela estratégia de reverberação de discursivização das vantagens políticas, econômicas e sociais, notadamente circunstanciadas em esmerada retórica, intentando produzir e reproduzir efeitos de sentido na significação das relações diplomáticas, geopolíticas do Brasil.

O entrevistado 'II': Ex-governador do Estado de Estado de Mato Grosso do Sul; no ano de 2015, era deputado federal por Mato Grosso do Sul.

Parte substancial da discursividade do sujeito entrevistado II, contempla um proeminente sentido antagônico, significado por oposição de ideias, nesses termos, enseja um sentido no qual foi possível observarmos o engajamento deste sujeito como o “Outro” (RODRIGUES, 2011, p. 22) em oposição a forças políticas conservadoras tradicionais do Estado de Mato Grosso do Sul, cuja historicidade guarda um sentido de tensões com um acirramento em rivalidades político-partidárias (esquerda *versus* direita) que, por consequência e efeito de sentido, alçaram-no através de pleito eleitoral à posição-sujeito Governador, com isso, passa a ocupar um importante espaço de significação nas discussões sobre o tema Corredores Bioceânicos.

Alguns dos enunciados analisados caracterizavam o discurso de importância geopolítica da integração da América do Sul; em outros, temos sentidos de logística significando a diminuição do “hiato entre a produção e a demanda, de modo que os consumidores tenham bens e serviços quando e onde quiserem, e na condição física que desejarem” (BALLOU, 2009, p. 17), para isso, a discursividade analisada promove a circulação de efeitos de vantagens significativas com a operacionalização da logística de transportes de rotas entre os portos no Brasil com os portos no Chile e no Peru, na costa do Oceano pacífico.

Há também um sentido de legalidade, contudo, tratando-se de MERCOSUL tornou-se perceptível algumas particularidades, especialmente quanto aos aspectos que dizem (significam) respeito as relações diplomáticas e que têm um sentido de modificação das normas legais das nações associadas a este tratado, notadamente no que tange às barreiras não-tarifárias para o comércio internacional, as quais representam os limites norteadores das relações jurídicas entre soberanas nacionais, que demandam analisar duas (2) questões, a saber:

- 1) Quem realmente se beneficiaria de um acordo comercial sem quaisquer regulamentações de ordem jurídica?
- 2) Será que os efeitos de uma desregulamentação total impactariam da mesma forma em todas a nações associadas?

Nesse sentido, foi possível percebermos um sentido de condições favoráveis à padronização das relações comerciais entre os Estados-parte, uma vez que se tratam de relações



aparentemente soberanas.

Não obstante, também podemos encontrar no depoimento do sujeito entrevistado II, um sentido de preocupação com a possibilidade de a integração física não estar sendo ladeada por um sentido de celeridade na aprovação do respectivo conjunto de normas regulamentadoras desse mercado e, com isso, enfrentar-se-iam a possibilidade de um efeito de sentido de obstáculos à superação das barreiras não-tarifárias no sentido do livre comércio entre as Nações.

Considerando o exposto pelos sujeitos entrevistados, esta pesquisa levou a considerarmos que as análises de enunciados de economia e geopolítica, entre outros, possibilitaram vislumbrarmos no discurso sobre os Corredores Bioceânicos, sentidos de integração dos países da América do Sul constituindo seus significados pela memória (já dito) na discursividade de blocos econômicos.

Dessa forma, a discurso de blocos econômicos reverbera seus significados nas propostas de globalização das economias e da política mundiais, culminando na discursividade de tratados internacionais de livre comércio, a exemplo do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e seu presumível outro (opositor), o Tratado Norte Americano de Livre Comércio (NAFTA).

Nesse sentido, a discursivização de alguns tratados internacionais de livre comércio tornou possível extrairmos significados de sob o ‘manto’ de ausências-presença (não-ditos), latentes na discursividade, fazendo visíveis a verdadeira ‘queda de braços’ entre o Brasil e os Estados Unidos da América pelo protagonismo geopolítico e econômico na América do Sul, silenciada-atenuada em alguma medida pelo efeito de evidência de superficialidade dos enunciados em circulação.

Por fim, levando em consideração que o Chile e o Peru significam as ‘portas’ sul-americanas para o oceano Pacífico, iniciativas de acordos comerciais unilaterais com o Chile e o Peru, em alguma medida, funcionam como um efeito de evidência de oposição aos interesses brasileiros em estabelecer corredores de integração Atlântico-Pacífico, desde adécada de 1990. Tal memória discursiva, a nosso ver, reverberam na discursividade de Corredor Bioceânico Rodoviário.

### Considerações Finais

Cogitamos, primeiramente, a possibilidade de ser a posição geográfica estratégica do Chile a responsável por infligir um sentido de o território daquela nação ser assediado por





nações do Norte, desse modo foi possível significar um efeito de tentativas de controle das importações e exportações da América Latina, pelo fechamento ou controle - através do NAFTA -, de uma das portas de entrada e saída do continente pelo lado do Oceano Pacífico

Nesse sentido, tratados internacionais de livre comércio acabaram por revelar, pela perspectiva de não-ditos (pelos silenciamentos), ferozes disputas pelo protagonismo político-econômico ao Sul das Américas. Não obstante, pelo confronto de divergências em efeitos de sentido, significáveis por posições-sujeito diversas, representadas principalmente pelo Brasil e pelos Estados Unidos da América, foi possível evidenciarmos discursividades opostas, principalmente aquelas significadas nas relações geopolíticas entre nações potencialmente integrantes de um mesmo tratado de livre comércio, nessa ordem, uma delas significada por características de economia menor e, assim, frente a uma outra, significada por características de potência econômica.

Nesses termos, à nação brasileira caberia o efeito de sentido de economia periférica e Nação Subdesenvolvida, se posta em relação à nação estadunidense, para a qual caberia o efeito de sentido de economia central e Nação Potência. Nesses termos, o discurso de tratados internacionais de livre comércio para a América Latina, significados pelo processo discursivo do MERCOSUL e do NAFTA, evidencia essa discursividade.

## Referências

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física; tradução Hugo T. Y. Yoshizaki – 1. ed. – 21. reimpr. – São Paulo : Atlas, 2009.

GUIMARÃES, Eduardo. **Semântica do acontecimento**: um estudo enunciativo de OLIVEIRA, Rosimar Regina Rodrigues. **A "marcha para o Oeste" no Brasil**: entre a civilização e o sertão. São Paulo, UNICAMP, 2013. 208 f. Tese (Doutorado) – Programa de Doutorado em Linguística no Instituto de Estudos da Linguagem da Universidade Estadual de Campinas, SP, 2013.

ORLANDI, Eni P. **Discurso e Texto**: formulação e circulação dos sentidos. – 4ª Edição, Pontes Editores. – Campinas, SP, 2012a.

\_\_\_\_\_. (2012b). **Discurso em Análise**: Sujeito, Sentido e Ideologia. Campinas, SP, Pontes Editores.

\_\_\_\_\_. (2013). **Análise de Discurso**: princípios e procedimentos. - 11ª ed., Campinas, SP: Pontes Editores.



RODRIGUES, Marlon Leal. **MST: discurso de reforma agrária pela ocupação: acontecimento discursivo**/ Marlon Leal Rodrigues. -- Campinas, SP : [s.n.], 2007.

\_\_\_\_\_(2011). [Org.]. **Análise do Discurso na Graduação (Teoria e Prática)**. Dourados, MS: Nicanor-Coelho Editor.

SIQUEIRA, Carlos. **Diálogos da Liberdade** / Carlos Siqueira. - 1. ed. – São Paulo: Quanta Consultoria e Projetos Ltda., 2009.