

ANÁLISE DA PERFORMANCE GEOECONÔMICA NA ESTRADA DO PACÍFICO PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Adriano Matias da Silva¹
Cristovão Henrique Ribeiro da Silva²

RESUMO

A integração regional sobre a perspectiva da *Performance Geoeconômica* na América do Sul, incluindo a ampliação das integrações da Estrada do Pacífico, é fundamental para o desenvolvimento econômico e fortalecimento das relações entre os países. No entanto, é necessário equilibrar o crescimento econômico com a valorização do ativo ambiental, especialmente na região amazônica, por meio de um planejamento cuidadoso e medidas de sustentabilidade, a inclusão social e o envolvimento dos governos subnacionais são essenciais para garantir que as populações locais se beneficiem das oportunidades geradas pela integração regional.

Palavras-chave: Performance Geoeconômica; Integração; Geoeconomia; Estrada do Pacífico;

RESUMEN

La integración regional desde la perspectiva del Desempeño Geoeconómico de América del Sur, incluyendo la ampliación de las integraciones de la Carretera del Pacífico, es fundamental para el desarrollo económico y el fortalecimiento de las relaciones entre los países. Sin embargo, es necesario equilibrar el crecimiento económico con la valorización de los activos ambientales, especialmente en la región amazónica, a través de una planificación cuidadosa y medidas de sostenibilidad, la inclusión social y la participación de los gobiernos subnacionales son esenciales para garantizar que las poblaciones locales se beneficien de las oportunidades generadas por integración regional.

Palabras clave: Desempeño Geoeconómico; Integración; Geoeconomía; Carretera del Pacífico;

INTRODUÇÃO

A gênese da Geopolítica foi com o sueco Rudolf Kjellén, acadêmico e professor, geógrafo, politólogo, sendo intensamente influenciado pela cultura germânica em ascensão no século XIX, publicando, em 22 de março de 1901, em um vespertino de

¹ Geógrafo, Mestrando em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Acre (PPGEO) – UFAC. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9535-559X>; e Diretor Administrativo (DRA) do Instituto de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul (Instituto GeoLAB) - <https://geoeconomico.org/>

² Pesquisador; Geógrafo; Internacionalista; Professor da Universidade Federal do Acre (UFAC); Professor no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo) da UFAC - <https://orcid.org/0000-0003-4397-055> e Diretor Estratégico (DRX) do Instituto de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul (Instituto GeoLAB) - <https://geoeconomico.org/>



Gotemburgo, o artigo “A política como ciência” (Politik och Vetenskap), cujo tema central era as relações do Estado com a sua moldura geográfica, em outras palavras, o país no qual o Estado se desenvolve. (CORREIA, 2012, p. 230).

Kjellén analisava o Estado fazendo analogia com um indivíduo enquanto ser vivo que, no processo político, como ciência, tenta entender como o Estado se relacionava a política com as ciências, que são a jurisprudência, a sociologia, a etnografia, a história e a geografia. No campo específico da relação da política com a geografia chamou geopolítica, assim nascia o termo. Foi mais utilizado por Élisée Reclus (1830-1905) e Friedrich Ratzel (1844-1904) no final do século XIX, sendo esses os maiores geopolitólogos da área da Geografia. Mas somente Ratzel teve um foco maior, pois Kjellén o assumiu como discípulo, ignorando Reclus, sendo assim Ratzel considerado o pioneiro da geopolítica (CORREIA, 2012, p. 230).

A geoeconomia se diferencia da geopolítica, pois é mais focada na economia internacional, enquanto a geopolítica é mais focada nas relações políticas e nas disputas por poder entre os Estados. Geopolítica e integração regional são temas importantes na América do Sul, particularmente na região amazônica. A integração dos países sul-americanos é crucial para a definição de estratégias de integração regional, e os governos subnacionais podem desempenhar um papel fundamental para isso. A Estrada do Pacífico é um marco significativo nessa integração, proporcionando acesso a importantes portos e centros comerciais no Brasil e no Peru.

Geoeconomia é um campo que estuda a interação entre geopolítica e economia, examinando como as decisões econômicas afetam as relações internacionais e como as desigualdades econômicas podem influenciar as relações territoriais. É importante distinguir geoeconomia de geopolítica, já que a primeira se concentra na economia internacional, enquanto a segunda se concentra nas relações políticas e nas disputas de poder entre os Estados.

A região amazônica é de importância estratégica para o Brasil, e seu desenvolvimento, integração e ocupação são cruciais para prevenir ameaças externas e promover o crescimento socioeconômico. A análise geoeconômica é fundamental para compreender as relações comerciais entre países e regiões, identificar oportunidades e desafios na integração regional, e avaliar a performance econômica envolvida.

Indicadores como o PIB, o comércio internacional, os investimentos e a infraestrutura são utilizados para medir a *Performance* Geoeconômica que é que é definida por Ribeiro-Silva et. al. (2022) como a capacidade de uma região em gerar



riqueza e desenvolvimento econômico, levando em consideração fatores como recursos naturais, infraestrutura, capital humano, políticas públicas e investimentos privados, a *Performance* Geoeconômica de sub-regiões na América do Sul é importante para compreender as potencialidades e desafios de cada região e para orientar políticas públicas e investimentos que possam contribuir para o desenvolvimento econômico.

A Estrada do Pacífico é uma rodovia que conecta o Brasil ao Peru, passando pelo estado do Acre, permitindo o acesso a importantes portos e centros comerciais tanto no Brasil quanto no Peru. A construção de novas rodovias na Amazônia, como a BR 317, pode ter impactos significativos na região, incluindo o aumento da pressão sobre as áreas florestais e a possibilidade de marginalização da população local.

A construção de rodovias “transoceânicas” do Atlântico ao Pacífico, uma delas a BR 317 no estado do Acre na fronteira tripartite Brasil-Peru-Bolívia, representa mais um passo em direção à consolidação de políticas de integração sul-americana. A BR 317, do Acre segue em direção a portos do Pacífico no Peru como *Carretera Interoceânica* e o último obstáculo vencido foi a construção da ponte sobre o rio Madre de Dios em Puerto Maldonado no Peru, inaugurada em julho de 2011. Essa ponte completa a rodovia do Pacífico e torna-se um símbolo do projeto de integração sul-americana em sua porção norte, eixo Brasil-Peru-Bolívia no oeste da Amazônia (Bicalho, 2013, p. 186)

A Estrada do Pacífico para o Acre desempenha um papel definidor na integração regional do Noroeste do Brasil e do litoral Sul do Peru, com um desenvolvimento voltado para o oeste do Brasil e na busca de alternativas para saídas para o Oceano Pacífico vamos apresentar dados que mostram como se apresenta *Performance* Geoeconômica dos municípios do Acre componentes na rede que se delineou ao longo da Estrada do Pacífico.

METODOLOGIA

A metodologia da pesquisa para a análise da *Performance* Geoeconômica da região da Estrada do Pacífico segue uma abordagem sistêmica, que considera os fenômenos geográficos como parte de um sistema maior e busca entender a interação e conexão entre os elementos que compõem esse sistema. A pesquisa será realizada através de uma abordagem qualitativa, com a análise de dados secundários e entrevistas com especialistas.

Os dados coletados serão analisados por meio da aplicação de técnicas estatísticas e ferramentas de análise de dados, e será construído um *Índice de Performance Geoeconômica (IPG)* que incorpora os principais indicadores de desempenho econômico, social, ambiental e governamental. Os resultados obtidos no IPG serão comparados com

o desempenho de outras regiões ao redor do mundo e serão usados para avaliar a eficácia das políticas públicas e implementar melhorias que possam melhorar o desempenho geoeconômico.

A coleta e construção do banco de dados foram realizadas da obtenção de informações de fontes governamentais, tais como IBGE, BNDES, MAPA, SIDRA e SECEX. Serão avaliados os níveis de produto interno bruto, aportes de investimento em infraestrutura, área ocupada com safras sazonais, trocas comerciais, exportação e importação, dados populacionais e produção de commodities. Os dados coletados serão tratados por meio de análises que comporão o debate sobre geoeconomia e geopolítica, usando softwares como Microsoft Excel, Power BI®, Corel Draw, Philcarto e Quantum GIS (QGIS). A análise dos dados será submetida a séries temporais com emprego dos modelos forecast®, e serão criados cenários de *Performance* Geoeconômica.

Essa abordagem permitirá uma compreensão mais abrangente da *Performance* Geoeconômica da região da Estrada do Pacífico com foco nos municípios do estado do Acre, auxiliando no desenvolvimento de políticas mais eficazes e fornecendo informações relevantes para o debate sobre geoeconomia e geopolítica. Os resultados da pesquisa serão apresentados por meio de dashboards e contribuirão para o planejamento estratégico e tomada de decisões com foco no desenvolvimento sustentável da região.

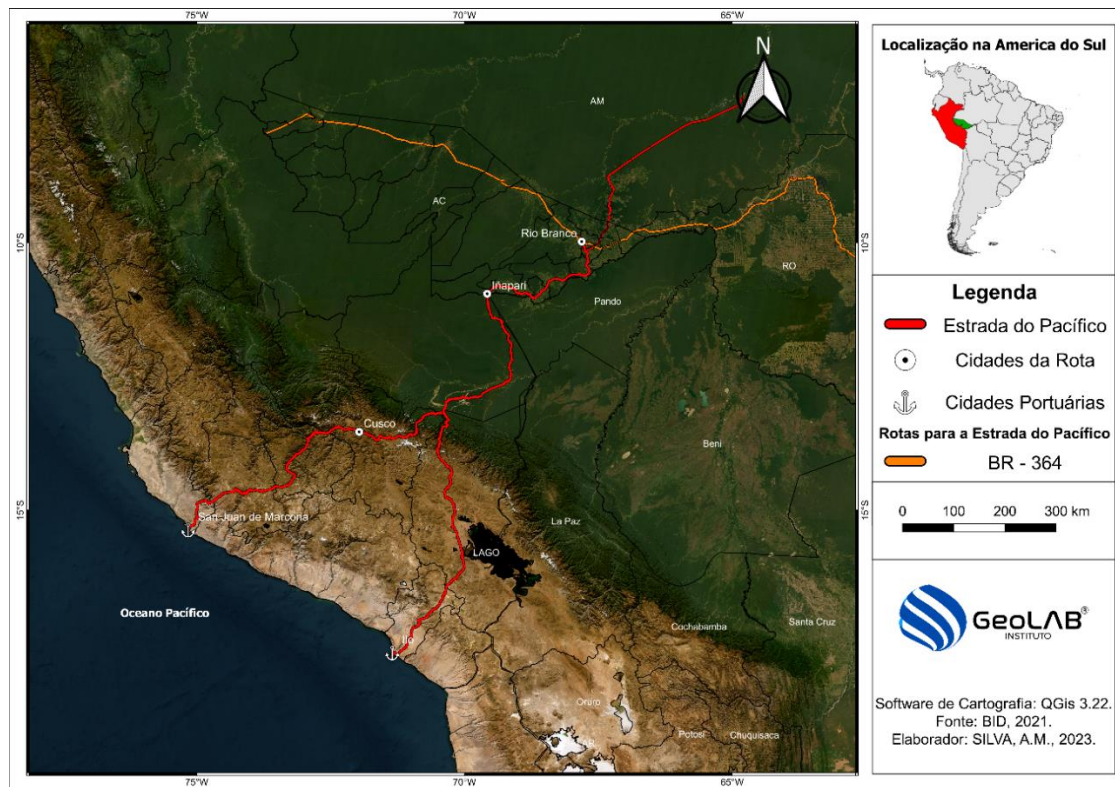
RESULTADOS E DISCUSSÃO

A ampliação das integrações da Estrada do Pacífico é uma iniciativa desafiadora, que requer uma abordagem abrangente e a cooperação de múltiplos atores, as principais áreas a serem consideradas é a infraestrutura de transporte. É necessário investir na melhoria e expansão das estradas, rodovias, ferrovias e hidrovias ao longo da rede, a fim de garantir um fluxo suave de mercadorias e serviços, isso envolve a modernização de estradas existentes, a construção de novas rotas e o aprimoramento da interconectividade entre os modais de transporte (RIBEIRO-SILVA, 2022, p. 190).



Segundo a Fundação Alexandre Gusmão (FUNAG)³, a fronteira entre Brasil e Bolívia é a mais extensa do Brasil com seus vizinhos, com uma extensão de 3.423 km. Dessa extensão, 751 km correspondem a fronteira seca e 2.672 km são constituídos por fronteira fluvial. A estrada que liga a fronteira da Bolívia ao Brasil por meio do Acre é da capital Rio Branco a Assis Brasil, com cerca de 341 km de extensão

Mapa 1 – Estrada do Pacífico



³ <https://bit.ly/451s3nJ>



Já a fronteira entre Brasil e Peru é a segunda fronteira mais extensa do Brasil com seus vizinhos, com uma extensão de 2.995 km. Dessa extensão, 2.003 km correspondem a fronteira fluvial. A fronteira entre Brasil e Peru é composta por uma linha de demarcação terrestre e fluvial. A linha terrestre segue o curso do Rio Amazonas, enquanto a linha fluvial segue o curso dos Rios Javari, Japurá, Juruá e Purus.

No mapa 1 podemos visualizar a Estrada do Pacífico como um todo desde uma porção da BR-364 em Rondônia e chegando ao Acre e nisso para se ligar a BR-317 que assim liga a fronteira da Bolívia e do Peru ao Brasil por meio do Acre é de aproximadamente 341 km que é a BR - 317. Ela começa na capital Rio Branco e segue para Senador Guimard - 27 km (7.92%), Capixaba - 55 km (16.13%), Xapuri - 110 km (32.26%), Epitaciolândia - 68 km (19.94%), Brasileia - 4 km (1.17%) e Assis Brasil - 108 km (31.67%) como mostrado no mapa 2 e a Imagem 1 no lado brasileiro.

A Estrada do Pacífico, também conhecida como *Carretera Interoceânica* no lado peruano, chegando em Assis Brasil, segue em direção ao Oeste, atravessando o território peruano e chegando aos portos no Oceano Pacífico, como o porto de Ilo, Matarani e porto de Chancay⁴.

⁴ O Porto de Chancay, que está sendo construído na região de mesmo nome, no Peru, próximo à capital Lima, será uma importante instalação para diminuir custos na exportação e importação de bens, um dos estados beneficiados será o Acre. <https://tinyurl.com/ynf4dmf5>

Mapa 2 – Municípios do Acre na Estrada do Pacífico

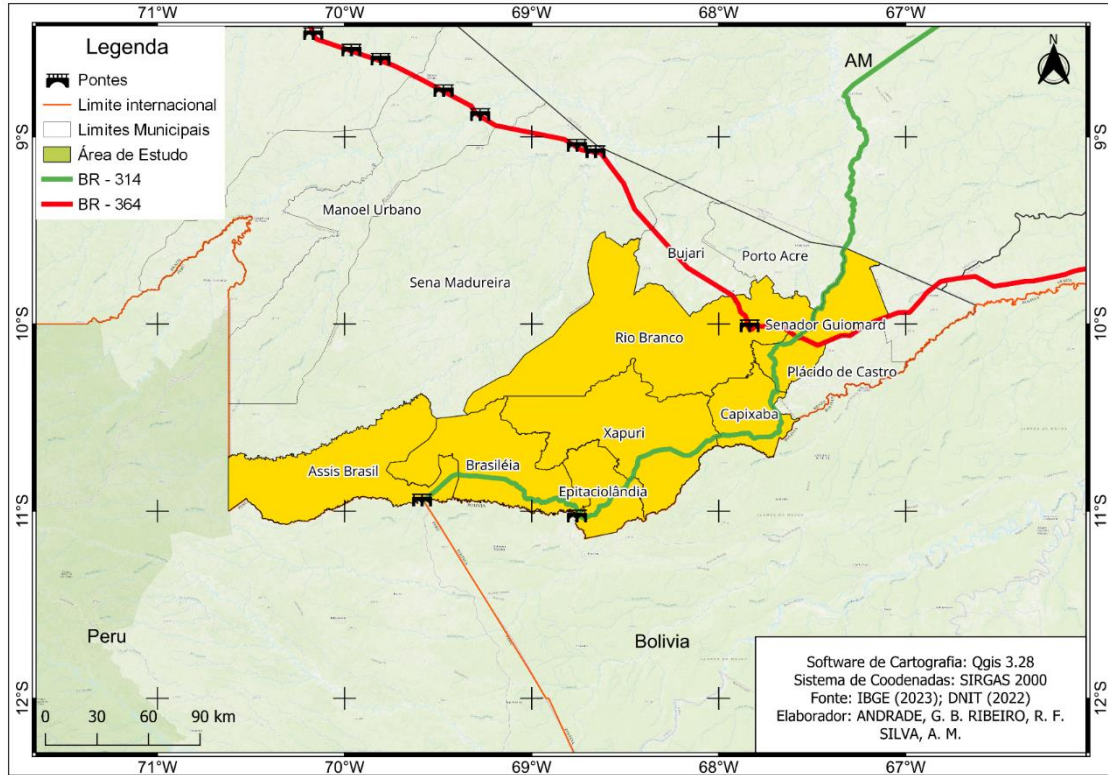
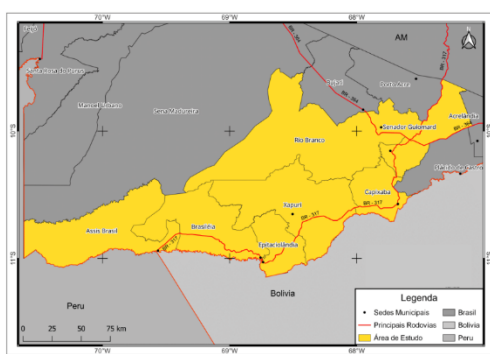
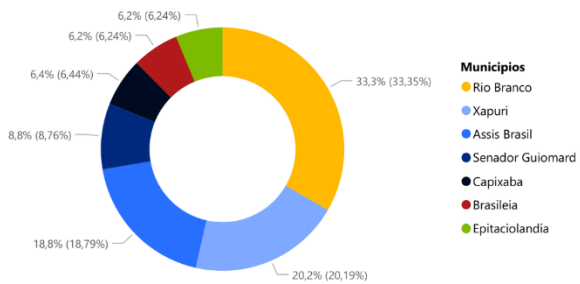


Imagem 1 – Área dos Municípios da Estrada do Pacífico em km² e em %



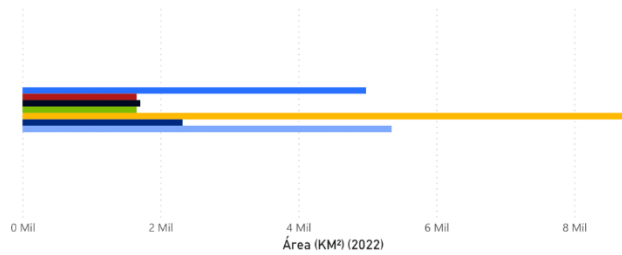
Área (KM²) % por Municípios



Área (KM²) (2022) por Municípios

Assis Brasil, Brasileia, Capixaba, Epitaciolândia, Rio Branco, Senador Guiomard, Xapuri

Municípios	Área (KM ²) (2022)	Área (KM ²) %
Assis Brasil	4.979,07	18,8%
Brasileia	1.652,67	6,2%
Capixaba	1.705,82	6,4%
Epitaciolândia	1.652,67	6,2%
Rio Branco	8.835,15	33,3%
Senador Guiomard	2.320,17	8,8%
Xapuri	5.350,59	20,2%



Elaborado: Autores

A rota tem importância para o estado do Acre, antes considerado um estado esquecido por conta da sua distância geográfica dos grandes centros, uma vez que essa rede se torna uma alternativa estratégica que liga as economias Sul-Americanas e os mercados internacionais, a relevância da estrada do Pacífico na conexão com os portos peruanos consiste na possibilidade de acesso ao Centro-Oeste e aos portos do Sudeste no Brasil. (Bicalho, 2013, p. 191).

Com isso, é essencial estabelecer acordos comerciais e aduaneiros que facilitem o comércio entre os países envolvidos, os tais acordos devem promover a redução de barreiras comerciais, a simplificação de procedimentos aduaneiros e a harmonização de regulamentos, os produtos podem circular livremente, facilitando o comércio e estimulando o desenvolvimento econômico das regiões.

Os municípios que estão no contexto da Estrada do Pacífico contam com um PIB (Produto Interno Bruto) em 2010 e 2020 indicado na Tabela 1, o PIB é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, geralmente o recorte é feito em um ano. Os municípios ao longo da Estrada do Pacífico são claramente responsáveis pelas importações e exportações, de acordo com os dados do COMEXSTAT de 2023. Essa rota transportou todas as exportações do estado do Acre em 2014, totalizando US\$19.153.583,00.

No mesmo ano, as importações atingiram o valor de US\$9.097.392, equivalendo a 94% do total do estado. Devido à sua distância dos principais centros econômicos, a Estrada do Pacífico é um potencial a ser explorado para o estado do Acre. Mas essa rede de transporte se tornou uma alternativa eficaz, conectando as economias sul-americanas aos mercados globais.

A relevância da estrada do Pacífico na conexão com os portos peruanos consiste na possibilidade de acesso ao Centro-Oeste e aos portos do Sudeste no Brasil. (Bicalho, 2013, p. 191). Os municípios que estão no contexto da Estrada do Pacífico contam com um PIB (Produto Interno Bruto) em 2010 e 2020 indicado na **Tabela 1**, o PIB é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, geralmente em um ano.

Tabela 1 – PIB dos Municípios do Acre inseridos na Rota do Pacífico em Relação ao PIB do Acre (2010 e 2020)

Município	PIB (2010)	PIB (2020)
Assis Brasil	R\$ 42.017,45	R\$ 96.920,33
Brasiléia	R\$ 190.698,91	R\$ 480.141,67
Capixaba	R\$ 108.531,09	R\$ 145.317,75
Epitaciolândia	R\$ 144.997,03	R\$ 432.927,98
Rio Branco	R\$ 5.125.851,32	R\$ 9.579.592,27
Senador Guiomard	R\$ 184.619,61	R\$ 357.580,11
Xapuri	R\$ 117.259,89	R\$ 292.045,30
Acre - Total	R\$ 8.342.356,00	R\$ 16.476.371,00

Fonte: IBGE, 2023

A contribuição dos municípios da Estrada do Pacífico ao Produto Interno Bruto (PIB) do estado do Acre pode ser vista na Tabela 1 com base nos dados do IBGE para 2010 e 2020. Esses municípios contribuíram para 71% do PIB do Acre em 2010. No entanto, em 2020, esse percentual diminuiu para 69%. Vale ressaltar que o PIB do Brasil foi de R\$ 3,7 trilhões⁵, de acordo com dados do Tribunal de Contas da União (TCU). Em comparação com o PIB do Acre, esse valor mostra claramente que o estado tem uma participação relativamente baixa.

Em 2017⁶ verificou que a estrada está sendo inutilizada, com isso a participação de importações e exportações por meio da rota não tem sido aproveitada como foi o plano de sua criação para escoamento de produções, produtos e pessoas. Em 2020, o PIB do Brasil foi de R\$ 7,6 trilhões⁷, mostrando na composição nacional do PIB o Acre representa cerca 0,2%, fato que abre uma oportunidade estratégica de reposição geoeconômica no contexto de reestruturação produtiva global. Isso tem vistas até mesmo o IDH dos municípios que estão abaixo da média brasileira. Em 2010, o IDH no Brasil foi considerado alto (0,727) com 33,9% dos municípios brasileiros nesta faixa de desenvolvimento humano⁸.

O IDH (Índice de desenvolvimento humano), foi lançado na década de 1990, pela Organização das Nações Unidas (ONU, que se propôs a verificar o nível de

⁵ <https://bit.ly/43MBoia>

⁶ <http://glo.bo/457byqk>

⁷ <https://bit.ly/3KkmM2O>

⁸ <https://bit.ly/3DCIFQs>

desenvolvimento de um país utilizando-se de indicadores de desempenho, frente aos aspectos econômicos e sociais para medir a qualidade de vida e às condições essenciais da sociedade, sendo contrária às velhas mensurações em que a economia do sujeito se destacava frente aos aspectos sociais intrínsecas a ele, nesse sentido o IDH, passou a ter uma peso fundamental par mensurar o desenvolvimento humano. (Dalberto et. al., 2015).

Tabela 2 – IDH do Acre e dos Municípios da Estrada do Pacífico

Município	Índice de desenvolvimento humano (IDH) - 2010
Assis Brasil	0,588
Brasiléia	0,614
Capixaba	0,575
Epitaciolândia	0,653
Rio Branco	0,727
Senador Guiomard	0,64
Xapuri	0,599
Acre - Total	0,637

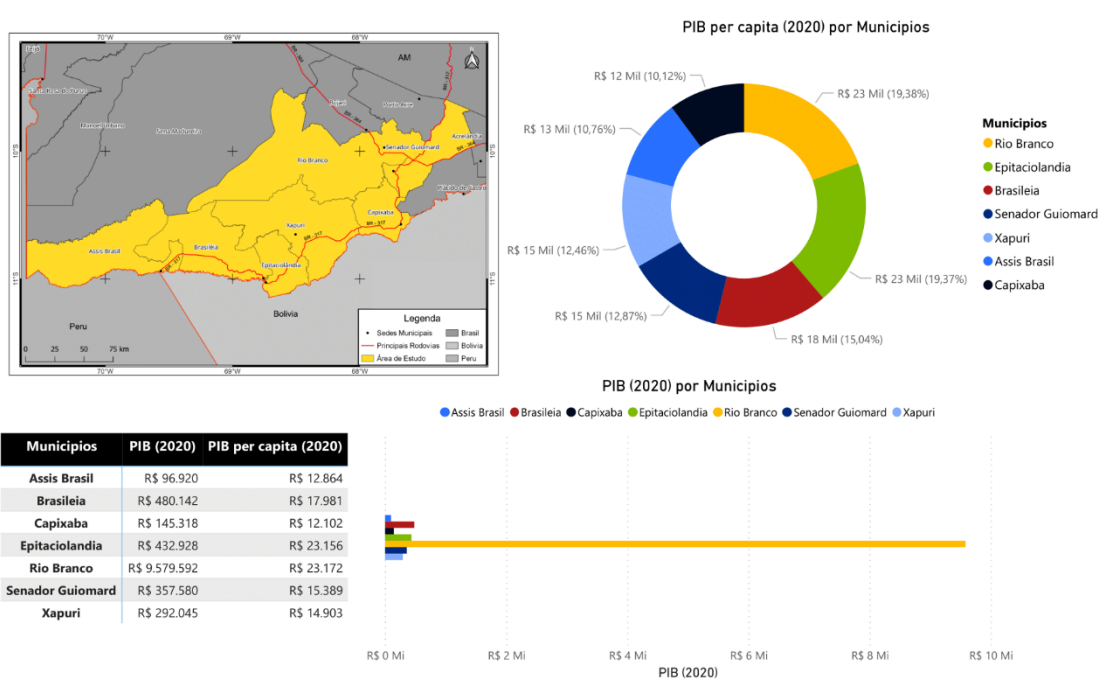
Fonte: IBGE, 2023

Podemos associar esses números ao IDH mostrados na **tabela 2**, que, no caso de Rio Branco com 0,72 em relação ao Brasil, se encontra na média, enquanto os outros municípios estão abaixo para alcançar níveis favoráveis. O IDH do Acre é de 0,63⁹. Os dados mostram como é a estrutura das sociedades que estão inseridas na Estrada do Pacífico, com o PIB e o IDH que afetam diretamente no cotidiano e para um desenvolvimento econômico.

A *Performance Geoeconômica* é um componente essencial da análise das interações comerciais entre regiões e países; isso permite a identificação de desafios e oportunidades para o desenvolvimento de uma integração regional mais eficaz. A *Performance Geoeconômica* pode ser avaliada usando métricas como a balança comercial de exportações e importações, o Produto Interno Bruto (PIB) e o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Isso mostra como a infraestrutura da Estrada do Pacífico, incluindo suas rodovias, empresas e o fluxo de pessoas e mercadorias, desempenha um papel importante na fomentar a integração da região.

⁹ <https://bit.ly/3qfXyLR>

Imagem 2 – PIB dos municípios da Estrada do Pacífico (2020)



A compreensão das relações internacionais pautadas nas questões geoeconômicas como também geopolíticas possibilita a criação de estratégias que tornem possível o desenvolvimento regional analisada referente ao Acre e a BR – 317, pois essas relações entre o estado do Acre (Brasil) com Bolívia e Peru, visando mercados asiáticos - em especial o mercado chinês - que é o seu principal parceiro comercial, a rota do pacífico pode facilitar o escoamento de produtos e abater os valores e o tempo para as importações e exportações para o leste do Brasil, onde se encontram os grandes centros comerciais do país.

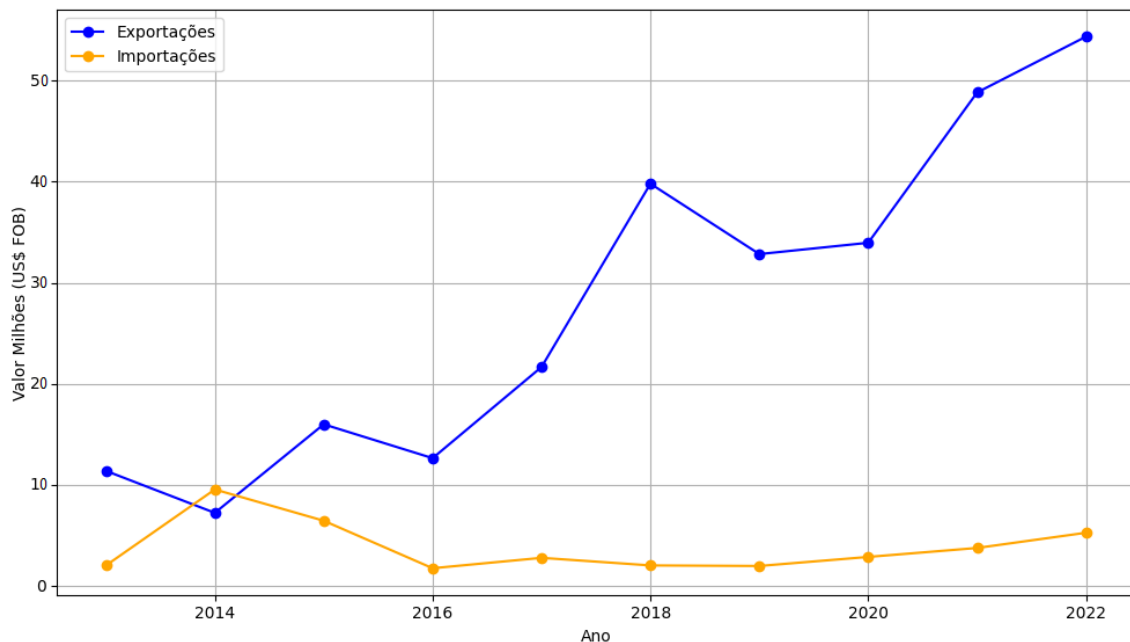
São muitas, pois, as dúvidas quanto aos benefícios da estrada, seja nas ligações inter-regionais ou intrarregionais ou locais. Governos e representações não-governamentais na região estão cientes de muitos dos problemas, mas também esperançosos, haja vista uma região tão remota receber investimentos e constar da pauta de prioridades nacionais, como fica claro nos contatos com agentes municipais e estaduais do Acre. E procuram tirar proveito da nova posição do estado no contexto nacional e internacional revendo e delineando ações, que mesmo se de pouco significado nacional, podem trazer expressivas contribuições locais em um estado com poucos recursos econômicos. (Bicalho, 2013, p. 192)

A China é um dos principais parceiros comerciais na última década do Brasil, sendo o maior país do mundo em termos de população e o segundo maior país em termos de área, se destacando no último ano de 2022 como o principal destino das exportações brasileiras, especialmente de commodities como soja, minério de ferro e petróleo, sendo

responsável por 27,5%¹⁰ das exportações brasileiras em 2022, o que representou uma arrecadação de US\$ 69,9 Bi. Essa relação é impulsionada pela crescente demanda chinesa por recursos naturais e alimentos para sustentar seu crescimento econômico.

O Estados Unidos como uma das maiores economias do mundo e um importante parceiro comercial do Brasil, atuando tanto como destino para exportações quanto como fonte de importações de produtos manufaturados e tecnológicos, contribuindo com 27,9 bilhões (11%) nas exportações brasileiras no ano de 2022.

Gráfico 1 - Exportações e Importações em Milhões do Acre de 2013 a 2022



Fonte: SEPLAN, 2023

As importações e exportações do Estado do Acre vem apresentando bons resultados tendo uma linha crescente no que tange os valores de exportações, tendo atingido neste último ano de 2022 aproximadamente US\$ FOB 54,37 milhões em somente em exportações, representando assim um crescimento de 11% em comparação ao ano anterior que foi.

No que refere as importações, o estado apresenta número mais contidos e lineares, apresentando no último ano US\$ FOB 5,25 milhões, indicando um crescimento de 40,26% de crescimento em comparação ao ano de 2021. O gráfico 1 demonstra estes valores de importação e exportação ao longo destes anos.

Difícilmente o Acre, em curto período de tempo, se transformará numa plataforma do comércio internacional do Brasil com outros países. A economia regional/local é restrita, não há demandas pelo pouco contingente populacional e das indústrias e são grandes as distâncias

¹⁰ <https://bit.ly/3SzDX56>



para outras regiões produtoras e consumidoras do país. Se por um lado a posição locacional de contato de fronteira e de proximidade com o Pacífico parecem positivas, por outro lado, esse posicionamento tem sua importância diluída face às distâncias a mercados nacionais supridas por outras vias de maior competitividade. Em suma, os fluxos de exportação-importação do Acre para a economia global são pouco intensos e a maior circulação de mercadorias parece provir do incremento das trocas do comércio regional interfronteiriço. Esse quadro pode, evidentemente, ser alterado, mas a curto prazo a resposta mais imediata da estrada é o incremento das trocas do comércio regional, uma meta do projeto de integração sul-americana (Bicalho, 2013, p. 199)

O planejamento estratégico para tornar a logística em prol da produção e escoamento possível deve ser construído pautado no desenvolvimento da região, sem deixar de lado a questão ambiental e sustentável, na busca de alternativas para se chegar ao mercado asiática com valores mais competitivos leva em consideração que

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse texto foi escrito para a análise da *Performance* Geoeconômica da região da Estrada do Pacífico nos municípios do Acre presentes na rota. A abordagem adotada considera a interação entre os elementos do sistema e utiliza dados secundários, entrevistas e técnicas estatísticas, servirá para a composição de um Índice de *Performance* Geoeconômica (IPG) a partir dos dados coletados, o estudo ajudará no desenvolvimento de políticas mais eficazes e no planejamento estratégico para promover o crescimento sustentável da região.

A integração regional na América do Sul, incluindo a ampliação das integrações da Estrada do Pacífico, é fundamental para o desenvolvimento econômico e fortalecimento das relações entre os países. No entanto, é necessário equilibrar o crescimento econômico com a valorização do ativo ambiental, especialmente na região amazônica, por meio de um planejamento cuidadoso e medidas de sustentabilidade.

Além disso, a inclusão social e o envolvimento dos governos subnacionais são essenciais para garantir que as populações locais se beneficiem das oportunidades geradas pela integração regional. A colaboração entre os países, a promoção do comércio e investimentos e a descentralização do poder são elementos-chave para impulsionar a integração de forma eficaz e sustentável.

REFERÊNCIAS

Bicalho, A. (2013). **Estrada do Pacífico na Integração Sul-Americana e o Acre**. Espaço Aberto. 3. 185-208. 10.36403/espacoaberto.2013.2122. Disponível em: <https://bit.ly/3IbBkRd>



CORREIA, P.P., **Geopolítica e Geoestratégica**. Nação e Defesa, Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, nº 131, 2012, 229-246p, ISSN: 0870-757X.

_____. As vias abertas para a América do Sul. In: A. M. M. Bicalho; P. C. D. C. Gomes (Eds.); **Questões metodológicas e novas temáticas na pesquisa geográfica**. p.45– 70. Rio de Janeiro: PUBLIT, 2009a.

_____. Crise e Integração regional na América do Sul. In: F. Mendonça; C. L. Lowen-Sahr; M. Silva (Eds.); **espaço e tempo. Complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico**. p.661–673. Curitiba, PR: ADEMADAN, 2009b.

MOISIO, S. **Re-thinking geoeconomics: Towards a political geography of economic geographies,** Geography Compass, 13 (10), 2019, e12466. Disponível em: <https://bit.ly/39NniqH>. Acesso em 20/05/2022

MOISIO, S., **Towards geopolitical analysis of geoeconomic processes**. Geopolitics, 2017. DOI :10.1080/14650045.2017.1326481.

RIBEIRO SILVA, C. H. Política Industrial Brasileira e a Industrialização de Mato Grosso do Sul no Século XXI. Tese (**Doutorado em Geografia**) UFGD – Universidade Federal da Grande Dourados. 2016 278p.

_____. Os desafios da era geoeconômica para américa latina. In: **Contribuciones A Las Ciencias Sociales**, v. 05, p. 01-11, 2017.

_____. M. DA.; **Aspectos Geopolíticos e Geoeconômicos das Relações Bilaterais Entre Brasil e Argentina na Pandemia da COVID-19**. 2022. Monografia – Curso de Bacharelado em Geografia – Universidade Federal do Acre, Rio Branco, 2022.

RIBEIRO-SILVA, C. H.. **INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL-AMERICANA E CONEXÕES BIOCEÂNICAS: REPOSICIONANDO FRONTEIRA ATLÂNTICA E MEDITERRÂNEA DO BRASIL**. In: SANTOS, W. L.; SERRANO, R. O. P.. (Org.). **ANÁLISE DA DINÂMICA SOCIOAMBIENTAL NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL**. 1ed.Curitiba/PR: CRV, 2022, v. 1, p. 183-197.

RIBEIRO-SILVA, C. H. . SILVA, A. A. P. DA.; SILVA, J. DOS S.; FRANQUELINO, A. R.; FONTES, D. M. **PERFORMANCE GEOECONÔMICA DE SUB-REGIÕES NA AMÉRICA DO SUL: ELEMENTOS PARA UMA NOVA REGIONALIZAÇÃO**. Revista Tempo do Mundo, n. 27, p. 247-272, 18 mar. 2022.

SANTOS, F. C. dos. **Uma análise geopolítica da rodovia interoceânica: Brasil e Peru**. 2014. 90f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fundação Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2014.