

Integração Brasil-Peru: uma possibilidade com um eixo multimodal

*Leandro Mendes da Costa**

Introdução

Os países sul-americanos possuem divisores físicos geográficos que limitam sua coesão, como a cordilheira dos Andes e a floresta amazônica. Muitas vezes, esses têm sido os motivos pelos quais os custos de importação aumentam, devido à dificuldade de levar a produção para vários destinos de consumo, exigindo o uso de mais de um meio de transporte. Assim, é preciso buscar alternativas para realizar a integração territorial do continente sul-americano que facilitem o desenvolvimento econômico e social dos países da região.

A Constituição da República Federativa do Brasil prevê a necessidade da integração regional para promover o desenvolvimento dos países, e o Brasil tem condições de liderar essa iniciativa devido à área que o país ocupa neste subcontinente, equivalente a cerca de 50% do território sul-americano (BRASIL, 2011). Em decorrência disso, esforços têm sido envidados pelos países da região no sentido de integrar a América do Sul. Um dos exemplos mais marcantes é a IIRSA – (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), que possui inúmeros projetos para efetivar a integração da América do Sul.

Um desses projetos é a rodovia Interoceânica para ligar o Brasil ao Peru. Tal rodovia ligará o Acre (Brasil) a Cuzco (Peru), passando também pela Bolívia. Acredita-se que essa rodovia possa servir de base para a construção de um eixo de

transporte multimodal, permitindo, assim, o escoamento, em larga escala, da produção brasileira para o oceano Pacífico, reduzindo os custos relativos à logística e aumentando o fluxo logístico entre os dois países (IIRSA, 2011).

Além de atuar na integração regional, a construção do eixo multimodal também pode contribuir para a “vivificação” da floresta amazônica, facilitando, dessa forma, a manutenção da soberania nacional, tanto para o Brasil quanto para o Peru. Esses países têm essa floresta como fonte de riqueza natural e devem mantê-la sob controle e administração. As políticas públicas de ambos os países têm buscado o desenvolvimento dessa região juntamente com os demais países amazônicos, por intermédio da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA).

Em vista dessas considerações, este artigo intenciona apresentar uma proposta para a construção de um eixo multimodal de transporte que ligue o Brasil ao Peru. Tal integração poderá trazer inúmeros benefícios para ambos os países, como o crescimento do desenvolvimento regional e a redução dos custos de exportação e importação, em negociações envolvendo a China e a Europa, locais pujantes e atrativos tanto para o Brasil quanto para o Peru.

Considerações metodológicas

Em termos metodológicos, este artigo utiliza uma abordagem qualitativa, do tipo documen-

* Cel Cav (AMAN/1998, EsAO/2006, ECEME/2015). Possui o Curso de Estado-Maior no México/2017 e o de mestrado em Desenvolvimento e Defesa Nacional do Centro de Estudos Superiores Nacionais no Peru/2022. Foi comandante do 15º RC Mec em 2020-21. Atualmente, é instrutor na ECEME.

tal descritivo. A análise baseou-se na experiência do autor e na coleta de dados resultantes de pesquisas de campo realizadas e de investigações na rede mundial de computadores.

Tal estudo se justifica pelos seguintes motivos: 1) a realidade evidenciada na região fronteira entre Peru e Brasil; 2) sua utilidade prática para as populações de ambos os países; 3) inovação na estratégia de presença na selva amazônica; e 4) promoção de desenvolvimento nesses países. A construção de uma ferrovia poderá ser uma oportunidade para o desenvolvimento nacional, por meio da integração binacional com a construção de um eixo multimodal entre os dois países, destacando-se que tal solução poderá servir de modelo de desenvolvimento para os demais países na região (PALÁCIOS, 2014).

Da mesma forma, acredita-se que a construção do eixo multimodal também proporcionará benefícios para a comunidade, uma vez que trará desenvolvimento econômico às regiões que serão abrangidas por esse eixo multimodal, em particular para as populações que habitam o eixo compreendido entre a cidade de Arequipa (Peru) e o Estado do Acre (Brasil), e poderá servir de exemplo e motivação para o aumento da integração pela IIRSA (BEAL, 2011).

O tema foi escolhido devido à existência de um projeto para a construção de um porto na cidade de Arequipa, denominado Puerto Corío (SALAZAR; LOZADA, 2017), considerando uma apresentação feita pelo engenheiro Elvis Jump, que explica a viabilidade desse porto e as possibilidades de movimentação de cargas brasileiras (GOMES, 2014).

Este artigo é parte da evolução de uma tese que investiga a viabilidade e o potencial dessa proposta, com base em estudos existentes, por meio de metodologia qualitativa, com foco na revisão bibliográfica, e, em segunda etapa da investigação, busca de informações com as referências disponíveis, caracterizando-se como uma investigação hermenêutica interpretativa, com o seguinte objetivo geral: formular uma proposta que sustente

o potencial de um eixo multimodal Corío-Acre como modelo de desenvolvimento nacional do Peru e do Brasil no marco da integração binacional.

A necessidade da integração regional sul-americana

Desde a independência dos países sul-americanos, é evidente a necessidade de manter ou obter acesso ao mar, ou melhorar suas possibilidades de integração com importantes rotas do comércio mundial. O caso mais emblemático é o dos Estados Unidos da América (EUA), que foi o país pioneiro a buscar a expansão territorial para obter as duas costas oceânicas: a atlântica e a pacífica. Isso, por si só, não foi suficiente para alavancar seu crescimento, haja vista que, posteriormente, os norte-americanos se apoiaram em países como o Panamá para a construção de um canal que ligasse os oceanos Atlântico e Pacífico, que se tornou um importante ponto estratégico para as rotas comerciais e sede de uma base militar estadunidense por longo período.

Na América do Sul, a Bolívia é um dos países com mais dificuldades em conseguir uma rota para levar sua produção ao comércio mundial e receber produtos do exterior. Assim, depende de Brasil, Peru e Chile para seu desenvolvimento nacional, por estar localizada entre o Brasil e os países da costa do Pacífico (TRAVASSOS, 1938).

Dessa forma, alguns aspectos facilitam analisar a necessidade constante de integração regional. Os países da costa do Pacífico não têm saída para o Atlântico e o Brasil precisa de saída para o Pacífico. Além disso, cresce o interesse de países como a China em melhorar a infraestrutura local para reduzir os custos das importações e exportações feitas na região. O transporte de matérias-primas brasileiras para a China pelo Atlântico é feito por uma rota com cerca de 3.000 quilômetros a mais por mar do que pelo Pacífico (MUÑOZ, ROMERO, 2010).



Figura 1 – Rotas marítimas a partir do porto de Coríó
 Fonte: MUÑOZ, ROMERO, 2010

A necessidade dessa integração é evidente, tanto que já existe a rodovia Interoceânica, que atende parcialmente a esse objetivo. O modal rodoviário, no entanto, não é capaz de responder a todas as necessidades existentes. Ele se torna inviável para escoar grandes produções de alimentos, como é o caso da soja brasileira que é exportada para a China, pois a utilização desse modal se mostra muito mais custosa do que o transporte por ferrovias.

Assim, uma melhor eficiência nessa rota poderia ser atingida com outras opções de transporte, como o modal ferroviário por exemplo, tornando-a multimodal, levando a produção para um porto que possa receber navios de grande porte, como o Super Post Panama e o Ultra Large Container Vessels (SALAZAR; LOZADA, 2017).

Acredita-se que a implementação de modais de transporte adicionais aos existentes nessa região diminuiria bastante o custo dos produtos brasileiros, proporcionaria mais desenvolvimento também para Bolívia e Peru, da mesma forma que iria contribuir para a manutenção da soberania desses países na floresta amazônica. **Mas qual porto construir e onde realizar essa construção?** Conforme apontado por Salazar e Lozada (2017), existe uma possibilidade em construir um porto na cidade de Arequipa, situada na costa do Peru, e que poderia ser denominado de Puerto Coríó.



Figura 2 – Benefícios do Puerto Coríó
 Fonte: SALAZAR; LOZADA, 2017

Bases teóricas e normativas da integração binacional

No Brasil, a integração regional está tipificada na Carta Magna, que prevê, em seu artigo 4º, a consolidação de uma sociedade integrada na região (BRASIL, 1988). As conexões econômica, política, social e cultural entre os povos da América do Sul, América Central e o México fazem parte do documento de mais alto nível do país. Para isso, é importante que o Brasil coloque em prática a sua postura política nas relações internacionais, particularmente no que diz respeito à liberdade dos povos e de não ingerência nos assuntos internos dos países, visando à manutenção da paz mundial.

No Peru, os investimentos ligados à infraestrutura nacional e à integração regional estão tipificados na Política Nacional Multissetorial de Segurança e Defesa Nacional até 2030, que determina a necessidade de buscar o desenvolvimento nacional. Além desse documento, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Nacional até 2050 é outra norma que abriga os aspectos relacionados à segurança, à defesa e ao desenvolvimento. Em seu item 3, o plano destaca a necessidade de promover o crescimento econômico sustentável, por meio de seu emprego para a sociedade (PERU, 2017).

Em síntese, pelas normas legais existentes nos dois países, existe a possibilidade de construção de

um porto na região de Arequipa e sua integração com o Brasil, como futura e importante oportunidade de trabalho para muitos cidadãos peruanos (PERU, 2017).

No Brasil, estudiosos de geopolítica envolvidos com planejamento e discussão dos problemas nacionais adotaram as teorias geopolíticas da Europa para adequá-las às necessidades regionais, como o general brasileiro Mário Travassos, que, em sua pesquisa sobre os aspectos geográficos da América do Sul, destacou a necessidade da integração regional, enfatizando a importância da integração das regiões internas do Brasil com os demais países sul-americanos, identificando nosso país como responsável por vê-las projetadas na América do Sul, sobretudo por sua extensão territorial, que corresponde a cerca de 50% do subcontinente (TRAVASSOS, 1942).

A partir dessa teoria, planos e projetos foram executados com o objetivo de realizar a integração regional, como a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (HONÓRIO, 2017). Rodrigues e Migon (2017) também enfatizam a necessidade de o país fomentar o desenvolvimento nacional alinhado às necessidades estratégicas da defesa nacional, tendo o setor de defesa nacional a capacidade de promover o desenvolvimento em infraestrutura, sem negligenciar os aspectos relacionados à segurança e defesa.

Um dos entraves para a concretização da referida integração, entretanto, é a ligação territorial interna do país, como a conexão entre o Estado do Acre – que faz fronteira com a Bolívia e o Peru – com os demais estados brasileiros. Isso, porém, está sendo resolvido com as atuais medidas do governo brasileiro voltadas para buscar a melhor infraestrutura para a integração interna do Brasil, como, por exemplo, a inauguração da ponte sobre o rio Madeira, que liga o Acre às demais regiões do país (O GLOBO, 2021).

A maioria dos países com fronteiras terrestres tendem a realizar suas relações com mais facilidade, por meio da integração binacional, iniciativa que surge de forma espontânea, sobretudo com as populações locais na floresta amazônica do Brasil e do Peru. Esse fato pode ser observado em cidades como Assis Brasil (cida-

de brasileira) e Iñapari (cidade peruana), onde a ponte sobre o rio Acre, construída em 2005, consolidou uma das mais importantes obras de integração regional, com potencial para levar a produção dos países aos oceanos Atlântico e Pacífico, possibilitando a redução de custo dos produtos comercializados com China e África.

A integração entre os países se dá de várias formas, seja política, econômica, social ou militar. Sausi e Oddone (2013) explicam que a integração entre os países sul-americanos é facilitada pela posição geográfica. Brasil e Peru são vizinhos e têm a selva amazônica como ponto estratégico regional, o que impõe uma necessidade de integração entre ambos. Esses autores apresentam essa integração como física, por meio da IIRSA, e concluem que a integração entre esses dois países é um instrumento fundamental para o desenvolvimento econômico.

A integração territorial da região entre Peru e Brasil é uma oportunidade para consolidar uma rede de transporte que beneficiará a população local, promovendo o crescimento econômico e o consequente desenvolvimento social, facilitando, assim, as comunicações regionais por meio de intercâmbios culturais já existentes, mas necessários para mudanças comerciais e ocupação das lacunas demográficas existentes, trazendo desenvolvimento econômico para os dois países (SILVA; SIMIONE, 2020).

Com o mundo globalizado, a dinâmica mundial muda constantemente devido às necessidades sociais, econômicas ou ambientais, determinadas por atores estatais e paraestatais, surgindo, dessa forma, áreas pouco exploradas pelos Estados. Com isso, a integração se apresenta como uma solução para facilitar a cooperação com regiões distantes e inóspitas, onde os governantes falham em estabelecer as regras determinantes para a ordem estatal. Essa realidade afeta diretamente a soberania dos países em regiões inóspitas e/ou de difícil acesso, especialmente Brasil e Peru, que têm em comum a floresta amazônica, local de interesse internacional e carente de infraestrutura adequada (ANDRADE; GRANZIERA, 2021).

A integração vai além de uma simples iniciativa. É um processo construído ao longo do tempo por meio das relações bilaterais entre os Estados e que poderá

facilitar a presença estatal em áreas de difícil acesso, promovendo o desenvolvimento das populações locais, seja por questões sociais, econômicas e até mesmo fatores ambientais, como no caso da floresta amazônica. Em outra perspectiva: trata-se de garantir a defesa na-

cional. Assim, especificamente o eixo existente entre Peru e Brasil torna-se um caso real a ser analisado para que a infraestrutura existente possa ser melhorada, a fim de incrementar um eixo multimodal, aumentando as relações comerciais existentes.



Figura 3 – Eixo de integração Acre-Peru
Fonte: SILVA; SIMIONE, 2020

Potencial do eixo multimodal Coríó-Acre: modelo de desenvolvimento nacional

Os eixos multimodais permitem o transporte de cargas realizado por, pelo menos, dois tipos de meios de locomoção, sendo que o operador, na sua origem, utiliza-os para levar a mercadoria até seu destino final (MUÑOZ; ROMERO, 2010). Assim, esse tipo de eixo pode ser contratado por um único operador, denominado operador de transporte multimodal (OTM), responsável pela assinatura de um contrato para a entrega da mercadoria, pelos diversos meios disponíveis, entre os países de origem e destino.

O mais importante é a quantidade de meios de transporte necessários para a existência de um eixo

simples e sua transformação em multimodal. De acordo com a **figura 3**, pode-se observar que, no eixo de integração Acre-Peru, há uma rodovia (BR-364). Essa rodovia interliga ambos os países, tornando-se a principal via de ligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico, unindo o litoral brasileiro ao litoral peruano.

As regiões litorâneas desses países são formadas por diversos portos. Dentre os mais importantes do Brasil, está o porto de Santos, que é o de maior destaque no país e na América Latina, único capaz de suportar grande quantidade de exportações da soja do Brasil para o exterior (SILVA, 2014). Além disso, o porto de Santos também é responsável por grande parte das importações brasileiras. Dentre os produtos comercializados no porto de Santos, cabe destaque à soja porque é

um dos principais produtos de comércio entre Brasil e China. A viabilização do eixo multimodal Coríó-Acre reduziria o custo de transporte do produto, uma vez que seria escoado pelo oceano Pacífico, diferente do que ocorre atualmente, em que a soja é escoada pelo oceano Atlântico.

A rodovia Interoceânica é uma via terrestre que liga Brasil e Peru. É, portanto, um eixo existente que pode ser um caminho viável para um futuro eixo multimodal, com a construção de uma ferrovia, que permitiria aumentar o transporte de matéria-prima do Brasil para países como a China e o Leste asiático. Além disso, o atual projeto de construção do porto de Coríó criará

mais possibilidades de que isso seja de fato eficaz, reduzindo o custo de importação e exportação do Brasil.

Os países sul-americanos são grandes produtores de *commodities* agrícolas e minerais. Esse comércio não possui valor agregado considerável, já que não são produtos com tecnologia, mas são insumos essenciais para a produção industrial em países como a China. É importante destacar, no entanto, que essas *commodities* são imprescindíveis para a manutenção das economias dos países sul-americanos. Assim, a integração entre Brasil e Peru redundará na redução dos custos de transporte, facilitando a exportação dessas *commodities* (CACIATORI, 2022).

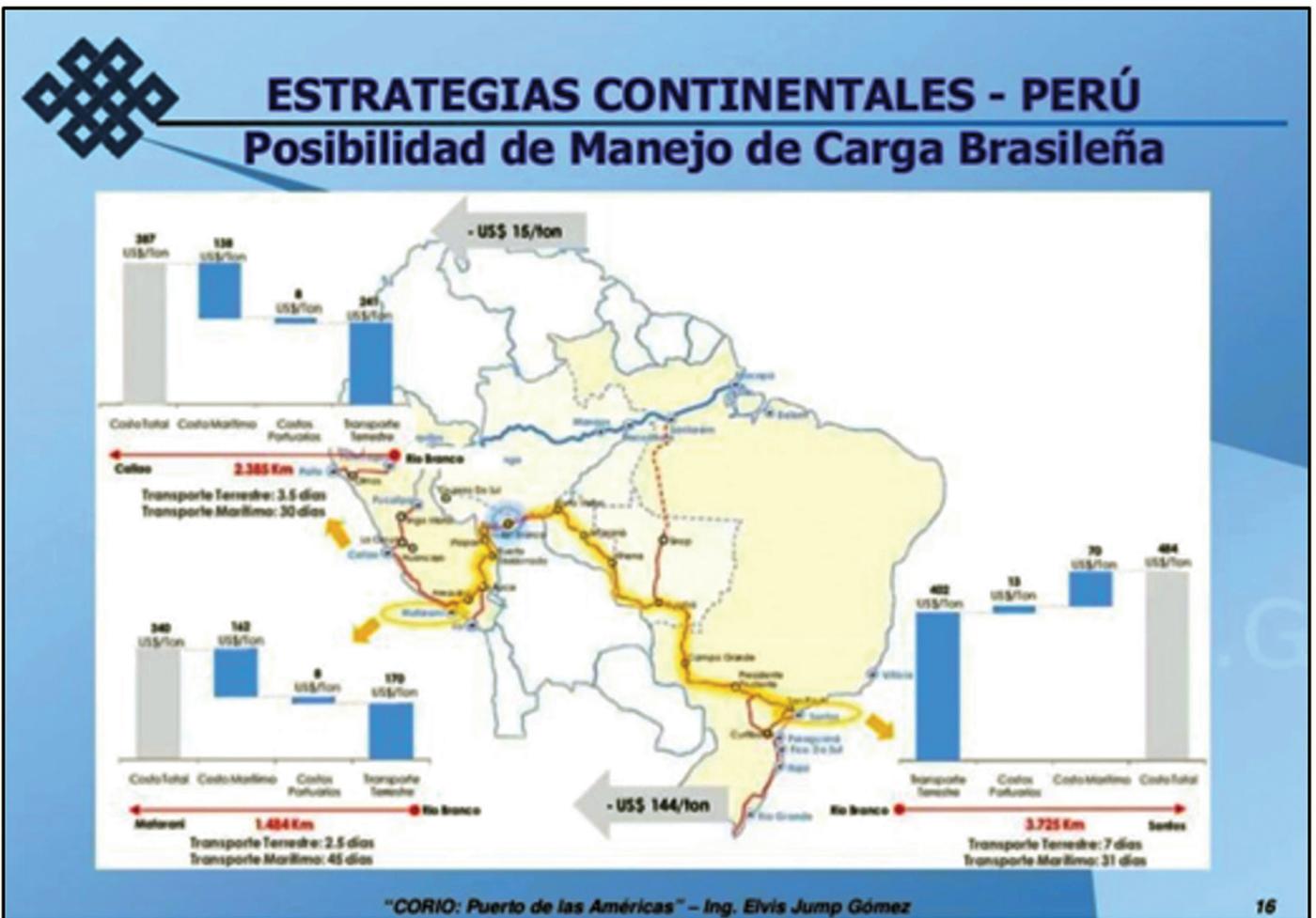


Figura 4 – Possibilidade de movimentação de carga brasileira
 Fonte: GOMES, 2014

A **figura 4** mostra o eixo interoceânico existente entre o Acre, no Brasil, até Arequipa, na costa do Peru. Trata-se de uma rodovia que já realiza atividades de movimentação de cargas, mas não suporta todo o volume necessário para exportação e importação. Isso justifica a importância de adicionar outro modal de transporte nesse eixo (no caso em questão, o modal ferroviário), transformando-o em um eixo multimodal, aumentando, desse modo, a movimentação de cargas entre esses países.

Acredita-se que os benefícios gerados pela criação do eixo multimodal nessa região podem atender a importantes demandas causadas pela existência de lacunas demográficas nesse local, em particular a exclusão social na fronteira, especialmente na floresta amazônica, além de trazer desenvolvimento para Brasil e Peru, devido ao aumento da movimentação de produtos e redução do seu custo.

Modelos de desenvolvimento nacional

Os modelos de desenvolvimento evidenciados na América Latina são quatro: o modelo keynesiano e o estado de bem-estar; o modelo baseado na substituição de importações; o modelo neoliberal; e o modelo de planejamento econômico centralizado (ORTEGA; GIRALDO, 2007).

O **modelo keynesiano e o estado de bem-estar** é definido pela teoria geral do emprego. Por essa teoria, os juros financeiros e o dinheiro estão relacionados a fatores como renda, consumo, poupança e investimento, em vez da determinação de preços, reconhecendo as taxas de emprego como o principal fator de crescimento de uma nação, prosperidade e desenvolvimento humano.

O **modelo baseado na substituição de importações** está relacionado aos tipos de importações na região, com a modernização e perda de oportunidades com exportações de baixo valor agregado, ocasionando baixo poder aquisitivo da população e aumento da pobreza.

O **modelo neoliberal** é definido por diversas formas de interação dos indivíduos, em que a prestação de ser-

viços surge como mercadoria. Essas formas de interação geram negociações contratuais para os indivíduos, com o princípio da livre concorrência.

O **modelo de planejamento econômico centralizado** é o de máxima interferência do Estado, que se torna o verdadeiro dono da economia do país, organizando tudo relacionado à produção, tipos de indústrias e alocação de recursos. Nesse modelo, não há livre concorrência.

Além dos modelos tradicionais, existem **modelos de desenvolvimento com base no meio ambiente**, cuja preocupação está relacionada à preservação ambiental, particularmente nos países da América Latina. A evolução dos modelos de desenvolvimento com esse enfoque surge a partir do início do processo de globalização mundial (HERNÁNDEZ, 2019).

Dessa forma, uma combinação entre a preocupação com o desenvolvimento humano, que busca melhores condições de vida para os indivíduos, e a preservação do meio ambiente de acordo com o território resultará em um modelo de desenvolvimento local. Dos modelos de desenvolvimento nacional apresentados, acredita-se que o associado ao meio ambiente seja o mais viável para a construção do eixo multimodal entre Coríó e o Acre.

Considerações finais

A integração binacional pela construção do porto Coríó e da ferrovia ao longo da rodovia Interoceânica parece não só efetivo projeto de desenvolvimento, mas também eficaz medida de segurança e defesa nacional tanto para o Brasil quanto para o Peru.

Essa integração já existe, mas precisa ser incrementada com a construção da ferrovia para se obter maior eficiência no escoamento de produtos entre os países. Existem, no entanto, fatores que são decisivos para a consolidação desse projeto: a realização de acordos bilaterais entre os governos do Brasil e do Peru; a integração interna dos dois países para que o escoamento da produção regional chegue até a região de Arequipa, no Peru, e no Acre, no Brasil. Finalmente, a construção do porto de Coríó é um dos aspectos motivadores para

atrair investimentos do Brasil para a consolidação da ferrovia até Arequipa.

Por fim, como possível modelo de desenvolvimento, a mais viável deve estar baseada na sustentabilidade local, com mínima intervenção do Estado na economia regional, aumento de empregos para a população, melhoria de infraestrutura, mas com preservação do meio ambiente, particularmente da selva amazônica.

Assim, é importante sustentar o desenvolvimento social e econômico, em um primeiro momento e, pos-

teriormente, o desenvolvimento cultural, pela facilidade de convivência entre as populações, especialmente se a ferrovia transportar também pessoas, além da produção. Consequentemente, importante haver o incremento de atividades militares nas fronteiras entre Brasil e Peru, com aproveitamento da logística existente, mantendo a cooperação com a finalidade de também reduzir os ilícitos transfronteiriços. 

Referências

ANDRADE, Laura de Nazaré Rocha; GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Embarques paradiplomáticos na tríplice fronteira amazônica:** Brasil, Colômbia e Peru (2021). Revista Tempo do Mundo, nº 27, p. 305-324, 2021. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/revistas/index.php/rtm/article/view/329/315>. Acesso em: 25 maio 2022.

BEAL, Xavier Vargas. **¿Cómo hacer investigación cualitativa?** Una guía práctica para saber qué es la investigación en general y cómo hacerla, con énfasis en las etapas de la investigación cualitativa. México: Etxeta, 2011.

BRASIL. Congresso Nacional. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Congresso Nacional, 1988.

BRASIL Ministério das Relações Exteriores. **Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da UNASUL**. MRE, 2011. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/conselho-de-infraestrutura-e-planejamento-cosiplan-da-unasul-rio-de-janeiro-28-abril-2011. Acesso em: 20 maio 2022.

CACIATORI, Emanuela Gava. **Las relaciones comerciales entre Brasil y China en el siglo XXI:** una lectura desde la Teoría de la Dependencia. Revista de Ciências Humanas, Vol. 1, nº 22, p. 156-176, 2022. Disponível em: https://periodicos.ufv.br/RC_H/article/view/13751/7122. Acesso em: 15 jun 2022.

GOMES, Elvis Pular. **Corío Puerto de las Américas**. Apresentação em power point realizada pelo engenheiro Elvis Pular Gomes, 2014. Disponível em: <https://es.slideshare.net/elvisjump/corio-puerto-de-las-americas-ing-elvis-jump-gmez>. Acesso em: 12 maio 2022.

HERNÁNDEZ, Raúl Fonseca. **El desarrollo sostenible humano local:** La evolución de la inclusión del territorio en las teorías del desarrollo. Economía y desarrollo, Vol. 162, nº 3, 2019. Disponível em: <https://revistas.uh.cu/econdesarrollo/article/view/1658>. Acesso em: 2 jun 2022.

HONÓRIO, Karen. **IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana**. Observatório de Regionalismo, 2017. Campinas: UNICAMP, 2017.

IIRSA. **Agenda de Projetos Prioritários de Integração – Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento**. IIRSA, 2011. Disponível em: http://iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/api_agenda_de_projetos_port.pdf. Acesso em: 10 maio 2022.

MUÑOZ, Carla Andrea; ROMERO, Carlos Steven Neira. **El Transporte Multimodal y la Incorporación de una Póliza de Seguros en el Proyecto Eje Multimodal Manta-Manaos**. Projeto de Graduação na Universidad Católica Santiago de Guayaquil, 2010. Guayaquil: Universidad Católica Santiago de Guayaquil, 2010.

O GLOBO. **Ponte do Abuña sobre o rio Madeira é inaugurada na sexta feira (7) e gera expectativas para o desenvolvimento da região**. G1, 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2021/05/06/ponte-do-abuna-sobre-o-rio-madeira-e-inaugurada-na-sexta-feira-7-e-cria-expectativa-para-o-desenvolvimento-da-regiao.html>. Acesso em: 10 ago 2022.

ORTEGA, Luz M. Mejía; GIRALDO, Álvaro Franco-Giraldo. **Protección Social y Modelos de Desarrollo en América Latina**. Revista de Salud Pública, Vol. 9 nº 3, p. 471-483, 2007. Disponível em: <https://www.scielosp.org/pdf/rsap/v9n3/v9n3a16.pdf>. Acesso em: 20 jun 2022.

PALÁCIOS, Simon Pedro Izcará. **Manual de Pesquisa Qualitativa**. México: Fontamara, 2014.

PERU. Presidência da República. **Decreto Supremo 12-2017-DE – Política Nacional de Segurança e Defesa**. Lima: Presidência da República, 2017.

RODRIGUES, Anselmo de Oliveira; MIGON, Eduardo Xavier Ferreira Glaser. **A Infraestrutura Nacional e o Atendimento às Necessidades Estratégicas da Defesa Nacional**. Revista da Escola Superior de Guerra, Vol. 32, nº 66, p. 90-110, 2017.

SALAZAR, Adriana Chama; LOZADA, Jenifer Talavera. **Puerto Corío, una Propuesta de Desarrollo para la Macro Región Sur 2018-2022**. Trabalho de Conclusão de Curso na Universidad Católica de Santa María. Arequipa: Universidad Católica de Santa María, 2017.

SAUSI, José Luis Rhi; ODDONE, Nahuel. **Cooperación transfronteriza e integración: oportunidades para el desarrollo del Perú**. Revista Tendencias, Vol. 13, nº 1, p. 239-264, 2013. Disponível em: <https://revistas.udenar.edu.co/index.php/rtend/article/view/524/560>. Acesso em: 15 maio 2022.

SILVA, Karine Martins da. **Um breve estudo sobre o escoamento da soja no Brasil pelo porto de Santos**. Trabalho de Conclusão de Curso no Centro Universitário Estadual da Zona Oeste – UEZO, 2014. Rio de Janeiro: UEZO, 2014.

SILVA, Ednilson Gomes; SIMIONE, Silvio. **BR-364: Nos confins da fronteira oeste do Brasil – uma estrada para a integração rodoviária do Acre (Cruzeiro do Sul) com Ucayalli (Pucallpa)**. Ciência Geográfica-Bauru, XXIV, Vol. XXIV, nº 2, p. 554-575, 2020. Disponível em: https://agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXIV_2/agb_xxiv_2_web/agb_xxiv_2-06.pdf. Acesso em: 25 maio 2022.

TRAVASSOS, Mário. **Projeção Continental do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, 1938.

TRAVASSOS, Mário. **Introdução à geografia das comunicações brasileiras: (ensaio)**. Rio de Janeiro: Biblioteca José Olympio, 1942.