



**OBSERVATORIO**  
AMÉRICA LATINA  
ASIA PACÍFICO

## Documentos de Trabajo

### TRANSFORMACIONES GEOECONÓMICAS EN AMÉRICA DEL SUR: AMACRO, INTEGRACIÓN REGIONAL Y ASIA-PACÍFICO

Pedro Silva Barros

Luciano Wexell Severo

Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

Helitton Christoffer Carneiro

**DT 003/21**

Setiembre, 2021



# **TRANSFORMACIONES GEOECONÓMICAS EN AMÉRICA DEL SUR: AMACRO, INTEGRACIÓN REGIONAL Y ASIA-PACÍFICO<sup>1</sup>**

**Pedro Silva Barros<sup>2</sup>**

**Luciano Wexell Severo<sup>3</sup>**

**Cristovão Henrique Ribeiro da Silva<sup>4</sup>**

**Helitton Christoffer Carneiro<sup>5</sup>**

---

<sup>1</sup> La investigación que dio origen a este artículo forma parte del proyecto “Integración Regional: Brasil y América del Sur”, de la Dirección de Estudios y Relaciones Económicas y Políticas Internacionales (DINTE) del Instituto de Investigación Económica Aplicada del Brasil (IPEA). La primera publicación sobre el tema de este artículo fue la Nota Técnica Preliminar del IPEA: “*A Ponte do Abunã e a Integração da Amacro ao Pacífico*”.

<sup>2</sup> Técnico de Planeamiento e Investigación del IPEA. Correo electrónico: [pedro.barros@ipea.gov.br](mailto:pedro.barros@ipea.gov.br).

<sup>3</sup> Docente de la Universidad Federal de Integración Latinoamericana (UNILA), investigador visitante del IPEA. Correo electrónico: [luciano.severo@unila.edu.br](mailto:luciano.severo@unila.edu.br).

<sup>4</sup> Docente de la Universidad Federal del Acre (UFAC), investigador visitante del IPEA. Correo electrónico: [cristovaosilva@ufac.br](mailto:cristovaosilva@ufac.br).

<sup>5</sup> Estudiante de la maestría en Economía Aplicada en la Universidad Federal de Integración Latinoamericana (UNILA), ayudante de Investigación del IPEA. Correo electrónico: [helitton.carneiro@ipea.gov.br](mailto:helitton.carneiro@ipea.gov.br).



**Serie: Documentos de Trabajo**

## **Transformaciones Goeconómicas en América del Sur: AMACRO, Integración Regional y Asia Pacífico**

**DT 003/21**

Setiembre, 2021

Las opiniones expresadas en el documento pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente las de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) o Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Los documentos de trabajo del Observatorio son seleccionados y distribuidos con el fin de promover la discusión durante el ciclo de sesión del VI Seminario.

OBS-AL-AP/DT 003/21

© 2021 por Observatorio América Latina – Asia Pacífico y también sus autores. Todos los derechos reservados. Se pueden citar secciones breves de texto sin permiso explícito siempre que se otorgue un crédito completo, incluido el aviso © y a la fuente.

## Resumen

Este artículo busca analizar el potencial de integración de América del Sur, particularmente de la Zona de Desarrollo de la Amacro, con Asia-Pacífico. El trabajo parte de las oportunidades creadas por los grandes cambios tectónicos, tanto los ambientales como los resultantes del dinamismo económico del Este Asiático, para evaluar los impactos que las mejoras en la infraestructura regional pueden generar para aumentar la competitividad y productividad de las exportaciones de los estados del Acre, Amazonas y Rondônia hacia el Pacífico, a través de los puertos peruanos, y para la propia costa oeste de América del Sur. No se considera sostenible la repetición lineal en la Amacro del proceso de ocupación territorial y productiva ocurrido, en las últimas décadas, en Mato Grosso y en el Matopiba. Se propone que la planificación de la Amacro esté, al mismo tiempo, comprometida con los esfuerzos de la reactivación pospandemia compatibles con los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030, con los Horizontes 2030 (Cepal) y con los debates sobre el Nuevo Acuerdo Verde, y que considere las posibilidades de agregación de valor que se abren gracias al ahorro de tiempo y a las ventajas logísticas de una salida directa del extremo oeste brasileño en los puertos peruanos.

**Palabras clave:** Amacro, Asia-Pacífico, integración regional.

## Resumo

Este artigo busca analisar o potencial de integração da América do Sul, particularmente da Zona de Desenvolvimento da Amacro, com a Ásia Pacífico. Parte-se das oportunidades abertas pelas grandes mudanças tectônicas tanto ambientais como do dinamismo econômico do Leste asiático para avaliar os impactos que as melhorias na infraestrutura regional podem gerar para o aumento da competitividade e produtividade das exportações dos estados do Acre, Amazonas e Rondônia para o Pacífico, via portos peruanos, e para a própria costa oeste da América do Sul. Considera-se que não é sustentável a repetição linear na Amacro do processo de ocupação territorial e produtiva que ocorreu nas últimas décadas no Mato Grosso e no Matopiba. Propõe-se que o planejamento da Amacro esteja, ao mesmo tempo, engajado nos esforços de retomada pós-pandemia compatíveis com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) 2030, o Horizontes 2030 (Cepal) e os debates sobre o Novo Acordo Verde e considere as possibilidades de agregação de valor que se abrem com economia de tempo e com os ganhos logísticos de uma saída direta do extremo oeste brasileiro pelos portos peruanos.

**Palavras-chave:** Amacro; Ásia Pacífico; integração regional.

## Abstract

This article aims to analyze the potential for integration of South America, particularly the Amazon Development Zone, with Asia Pacific. It starts from the opportunities generated by the great changes, both environmental and economic of East Asia, to assess the impacts that improvements in regional infrastructure can generate to increase the competitiveness and productivity of exports from the states of Acre, Amazonas and Rondônia to the Pacific, via Peruvian ports, and to the west coast of South America. It is considered that the linear

repetition in Amacro of the process of territorial and productive occupation that occurred in recent decades in Mato Grosso and Matopiba is not sustainable. The paper proposes that Amacro's planning should be, at the same time, engaged in post-pandemic recovery efforts compatible with the Sustainable Development Goals (SDGs) 2030, Horizons 2030 (ECLAC) and the debates on the New Green Agreement and it should consider the possibilities of adding value that open up with time savings and the logistical gains of a direct departure from the far west of Brazil to Peruvian ports.

**Keywords:** Amacro; Asia Pacific; Regional Integration

Para facilitar su lectura, se presenta una lista de las siglas de los estados brasileños utilizadas en la presente publicación, las cuales se escribirán por extenso solamente en su primera aparición:

**AC:** Acre  
**AM:** Amazonas  
**AP:** Amapá  
**BA:** Bahia  
**MS:** Mato Grosso do Sul  
**MT:** Mato Grosso  
**PA:** Pará  
**PE:** Pernambuco  
**PI:** Piauí  
**PR:** Paraná  
**RJ:** Rio de Janeiro  
**RO:** Rondônia  
**RS:** Rio Grande do Sul  
**TO:** Tocantins  
**SC:** Santa Catarina  
**SP:** São Paulo

## Tabla de contenido

1. Introducción.....	8
2. Transformaciones Geopolíticas, Integración Regional y zona AMACRO .....	10
3. Evolución, diagnósticos, y potencialidades del comercio internacional de la zona AMACRO.....	15
3.1. Comercio exterior del Acre.....	15
3.2. Comercio exterior del Amazonas.....	25
3.3. Comercio internacional de Rondônia.....	31
4. Consideraciones finales.....	39
5. Referencias .....	41

## 1. INTRODUCCIÓN

El mundo contemporáneo está atravesando profundas transformaciones geoeconómicas, que abarcan cuestiones de índole ambiental, científica, política, social y productiva, entre otras. Entre estas grandes transformaciones, se destacan tres, que pueden considerarse “cambios tectónicos” (Cepal, 2016; IPEA, 2020), y que se abordan a continuación:

- El debate creciente sobre los temas ambientales y la búsqueda por superar los modelos de desarrollo marcados por la explotación no sostenible de los recursos naturales.
- El considerable aumento de la relevancia económica del Sudeste Asiático en las últimas décadas y el consecuente desplazamiento del eje dinámico de la economía mundial del Atlántico Norte hacia el Asia-Pacífico.
- Los desafíos de enfrentar una pandemia de alcance global, y las dificultades de planificar y de implementar políticas públicas eficaces para la recuperación y la reactivación de las economías en el escenario pospandémico.

Asimismo, se busca evaluar el impacto de las obras de infraestructura de transportes en la dinámica comercial y productiva de los estados de la zona Amacro, principalmente, en lo concerniente a las externalidades positivas surgidas de los proyectos de integración carretera en la región, como el caso de dos puentes internacionales: entre Brasiléia (Acre) y Cobija (Bolivia), y entre Assis Brasil-AC e Iñapari (Perú). Asimismo, se consideraron las repercusiones que tienen, en el comercio de la región, la pavimentación de la carretera peruana entre las ciudades de Puerto Maldonado y Cusco, concluida en 2010, y la construcción del puente Billingham, sobre el río Madre de Dios, finalizada en 2011.

No menos importantes son los comentarios referentes a la fase final de la ejecución del puente de Abunã (Rondônia), sobre el río Madeira. Gracias a este puente, por primera vez el estado del Acre estará conectado por carretera con el estado de Rondônia y con el resto del Brasil, de forma ininterrumpida. El puente de Abunã reviste también una gran importancia, ya que está ubicado en el “centro” del área de la Amacro. En conclusión, se busca evaluar los impactos de los proyectos de infraestructura de transportes sobre el planeamiento de políticas públicas y la ejecución de planes de desarrollo local, de integración regional y fronteriza, de beneficios logísticos y de productividad, y de facilitación de conexiones con los importantes mercados sudamericanos —especialmente, el peruano—, y con los mercados emergentes del Asia-Pacífico.

Los datos analizados indican que la Amacro vivirá una gran transformación en las próximas décadas, de magnitud similar a la experimentada en el Mato Grosso<sup>6</sup> y que está ocurriendo en el sur de Rondônia. El desafío es aunar esfuerzos de forma inmediata y aprender de las lecciones del pasado, para evitar las externalidades negativas de la expansión agrícola, como sucedió en la región Centro-Oeste y en el Matopiba (parte de los estados de

---

<sup>6</sup> Las ventas internacionales del Mato Grosso crecieron dieciocho veces entre 2000 y 2020, pasando de US\$ 1.030 millones a US\$ 1.820 millones. La cifra alcanzada representa un récord histórico; este estado nunca le vendió tanto al mundo. En 2020, el flujo de las ventas del Mato Grosso se canalizó mediante puertos del océano Atlántico: el 66% salió por las regiones Sur y Sudeste, y el 33%, por puertos del Arco Norte. Por su parte, las importaciones de este estado aumentaron más de veinte veces entre los años 2000 y 2020, totalizando, en 2020, US\$ 1.800 millones. El 80% de este monto, aproximadamente, corresponde a fertilizantes. Veinte años antes, las compras del estado no alcanzaban los US\$ 90 millones.



Maranhão, Tocantins, Piauí y oeste de Bahia). La Amacro deberá reforzar el uso organizado y consciente del suelo y frenar la devastación ilegal, a fin de asegurar su éxito socioeconómico. El Matopiba, como concepto, surgió luego de constatarse que la realidad económica traía aparejados altos costos ambientales y un aprovechamiento limitado de los beneficios sociales debidos al aumento de la producción. En la Amacro, se podrá definir el modelo de desarrollo al comienzo de la nueva realidad económica y su planeamiento será más adecuado si se incluye la conexión con el Pacífico.

En la medida en que los “movimientos tectónicos” en el Sistema Internacional avancen, será cada vez más evidente la viabilidad y la necesidad de impulsar intercambios de la Amacro y de áreas dinámicas adyacentes, como el Mato Grosso, con los mercados sudamericanos y del Oriente, por medio de rutas bioceánicas alternativas. En este sentido, el conjunto de infraestructuras que componen los corredores bioceánicos deben pensarse no como proyectos que compiten entre sí, sino como caminos complementarios, con un gran potencial para aumentar la circulación intra y extrarregional. Además de contemplar los aspectos de conectividad, es necesario implementar una serie de inversiones prioritarias fundamentales, principalmente en lo que respecta a adaptaciones de puertos en Chile y Perú.

MAPA 1. América del Sur - Corredores bioceánicos seleccionados



Elaboración de los autores.

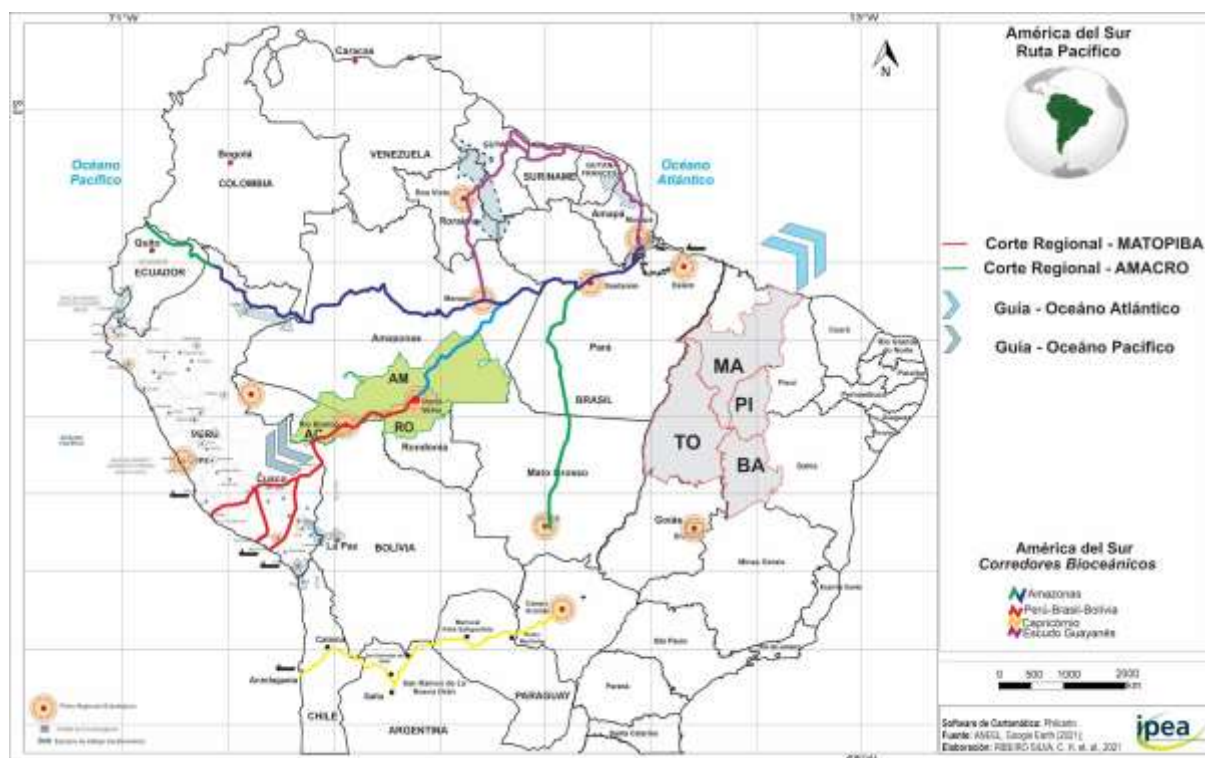
La creciente importancia de las hidrovías del Arco Norte Brasileño, como ruta de salida de la producción de granos de la región Centro-Oeste, constituye un ejemplo de que la viabilidad de proyectos de infraestructura logística varía con el paso del tiempo y de que está condicionada por constantes cambios económicos. Hace dos décadas y media, la casi exclusividad del transporte por carretera de granos con dirección a los puertos de Santos (San Pablo) y de Paranaguá (Paraná) era muy poco cuestionada.

## **2. TRANSFORMACIONES GEOPOLÍTICAS, INTEGRACIÓN REGIONAL Y ZONA AMACRO**

Tanto América del Sur como la zona Amacro están inmersas en un escenario desafiante, marcado por grandes transformaciones y por una alta complejidad. Planificada para ser una Zona de Desarrollo Sostenible, la Amacro reúne 32 municipios brasileños del sur del estado de Amazonas, del este del estado del Acre y del norte y oeste del estado de Rondônia. El nombre es un acrónimo formado por las siglas de los tres estados que la componen. La Amacro nace con el potencial de integrarse a los países sudamericanos y a los mercados dinámicos del Asia, por medio de rutas bioceánicas y de infraestructuras portuarias en el Pacífico. Esta nueva zona, si se la planifica y ejecuta adecuadamente, puede convertirse en una alternativa económica ambientalmente sostenible para la población de la región.

En este sentido, son exitosas las experiencias de gobernanza a partir del Grupo de Trabajo del Corredor Carretero Bioceánico entre Porto Murtinho (Mato Grosso do Sul) y los puertos del norte de Chile, que, desde 2015, mantiene reuniones con los principales actores e instituciones de los cuatro países involucrados en la iniciativa (Barros et al, 2020). Lo que se propone es el que la planificación de la Amacro esté, al mismo tiempo, encuadrada en los esfuerzos de recuperación pospandémica compatibles con los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030, con el Horizontes 2030 (Cepal) y con los debates sobre el Nuevo Acuerdo Verde (Peters, Jandrić & Hayes 2021). Al mismo tiempo, se deben tener en cuenta las posibilidades de agregación de valor que surgen gracias a la reducción de tiempos y a las ganancias logísticas que proporciona una salida directa al Pacífico del extremo oeste brasileño por los puertos peruanos.

## MAPA 2. América del Sur - Amacro, Matopiba e infraestructura de integración



Elaboración de los autores.

Mientras que el Matopiba —parte de Maranhão, Tocantins, Piauí y oeste de Bahia— se sitúa en la región de transición de los biomas de la Amazonia, el *cerrado* y ecotonos, la Amacro está enteramente localizada en el bioma amazónico. Otra gran diferencia entre el Matopiba y la Amacro, además de las características geográficas, sociales, políticas e históricas propias de cada una, radica en las posibilidades que existen de poder orientar la distribución de la producción. Esto es posible porque el flujo de la región del Matopiba está notoriamente dirigido hacia el océano Atlántico, con exportaciones concentradas en los puertos de Maranhão. La Amacro, en cambio, debido a sus propias características, puede convertirse en un *hub* logístico de las redes de infraestructura de parte del Arco Norte, direccionado al océano Pacífico, donde se destacan los puertos del Perú, y con salida del Brasil por el Acre.

En el caso del Matopiba, además, existen polémicas respecto de las externalidades negativas resultantes de la expansión de su frontera agrícola, principalmente, en lo que concierne a los impactos socioambientales. El Matopiba, como región, fue concebido en el año 2015, cuando la realidad de los estados que lo componen ya estaba consolidada, debido a la intensa producción agrícola iniciada en los años 1980<sup>7</sup>. La zona Amacro, por el contrario, nace con la posibilidad de evitar ese desequilibrio entre las áreas ambiental y productiva. Por lo tanto, esta nueva región puede ser proyectada para responder a las

<sup>7</sup> Disponible en: <https://www.embrapa.br/tema-matopiba/sobre-o-tema>.

demandas locales de generación de empleo, ingresos y aumento de la producción, con un menor impacto sobre la sostenibilidad de los recursos naturales.

En lo que respecta a Sudamérica, la actual coyuntura de crisis es aún más delicada que en otras regiones del mundo. Aquí, la pandemia incrementó la complejidad de una crisis preexistente, aumentando la tendencia desintegradora y de segmentación de los años anteriores. En síntesis, al escenario prepandémico de la creciente fragmentación política y de la acentuada desintegración económico-comercial de los países sudamericanos, se sumó la tragedia humanitaria, el colapso de los sistemas públicos de salud y, principalmente, de las economías en su conjunto. A raíz de este contexto, surge una serie de reflexiones acerca del papel del Estado en la gestión de las crisis, la importancia de inversiones en ciencia y tecnología, entre otras.

La fragmentación política en Sudamérica debe observarse desde dos puntos de vista. En primer lugar, se debe considerar la fragmentación interna, resultante de la progresiva tensión y de la polarización política y partidaria de cada país; en segundo lugar, hay que tener en cuenta la fragmentación entre los países de la región, que se evidencia en la ausencia de diálogos regionales coordinados, tanto en lo que respecta a la salud pública como en lo concerniente a la reactivación económica pospandémica (Barros, Gonçalves, Samurio, 2020).

Algunos de los temas fundamentales para el futuro de Sudamérica están directamente relacionados con las posibilidades de inserción internacional del continente en las cadenas de valor. En este sentido, el acceso de las economías sudamericanas a las cadenas de valor, no solamente en calidad de abastecedoras especializadas en productos primarios con bajo beneficio o agregación de valor, puede posibilitar al continente una serie de transformaciones geoeconómicas respecto de su tejido productivo.

Al desafío sudamericano de revertir su inestable cuadro socioeconómico, se incorpora la creciente preocupación ambiental, pauta cada vez más relevante en los principales ámbitos de gobernanza internacional. Por consiguiente, abastecer los mercados cada vez más dinámicos del Asia-Pacífico, de forma sostenible y armoniosa, equilibrando la producción, el medioambiente y el entorno social, es condición fundamental para reanudar el crecimiento y para rediseñar el horizonte del desarrollo brasileño, particularmente de la región amazónica.

La dimensión productiva del Sudeste Asiático, por ejemplo, está ejerciendo una fuerte influencia en el ritmo de la expansión de la demanda mundial por alimentos, materias primas e insumos básicos. Dicha dinámica ha impulsado grandes transformaciones económicas en algunos estados mediterráneos del Brasil, convirtiéndolos en protagonistas de la ampliación de la frontera agrícola.

Las actuales transformaciones económicas mundiales, ya mencionadas en cierta medida, principalmente el desplazamiento del centro económico global hacia el eje Asia-Pacífico, tienden a hacer cada vez más viables los proyectos de infraestructura logística y de conexión multimodal en regiones del norte y del oeste brasileño, sobre todo en las áreas relativamente cercanas a los puertos del Pacífico.

A pesar de las dificultades naturales de conexión, la integración de infraestructura en Sudamérica debe interpretarse como una estrategia de primer orden. El desafío de planificar conexiones de infraestructura en regiones que cuentan con cadenas montañosas, desiertos, áreas de gran diversidad, de rico patrimonio arqueológico, parques nacionales y reservas indígenas es sensible. Las reflexiones sobre el desarrollo y sobre la integración física entre Brasil, Sudamérica y el Pacífico deben tener en cuenta todos los aspectos mencionados. El objetivo central es minimizar las externalidades ambientales negativas, fortaleciendo la

estructura productiva local mediante proyectos sostenibles, capaces de generar empleo e ingresos a la población, a lo largo de las rutas y de sus áreas de influencia.

Este escenario refuerza la importancia de promover inversiones en infraestructura, sobre todo, de transportes, y de adoptar políticas públicas para el desarrollo regional en el oeste y norte del Brasil<sup>8</sup>, regiones con alto potencial logístico vinculado a la dinámica del Pacífico.

Además, la zona de desarrollo sostenible Amacro se encuentra en un punto estratégico del continente sudamericano, principalmente por ser la ruta norte entre el oeste del Brasil y el océano Pacífico. En este sentido, el puente de Abunã-RO, epicentro de la Amacro, es el eslabón que faltaba para conectar las redes de infraestructura de transportes carreteros entre el Acre, el resto del Brasil, los mercados de los países andinos y del Asia<sup>9</sup>.

El puente de Abunã, flamante obra sobre el río Madeira, en la ruta BR-364<sup>10</sup>, conecta, por carretera, una de las mayores áreas productoras de alimentos del mundo con las terminales portuarias del Pacífico, frente al Asia. Además, el río Madeira es un importante afluente de la cuenca amazónica y, entre Porto Velho (Rondônia) y el distrito de Abunã están localizadas las centrales hidroeléctricas de Santo Antônio y de Jirau. Por lo tanto, la relevancia de las obras de infraestructura en el distrito de Abunã no se limita únicamente a las ventajas del puente, sino que puede estimular el potencial fluvial del caudaloso curso de agua que corre desde el interior del Perú, donde se denomina río Madre de Dios.

En resumen, hay margen para promover la multimodalidad en los transportes de la región, ya sea por carreteras pavimentadas o por hidrovías que desembocan en el océano Atlántico. El río Madeira pasa por Abunã y sigue su cauce por Porto Velho-RO hasta Itacoatiara (Amazonas), donde se encuentra con el río Amazonas, que conduce a las embarcaciones hacia Manaus-AM al oeste, y hacia Santarém (Pará), Macapá (Amapá) y Belém-PA al este.

## Consideraciones sobre la viabilidad de atravesar los Andes

Sobre diversos aspectos, se deben analizar las interpretaciones respecto de la viabilidad de la carretera entre Porto Velho-RO y el Pacífico, como alternativa logística para los flujos comerciales de los estados de la Amacro y sus adyacencias. Es claro que existen dificultades para atravesar la cordillera de los Andes, que, en determinadas localidades, supera los 4.000 metros de altitud<sup>11</sup>. Por esta razón, los cálculos de viabilidad de los

---

<sup>8</sup> Las posibilidades de integración, cooperación y planeamiento conjunto de la Amazonia brasileña con sus vecinos son debatidas en Barros (2013).

<sup>9</sup> Para Raddatz y Buss (2014, p.2), “os produtos brasileiros oriundos de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas (parte sul), vem perdendo competitividade por dependerem da exportação pelos portos do oceano Atlântico. Problemas como longos percursos rodoviários, péssima conservação das estradas, sem contar os congestionamentos dos portos e as altas tarifas portuárias brasileiras, sendo considerada uma das mais altas do mundo está causando o encarecimento dos fretes”.

<sup>10</sup> De acuerdo con Amoras (2012, pp. 270-271), “o governo de Juscelino Kubistchek (1956-1960) (...) preparou as três grandes bases de apoio à penetração da Amazônia: a edificação de Brasília no planalto central do país e a construção das rodovias Belém-Brasília e BR-364, ligando Cuiabá a Porto Velho e Rio Branco, a primeira rodovia a ligar o Centro-Oeste do Brasil a Rondônia e ao Acre. A BR-364 viabilizou o povoamento de Rondônia, que passou de 70 mil habitantes em 1960 para 503 mil habitantes em 1980. Os investimentos rodoviários de JK abriram as portas terrestres de acesso à Amazônia. (...) As possibilidades de integração comercial do país foram alargadas”.

<sup>11</sup> De acuerdo con Reis (2010, p.38): “apesar da dificuldade de transposição da cordilheira dos Andes, as rodovias permitirão a integração efetiva do Brasil com o oceano Pacífico, e do Peru com o oceano Atlântico. Para

proyectos de infraestructura pueden sufrir alteraciones de acuerdo con una serie de variables, internas o externas.

Entre las variables más importantes y los aspectos pertinentes a tener en cuenta para realizar estos análisis se encuentran: el perfil topográfico de la carretera; la construcción de cuadros comparativos referentes a las vías tradicionales de salida por el Atlántico; los impactos provocados debido a la pérdida de potencia de camiones y vehículos de tracción a combustión, a medida que ganan altura (m/km); la angulación según la variación del relieve, del mapeo de las rampas máximas y de puntos críticos; el volumen promedio de tonelaje de las cargas; el tipo de producto transportado; la escalabilidad y el valor agregado de bienes comercializados; la existencia de una dinámica económica regional que permita utilizar la carretera en ambos sentidos (flete de retorno); el tiempo y el costo de transbordo; la conectividad a lo largo del trayecto y los trámites aduaneros. Entre otros factores, estos son ejemplos de condicionantes que impactan directamente sobre el costo estimado del flete y que serán considerados en la presente pauta de investigación.

---

*o Brasil, significarão redução significativa de tempos e custos para o acesso de produtos brasileiros à Ásia e à costa oeste da América do Norte, aumentando a competitividade das exportações brasileiras, especialmente das commodities. Isso também realçará a importância de Porto Velho, capital de Rondônia, como polo logístico, uma vez que a cidade já possui conexão com boa parte do país pela rodovia BR-364; com Manaus, o rio Amazonas e o oceano Atlântico através do rio Madeira; e agora também terá com o Peru. Para o Peru, essa integração significará o acesso ao mercado brasileiro, ao Atlântico e aos mercados europeu e africano, e à costa leste da América do Norte, com ganhos de tempo e custo, fatores essenciais para a competitividade”.*

### 3. EVOLUCIÓN, DIAGNÓSTICOS Y POTENCIALIDADES DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE LA ZONA AMACRO

La finalidad de esta sección es presentar consideraciones sobre el comercio internacional de los estados que componen la Zona de Desarrollo Amacro (Amazonas, Acre y Rondônia), a partir de algunas fuentes de datos oficiales. La principal plataforma utilizada fue el *Comex Stat*, del Ministerio de Industria, Comercio Exterior y Servicios del Brasil (MDIC), base de consultas de datos de intercambios brasileños con el mundo, con información extraída de los Sistemas de Comercio Exterior (SISCOMEX) y con base en declaraciones de exportadores e importadores. Otra herramienta utilizada fue el *Trademap*, sistema desarrollado con la colaboración de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (Unctad) y de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Todos los valores que se presentan en esta sección están en dólares estadounidenses y en valores nominales. También se tendrá en cuenta información adicional sobre el Mato Grosso<sup>12</sup>, debido a su dimensión económico-productiva y a su cercanía geográfica con la Amacro.

El análisis de datos compilados permite crear una base de información inédita. Entre los principales resultados, se presentarán estadísticas referentes a la evolución de las exportaciones e importaciones de los estados de la Amacro entre 2000 e 2020. Asimismo, se indicará cuáles son los principales socios comerciales de los tres estados, los principales productos comercializados y las *Unidades de la Receita Federal (URF)*<sup>13</sup> de registro de entrada y salida de los bienes. En etapas posteriores de la investigación, se buscará presentar análisis de prospección de potenciales socios para exportación de productos de los estados considerados, así como de mercados y rutas alternativas para proveer parte de sus demandas de importación.

#### 3.1. Comercio exterior del Acre

De acuerdo con el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE), el Acre cuenta con un territorio de 164.173 km<sup>2</sup> y una población estimada en 894.000 habitantes. Es uno de los estados brasileños con menor densidad demográfica (5,44 hab/km<sup>2</sup>) y posee fronteras internacionales con Bolivia y Perú. En las dos últimas décadas, el Estado ha cooperado con los países vecinos para implementar infraestructura de conexión entre las ciudades de frontera, como el puente de Brasiléia-AC, inaugurado en 2004, y el de Assis Brasil-AC, abierto en 2006<sup>14</sup>. Estas dos obras forman parte de los proyectos del eje Perú-Brasil-Bolivia

---

<sup>12</sup> Entre 2000 y 2020, el Mato Grosso pasó del 10.º al 5.º lugar entre los principales estados exportadores del Brasil. En pocos años, el estado se convirtió en un importante abastecedor del mundo. La baja de los precios de las *commodities* no aplacó el ímpetu exportador del Mato Grosso, cuyo principal destino, hoy en día, es el mercado asiático. La consolidación de la producción agropecuaria en la región Centro-Oeste y su expansión hacia la región Norte posicionan al Mato Grosso como un *player* fundamental, tanto hoy en día como para las próximas décadas. China y el Sudeste Asiático, epicentros de la dinámica económica mundial, representan grandes oportunidades.

<sup>13</sup> N. de la T.: Puntos jurisdiccionales brasileños donde se fiscaliza la entrada y la salida de mercadería del territorio del Brasil.

<sup>14</sup> Para Silva y Silva (2020, p.572), “*assim, o Acre poderia exportar sua produção por duas vias terrestres internacionais com destino ao Peru, seja pela via da rodovia do Pacífico (Rio Branco-Assis Brasil-Iñapari-Lima) que está consolidada; e a segunda alternativa viria com a pavimentação do eixo terrestre Cruzeiro do Sul-Pucallpa, e assim estabelecer uma nova rota terrestre internacional (que possivelmente, também poderá ser parte de complexo de vias de transporte como a ferrovia projetada)*”



de la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)<sup>15</sup>. Una vez concluidas la pavimentación de la carretera peruana que conecta Puerto Maldonado con Cusco, en 2010, y la construcción del Puente Billingham, sobre el río Madre de Dios, en 2011, quedó finalizado el trayecto biocénico, y se conectó el estado del Acre con los puertos de Matarani e Ilo, en el sur de Perú<sup>16</sup>. Cabe destacar que el Acre experimentó, por lo menos entre 1999 y 2012, un modelo de desarrollo diferenciado en relación con el resto de la región Norte del Brasil. El estado escogió la sostenibilidad ambiental como vocación económica y la colocó en el centro de sus decisiones estratégicas (IPEA, 2014).

Se puede afirmar que, en los dos últimos decenios, el comercio internacional del Acre estuvo marcado por significativas oscilaciones. Algunas variaciones se pueden interpretar a partir de fenómenos naturales que asolaron al estado. Por ejemplo, una de las principales consecuencias del histórico desbordamiento del río Madeira, en 2014, fue el aislamiento del río Acre, debido a la inundación de algunos tramos de la ruta BR-364, carretera federal que conecta dicho estado con Rondônia y con resto del Brasil.

Actualmente, el Acre pasa por una situación más compleja que en aquel momento. La crisis de comienzos de 2021 es el resultado de otra creciente de tres cuencas hidrográficas del estado (Acre, Amazonas y Madeira), que inundó casi la mitad de las ciudades acreanas y gran parte de la población perdió sus casas. Se estima que alrededor de 130.000 personas (cerca del 15% de los habitantes) sufrieron un impacto directo a causa de las lluvias en el estado. Para empeorar aún más la situación, la crisis en el Acre se sigue agudizando debido a otros fenómenos, no sólo por causa de las lluvias intensas. El aumento de los casos de Covid-19 y de dengue prevé el colapso de la salud pública en el estado. No menos importantes son los crecientes problemas migratorios, principalmente en la franja de la frontera con Perú.

A pesar del panorama complejo, y de que el peso relativo de las ventas del Acre en el total de las exportaciones brasileñas haya permanecido bajo a lo largo de las dos décadas analizadas, las ventas externas del estado crecieron más de veinte veces desde el año 2000. El pico de las exportaciones acreanas ocurrió en 2018, cuando el volumen de ventas hacia el exterior rozó los US\$ 40 millones.

Los resultados comerciales indican el creciente dinamismo de la frontera oeste del Brasil, explicado en buena medida por el impacto de los dos puentes internacionales, entre Brasiléia-AC y Cobija (Bolivia), y entre Assis Brasil-AC e Iñapari (Perú), así como de la pavimentación del tramo peruano ya mencionado. La inauguración del puente de Abunã, en mayo de 2021, dará un nuevo impulso a la dinámica de la región. La finalización de la

---

<sup>15</sup> De acuerdo con Padula (2014, p. 318), “o Eixo Peru-Brasil-Bolívia abrange os principais nós de articulação localizados próximos à zona de tríplex fronteira, incluindo as articulações hidroviárias e o potencial hidrelétrico do complexo Madeira-Mamoré. É por meio deste eixo que um conjunto de obras viárias – com destaque para a rodovia Interoceânica do Pacífico, também chamada IIRSA Sur, de quase 3 mil km – cruza o território peruano, conectando o Sul do país com estados amazônicos e do Centro-Oeste do Brasil, complementando o Eixo do Amazonas e articulando estes espaços ao Pacífico... Sua área de influência abarca os departamentos peruanos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios e Puno, os departamentos bolivianos de Pando, Beni e La Paz, e os estados do Acre e Rondônia do Brasil”. Sobre el eje Perú-Brasil-Bolívia, también se sugiere la lectura de Feres e Staduto (2019).

<sup>16</sup> De acuerdo con Osorio Machado et al (2014, p.): “A linha de fronteira internacional acreana tem 2.183 km de extensão, a maior parte com o Peru (quase 72%). É também o estado da federação mais próximo do Oceano Pacífico —cerca de 1.200 km por via rodoviária que corta os Andes. Dos 22 municípios que compõem o Acre, 17 deles são vizinhos do Peru e da Bolívia, sete deles com sede próxima ou na linha de fronteira (municípios de Acrelândia, Plácido de Castro, Capixaba, Epitaciolândia, Brasiléia, Assis Brasil e Santa Rosa do Purus)”.

infraestructura carretera bioceánica podrá estimular el papel del Acre como un *hub* logístico y productivo del Arco Norte, con una función que vaya mucho más allá del mero pasaje de cargas. En este sentido, las obras de integración podrán hacer posible que los volúmenes de producción y del comercio del Acre, junto con los de los estados vecinos, acumulen ganancias de escala, factor fundamental para tornar viable la ruta interoceánica hacia los mercados regionales y del Asia-Pacífico.

La materialización de esa nueva realidad dependerá de la elaboración y de la ejecución de políticas públicas de desarrollo regional e innovación, que promuevan la creación de cadenas de valor en los más diversos sectores, de la bioeconomía a los circuitos productivos agrosostenibles. En este sentido, la Zona de Desarrollo de la Amacro gana notoriedad, en la medida en que tiene potencial para ser pensada para facilitar la articulación entre el desarrollo productivo local y las demandas socioambientales regionales<sup>17</sup>.

- **Exportaciones del Acre hacia el mundo**

La tabla 1, elaborada a partir de datos del Comex Stat, permite hacer un seguimiento anual de las exportaciones totales acreanas, entre 2000 y 2020, en millones de dólares. En el año 2000, las ventas del estado representaron el valor más bajo de la serie, mientras que, entre 2005 y 2008, las exportaciones del Acre prácticamente se duplicaron. Después de la caída durante la crisis internacional de 2009, las ventas acreanas continuaron su expansión entre 2010 y 2018, duplicando nuevamente los montos en ese período. La siguiente tabla también revela una fuerte caída en 2014, año de la histórica inundación del río Madeira, período en el que las ventas del estado cayeron al nivel de 2004. Además, la disminución de las exportaciones en los dos últimos años refleja la reducción del ritmo de la actividad económica mundial, la desintegración económico-comercial sudamericana y la crisis potenciada por la pandemia.

---

<sup>17</sup> Novak y Namihas (2013, p.68) recuerdan los antecedentes del debate sobre la temática del desarrollo en territorio acreano. Según los autores, en 1987: “foi assinada a Declaração de Rio Branco sobre promoção do desenvolvimento fronteiriço, na qual se enfatizava a importância da cooperação bilateral e sub-regional em benefício da área amazônica, e o Programa de Ação de Puerto Maldonado, que propõe a conexão interoceânica Santos–Ilo, através de Iñapari, e uma zona de integração fronteiriça entre o estado do Acre e o departamento de Madre de Dios”.

**TABLA 1.**  
**Exportaciones del Acre entre 2000 y 2020**  
 (En millones de dólares)

Año	Valor (FOB)
2000	1,5
2001	5,8
2002	3,8
2003	5,3
2004	7,7
2005	11,3
2006	17,8
2007	17,7
2008	22
2009	15,7
2010	20,7
2011	17
2012	9,4
2013	11,4
2014	7,2
2015	16
2016	12,6
2017	21,7
2018	39,8
2019	32,9
2020	34

Fuente: Comex Stat/MDIC  
 Elaboración de los autores

En 2020, el Acre exportó montos más de veinte veces superiores a los exportados en el año 2000. La lista de productos vendidos, a pesar de los avances, continúa bastante concentrada en cinco tipos de bienes, que, sumados, alcanzan más del 85% del total. Los principales productos vendidos por el estado hacia el mundo fueron:

- maderas (US\$ 13,1 millones, equivalentes a 38,7% del total);
- despojos comestibles de animales (US\$ 8,91 millones; 26,2%);
- castañas de Pará (US\$ 3,6 millones; 10,6%);
- cueros y pieles de bovino (US\$ 2,3 millones; 6,7%);
- maíz (US\$ 1,5 millón; 4,5%);
- soja (US\$ 1,2 millón; 3,6%).

Los principales destinos de las ventas del estado fueron Hong Kong (US\$ 6,88 millones y 20,3% del total), Perú (US\$ 4,39 millones; 13,6%), Estados Unidos (US\$ 3,6 millones; 13%), Bolivia (US\$ 3,6 millones; 10,6%), Países Bajos (US\$ 3,3 millones; 9,8%) y China (US\$ 3,0 millones; 8,8%). Se observa que, en el caso del Acre, a diferencia de otros estados brasileños, dos países vecinos aparecen como principales compradores. El resultado refuerza la centralidad de las obras de infraestructura en el estado, específicamente de los puentes internacionales con Bolivia y Perú. En este caso, los dos vecinos andinos, juntos, se volvieron el principal destino de las exportaciones del Acre, con casi el 25% del total.

La mayoría de los bienes vendidos por el Acre salen del Brasil por los puertos de las regiones Sur y Sudeste. En este trayecto, las cargas recorren, por ejemplo, más de 3.500 km entre las ciudades de Rio Branco-AC y Santos-SP. La tabla 2, referente a las URF de registro de salida de las exportaciones acreanas, permite identificar un claro predominio de los puertos tradicionales en los registros de salidas de mercaderías acreanas. Esto se debe

a las limitaciones de infraestructura brasileña en el Arco Norte y a la falta de alternativas para la salida por el océano Pacífico.

**TABLA 2.**  
**Destinos de las exportaciones del Acre en 2020**  
(En millones de dólares y %)

Destino	Valor FOB	Participación (%)	Vías de salida	Participación (%)	Región	Participación (%)
<b>Hong Kong</b>	6,88	20,3%	Puerto de Santos-SP	93,1%	Sur	99,1%
			Aeropuerto Int. de São Paulo/Guarulhos-SP	2,3%		
			Puerto de Paranaguá-PR	2,2%		
			Itajaí-SC	1,4%		
			Assis Brasil-AC	0,9%		
<b>Perú</b>	4,62	13,6%	Assis Brasil-AC	100%	Norte	100%
<b>EEUU</b>	4,39	13%	Puerto de Manaus-AM	86,6%	Sur	13,4%
			Puerto de Paranaguá-PR	8,6%		
			Puerto de Santos-SP	4,2%		
			Itajaí-SC	0,6%		
<b>Bolivia</b>	3,6	10,6%	Epitaciolândia-AC	87,5%	Norte	100%
			Assis Brasil-AC	9,4%		
			Guarajá-Mirim-RO	2,2%		
			Cáceres-MT	0,9%		
<b>Países Bajos</b>	3,33	9,8%	Puerto de Paranaguá-PR	64,1%	Sur	64,1%
			Puerto de Manaus-AM	35,9%		
<b>China</b>	3,01	8,9%	Puerto de Manaus-AM	71,3%	Sur	71,3%
			Puerto de Paranaguá-PR	28,7%		

Fuente: Comex Stat/MDIC.  
Elaboración de los autores.

En el caso de Hong Kong, principal socio comercial aislado del Acre, las salidas de las ventas del estado fueron certificadas en el puerto de Santos-SP (93,1% del total), en el aeropuerto de Guarulhos-SP (2,3%), en el puerto de Paranaguá-PR (2,2%), en Itajaí-SC (1,4%) y en Assis Brasil-AC (0,9%). Esto es, casi el 97% de las exportaciones acreanas destinadas a Hong Kong salieron del país por los puertos brasileños de las regiones Sur y Sudeste. Llama la atención que el 1% del total destinado a dicho país registre su salida de Brasil por el Puente de la Integración, entre Assis Brasil-AC e Iñapari (Perú). Al observar las ventas hacia Perú, el 100% dejó el territorio brasileño vía Assis Brasil-AC.

En lo que respecta a las exportaciones hacia Estados Unidos, la principal vía de salida fue el puerto de Manaus-AM (86,6% del total). El resto de las ventas hacia el mercado estadounidense se registró en puertos del Sur y del Sudeste: Paranaguá-PR (8,6%), Santos-SP (4,2%) e Itajaí-SC (0,6%). En el caso de Bolivia, la totalidad de las exportaciones acreanas despachadas por vía terrestre se realizó por las URF de Epitaciolândia-AC (87,5% del total), Assis Brasil-AC (9,4%), Guajará-Mirim-RO (2,2%) y Cáceres-MT (0,9%)<sup>18</sup>. Las ventas hacia los Países Bajos salieron por los puertos de Paranaguá-PR (64,1%) y de Manaus-AM (35,9%). Finalmente, las exportaciones del Acre destinadas a China siguieron rumbo al exterior por los puertos de Manaus-AM (71,3%) y de Paranaguá (28,7%).

- **Exportaciones del Acre hacia Sudamérica**

Entre 2000 e 2020, el Acre aumentó nueve veces las exportaciones hacia Sudamérica, incluso cuando la región perdió participación relativa, debido al aumento de las ventas acreanas hacia el mundo. En 2000, las exportaciones del Acre hacia los países sudamericanos alcanzaron US\$ 1,05 millón, equivalentes a casi el 70% de las exportaciones totales en aquel momento. Veinte años más tarde, las ventas acreanas hacia la región llegaron a los US\$ 9,3 millones, equivalentes a casi el 30% del total hacia el mundo.

Los países sudamericanos que se destacaron como destino de las exportaciones del Acre, en las dos décadas analizadas, fueron Bolivia y Perú. En el año 2000, estos países andinos, juntos, compraron casi el 6% de todas las ventas del Acre hacia Sudamérica y cerca del 4% de las ventas totales del Acre hacia el mundo. Dos décadas después, las economías de Bolivia y Perú recibieron, entre las dos, el 90% de todas las exportaciones acreanas hacia Sudamérica y casi el 25% de las ventas totales del Acre hacia el mundo.

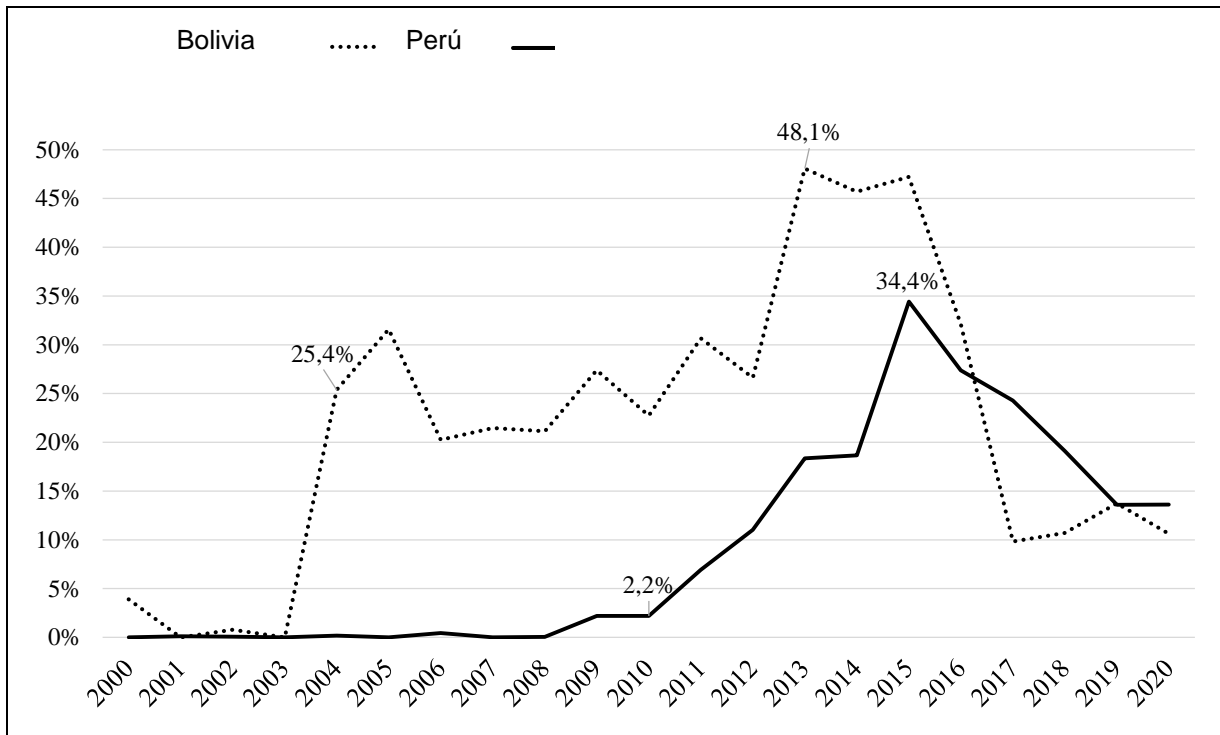
Por lo tanto, a pesar de que Bolivia y Perú se hayan destacado como los principales destinos de las exportaciones acreanas en los últimos años, esto no siempre fue así. En el gráfico 1, se observa que dichos intercambios ganaron relevancia, en términos de participación, a partir de 2004 en el caso boliviano, y en 2010, en el peruano. El peso relativo se amplió, sobre todo después de las inauguraciones de los puentes internacionales y de la pavimentación del tramo peruano hasta Cusco.

---

<sup>18</sup> A pesar de que el puente binacional entre Brasiléia-AC y Cobija-Bolivia haya sido inaugurado en 2004, la principal Unidad de la Receita Federal (URF) de dicha región está localizada en la ciudad vecina de Epitaciolândia-AC, nuevo municipio emancipado de Brasiléia-AC en 1992.

### GRÁFICO 1.

Participación de Bolivia y Perú en las exportaciones del Acre, de 2000 a 2020  
(En %)



Fuente: Comex Stat/MDIC.  
Elaboración de los autores.

La suma de las participaciones relativas de Bolivia y Perú como destinos de las exportaciones acreanas, como indica la tabla 3, revela el impacto decisivo de las obras de infraestructura en el comercio internacional del estado. Se observa que, en 2004, la participación de Bolivia en el total de las exportaciones acreanas aumentó más de un 25% y, en 2013, alcanzó el techo del 48%. Los datos señalan la importancia creciente de Epitaciolândia-AC sobre las demás vías de comercio, Guajará-Mirim-RO y Cáceres-MT. El caso de Perú es semejante. El comercio creció considerablemente luego de la inauguración del puente de Assis Brasil-AC, en 2006, y, principalmente, después de concluida la pavimentación del tramo peruano que conecta Puerto Maldonado con Cusco, en 2010. El aumento de la participación del Perú como importador de bienes acreanos registró un salto del 0,4% en 2006 al 11% en 2012, y a un impresionante 34% en 2015. Como se señaló anteriormente, todos los registros de salida de las ventas del Acre hacia el Perú ocurrieron por medio de la URF de Assis Brasil-AC.

**TABLA 3.**  
**Participación de Bolivia y Perú en las exportaciones del Acre, de 2000 a 2020**  
**(En %)**

Año	Bolivia	Perú	Total
2000	3,9%	0%	3,9%
2001	0%	0,1%	0,1%
2002	0,8%	0,1%	0,8%
2003	0%	0%	0%
2004	25,4%	0,2%	25,5%
2005	31,6%	0%	31,6%
2006	20,2%	0,4%	20,7%
2007	21,5%	0%	21,5%
2008	21,1%	0%	21,2%
2009	27,4%	2,2%	29,6%
2010	22,7%	2,2%	24,9%
2011	30,7%	6,9%	37,6%
2012	26,6%	11%	37,6%
2013	48,1%	18,4%	66,4%
2014	45,7%	18,7%	64,3%
2015	47,2%	34,4%	81,6%
2016	32,1%	27,4%	59,5%
2017	9,8%	24,3%	34,1%
2018	10,7%	19,1%	29,8%
2019	13,7%	13,6%	27,3%
2020	10,6%	13,6%	24,2%

Fuente: Comex Stat/MDIC.  
 Elaboración de los autores.

De los productos vendidos del Acre a Bolivia, en 2020, se destacan:

- castañas de Pará (US\$ 1,17 millón; 47,9% del total);
- carne de cerdo, cortes y canales porcinas (US\$ 834.000; 23,2%);
- Embutidos de carne, despojos o sangre (US\$ 550.000; 15,3%).

Estos tres conjuntos de bienes alcanzaron casi el 90% del total de las exportaciones acreanas hacia la economía boliviana. También constan en la lista de bienes exportados barras y perfiles de hierro; tubos, caños, cisternas y cubas de plástico; y productos como congeladores (freezers), cámaras frigoríficas, herramientas hidráulicas, válvulas y otros dispositivos utilizados en baños o cocinas.

A su vez, las exportaciones acreanas hacia Perú, en 2020, también fueron concentradas. Los principales bienes fueron maíz en grano y otros granos trabajados de maíz (US\$ 2 millones, equivalentes al 43,2% del total) y castañas de Pará frescas o secas, con o sin cáscara (US\$ 1,9 millón, 41,4%), que, juntos, sumaron casi el 85% del total.

- **Importaciones totales del Acre**

De acuerdo con datos del Comex Stat, en el año 2020, las importaciones del Acre totalizaron US\$ 2,85 millones. El monto total importado por el estado, ese año, equivalió a casi el 50% del valor de las compras realizadas en el año 2000, que sumaron US\$ 5,77 millones. Esto significa que, a pesar de las continuas variaciones, a lo largo del período analizado se registró una considerable disminución en el total de las compras del estado.

**TABLA 4.**  
**Importaciones totales del Acre, entre 2000 y 2020**  
(En millones de dólares)

Año	Valor (FOB)
2000	580,0%
2001	540%
2002	360,0%
2003	80%
2004	50,0%
2005	50,0%
2006	200,0%
2007	160,0%
2008	110,0%
2009	140,0%
2010	300,0%
2011	670,0%
2012	460,0%
2013	200,0%
2014	960,0%
2015	640,0%
2016	170,0%
2017	200,0%
2018	280,0%
2019	200,0%
2020	290,0%

Fuente: Comex Stat/MDIC.  
Elaboración de los autores.

En las dos últimas décadas, las importaciones acreanas tuvieron su pico en el año 2014. En ese año, las compras totales alcanzaron casi US\$ 9,6 millones, destacándose las compras de origen boliviano y peruano. Estas dos economías ayudaron a combatir la crisis de desabastecimiento en el Acre, causada por el desbordamiento del río Madeira, que impidió el tránsito en tramos de la ruta federal BR-364.

Los principales orígenes de las importaciones del Acre, en 2020, fueron China (US\$ 1,04 millón o 36,7% del total), India (US\$ 256 mil; 9%), España (US\$ 236.000; 8,3%), Bolivia (US\$ 232.000; 8,1%) y Argentina (US\$ 187.000; 6,6%). Dichas compras ingresaron al territorio brasileño por los puertos del Atlántico, por aeropuertos y por las fronteras terrestres del Brasil con Perú, Bolivia y Argentina. Del total considerado, el 30% fue certificado por las



URF de los puertos del Sur y del Sudeste; cerca del 24%, por aeropuertos; el 22%, por Assis Brasil-AC y Epitaciolândia-AC, y el 20%, por puertos del Norte.

En el caso de las compras acreanas originarias de China, se destacaron el puerto de Manaus-AM (40,6% del total), la ciudad de Assis Brasil-AC (29,3%), el puerto de Itaguaí (Rio de Janeiro) (14,1%), el aeropuerto de Viracopos-SP (10,2%), el puerto de Suape (Pernambuco) (5,5%) y el aeropuerto Eduardo Gomes-AM (0,3%). A pesar del monto relativamente bajo, es llamativo que casi el 30% de las importaciones del Acre de bienes chinos haya ingresado al Brasil por la frontera con Perú.

En lo que respecta a la India, las compras acreanas proveniente de aquel país, en 2020, ingresaron al territorio brasileño por los puertos de las regiones Sur y Sudeste: Rio Grande (Rio Grande do Sul) (90%) y Santos-SP (10%). En el caso de España, las vías de entrada fueron únicamente aéreas —los aeropuertos internacionales de Viracopos-SP (92,4%) y Eduardo Gomes-AM (7,6%) —, mientras que el 100% de las importaciones de Bolivia ingresaron por la URF de Epitaciolândia-AC. Finalmente, las compras del Acre de bienes argentinos ingresaron por las aduanas de Foz do Iguaçu-PR (50,7%) y por el aeropuerto de Guarulhos, São Paulo (49,3%).

En 2020, los principales productos importados por el Acre fueron bienes de consumo final, como neumáticos nuevos de caucho para automóviles, ómnibus o camiones (US\$ 830.000, equivalentes al 18,6% del total), sulfato de cromo y productos curtientes (US\$ 455.000; 14,6%), teléfonos para redes celulares (US\$ 366.000; 12,8%) y estaciones base transceptoras, imágenes u otros datos (US\$ 218.000; 7,7%). Vale destacar que la economía acreana le compró a China casi US\$ 200.000 de policloruro de vinilo, en diversas formas, que ingresó por Perú.

- **Importaciones del Acre desde Sudamérica**

Entre 2000 y 2020, las compras del Acre de bienes originarios de países de Sudamérica aumentaron un 20%, pasando de US\$ 418.500 a US\$ 516.800. A comienzos del período considerado, la participación de los abastecedores sudamericanos en las importaciones acreanas representaba el 7% del total y, luego de dos décadas, alcanzó el 18%.

Al analizar la tabla 5, se observa la preponderancia de Perú y Bolivia como abastecedores del Acre. Aquí, se evidencia nuevamente el impacto positivo de las obras de infraestructura sobre el comercio de dicho estado del Brasil con los dos vecinos andinos. Prácticamente inexistente hasta 2007, el peso relativo de las economías peruana y boliviana como abastecedoras de bienes para la población acreana fue aumentando de manera significativa: alcanzó el 5% del total importado por el Acre en 2011, el 16% en 2015 y el 33% en 2017. Cabe señalar, también, que, en 2014, como resultado de las grandes inundaciones que afectaron a la región, las compras acreanas originarias de Perú llegaron a casi el 50% del total. El ingreso de productos peruanos al territorio nacional brasileño se canalizó por dos vías: Assis Brasil-AC (97,6%) y Brasiléia-AC (2,4%). Con la retracción económica de 2020, la participación de los dos países vecinos como abastecedores de la demanda acreana sumó el 11,5% del total.

**TABLA 5.**  
**Participación de Bolivia y Perú en las importaciones del Acre, de 2000 a 2020**  
 (En %)

Año	Bolivia	Perú	Total
2000	0,3%	0%	0,3%
2001	0%	0%	0%
2002	0%	0%	0%
2003	0%	0,4%	0,4%
2004	0,7%	0%	0,7%
2005	0%	0%	0%
2006	0%	0%	0%
2007	0%	0%	0%
2008	0,1%	1,4%	1,5%
2009	1,8%	1,3%	3,2%
2010	2,1%	0,7%	2,8%
2011	1,4%	3,2%	4,6%
2012	4,1%	6,9%	11%
2013	9,5%	9,4%	18,8%
2014	4,4%	48,9%	53,3%
2015	2,4%	13,2%	15,6%
2016	3,3%	23,9%	27,2%
2017	1,3%	32,1%	33,4%
2018	0%	10,8%	10,8%
2019	1,6%	20,9%	22,6%
2020	8,1%	3,4%	11,5%

Fuente: Comex Stat/MDIC.  
 Elaboración de los autores

Los productos importados por el Acre desde Bolivia fueron: castañas de Pará (US\$ 176.900, equivalentes al 76,2% del total) y maderas (US\$ 55.300; 23,8%). Las compras acreanas de bienes peruanos se concentraron en castañas de Pará (US\$ 46.200; 47,6% del total), aceitunas (US\$ 24.400; 25,2%), chapas de policarbonatos (US\$ 7.200; 7,5%), cemento "portland" (US\$ 7.100, 7,4%), cebollas (US\$ 6.800; 7,0%) y orégano (US\$ 5.300; 5,5%).

### 3.2. Comercio exterior del Amazonas

El Amazonas posee un área territorial de 1.559.167 km<sup>2</sup> con aproximadamente 4,2 millones de habitantes, según datos del IBGE, y una densidad demográfica de 2,7 hab/km<sup>2</sup>. El cuadro del comercio exterior del estado se ha mantenido relativamente constante en los últimos 20 años.

A partir de las actividades del Polo Industrial de Manaus (PIM), se consolidaron intercambios bastante definidos, con socios asiáticos y sudamericanos. Este espacio concentra industrias de diversos sectores, muchas de ellas de alta tecnología. El propio proceso productivo y la participación en las cadenas de valor sedimentan una dinámica de importación de insumos y partes desde el Asia, y de exportación de productos industrializados hacia los mercados de

Sudamérica. La coordinación de esfuerzos para el desarrollo de la región es realizada, desde hace más de medio siglo, por la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus (Suframa).

- **Exportaciones del Amazonas hacia el mundo**

Entre los años 2000 y 2020, las ventas totales del Amazonas registraron pocas variaciones, manteniéndose en torno de los US\$ 1000 millones anuales, en promedio. El momento más significativo para las exportaciones del estado, en el período considerado, ocurrió en 2005, cuando superó los US\$ 2.100 millones.

**TABLA 6.**  
**Exportaciones totales del Amazonas, entre 2000 e 2020**  
(En millones de dólares)

Año	Valor (FOB)
2000	768
2001	847,1
2002	1.063,3
2003	1.299,3
2004	1.155,2
2005	2.143,7
2006	1.516,7
2007	1.098
2008	1.258,1
2009	872
2010	1.103,9
2011	890,7
2012	958,4
2013	1.027,7
2014	924
2015	770,7
2016	575
2017	673
2018	678,9
2019	731,1
2020	786,7

Fuente: Comex Stat/MDIC.  
Elaboración de los autores.

Desde hace varios años, los principales destinos de las ventas de bienes amazonenses hacia el exterior son los países sudamericanos. En 2020, el Amazonas exportó US\$ 786,7 millones. La lista de importadores fue liderada por Venezuela (24,7% del total), Argentina (10,2%) y Colombia (9,8%), las cuales, entre todas, sumaron casi el 45% del total. Además, se destacaron las exportaciones hacia Estados Unidos (8,8%), Alemania (7,1%) y China (6%). Entre las economías de la región, también figuran Bolivia (4,8%) y Paraguay (3,1%).

Durante el período analizado, las economías sudamericanas tuvieron una gran importancia como mercados receptores de productos amazonenses. En el año 2000, las ventas del estado hacia Sudamérica alcanzaron casi el 60% del total mundial y, en el año 2020, se mantuvieron en el mismo nivel. Sin embargo, hubo momentos en que los países de la región llegaron a representar más del 75% de las ventas del estado, como en los años 2009 y 2010, lo cual fue muy significativo.

**TABLA 7.**  
**Participación de Sudamérica en las exportaciones del Amazonas, entre 2000 e 2020**  
 (En %)

Año	Sudamérica
2000	59,8%
2001	53,4%
2002	23,8%
2003	21,1%
2004	39,6%
2005	38,8%
2006	53,1%
2007	66,2%
2008	69%
2009	76%
2010	75,1%
2011	66,6%
2012	67,4%
2013	69,1%
2014	66,3%
2015	65,6%
2016	64,6%
2017	67,2%
2018	59,7%
2019	60,8%
2020	59,2%

Fuente: Comex Stat/MDIC.  
 Elaboración de los autores.

El análisis de los datos revela que, a lo largo de las dos últimas décadas, hubo una marcada tendencia al aumento del peso de las exportaciones de productos primarios del Amazonas hacia el mundo, en detrimento de las ventas de los productos industrializados. En el año 2000, prevalecían las exportaciones amazonenses de bienes manufacturados, que sumaban más del 50% del total.

Los productos más exportados fueron máquinas de afeitar, aires acondicionados, aparatos de recepción de televisión, aparatos telefónicos, videofónicos, aparatos de sonido y

motocicletas, entre otros. Hoy en día, ese conjunto de bienes no alcanza siquiera el 30% de las exportaciones<sup>19</sup>.

Por lo tanto, entre 2000 y 2020, hubo un cambio notorio en el perfil de las ventas del estado, que señala un proceso de reprimarización, con disminución de la presencia de bienes de mayor valor agregado y mayor complejidad tecnológica entre los productos exportados. En el período considerado, el aumento de la participación de los productos de menor valor agregado en la lista de bienes exportados por el Amazonas fue intenso, pasando de cerca del 35% a más del 55%. Hace veinte años, algunos bienes alimenticios vendidos por el estado en 2020 ni siquiera figuraban en la lista y, actualmente, suman casi el 40% del total. Se trata, principalmente, de aceite de soja, margarina, azúcares de caña, leche modificada, harina de trigo y masas para la industria de galletas. También aumentaron las ventas de oro de diferentes formas, ferroniobio y residuos de hierro, entre otros<sup>20</sup>.

Con las excepciones de las recientes ventas de oro y de mineral de hierro, exportados el primero principalmente a Alemania, Italia y Estados Unidos, y el segundo, a China, gran parte del cambio en las exportaciones del Amazonas está asociado a la creciente demanda de Venezuela por productos alimenticios<sup>21</sup>.

Cabe señalar que las ventas amazonenses hacia Argentina continúan siendo de bienes con mayor valor agregado, como motocicletas, cajeros automáticos, máquinas y láminas de afeitar, bolígrafos, secadores de pelo, encendedores, lápices y velocímetros, entre otros. Más del 80% de esas ventas están registradas en la URF del puerto de Santos-SP.

Las exportaciones de preparaciones para la elaboración de bebidas (parte integrante del código SA2 21) continúan siendo el principal producto exportado por el Amazonas, aunque su participación relativa haya caído del 37% al 18% en dicho período. En el año 2020, los principales compradores de este bien fueron Colombia (35,5%), Bolivia (24,3%), Paraguay (13,9%), Venezuela (13,6%), Uruguay (6,6%) y Ecuador (4,3%), sumando, entre todos, más del 98% del total. Se debe considerar, además, que más del 56% de lo que el estado vende hacia Estados Unidos son bienes con mayor valor agregado, incluyendo motocicletas.

---

<sup>19</sup> En el año 2000, los productos manufacturados vendidos por el Amazonas se concentraron, especialmente, en pocos códigos de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM). Considerando el Sistema Armonizado (SA) de dos dígitos, se trató de: SA2 82, SA2 84, SA2 85 y SA2 87. Capítulo 82: Herramientas, útiles de cuchillería y cubiertos de mesa, y sus partes, de metal común. Capítulo 84: Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, y sus partes. Capítulo 85: Máquinas, aparatos y materiales eléctricos, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imágenes y de sonido en televisión, y sus partes y accesorios. Capítulo 87: Vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios.

<sup>20</sup> En 2020, los productos alimenticios o de menor valor agregado vendidos por el Amazonas se concentraron, especialmente, en pocos dígitos de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM): SA2 15: Grasas y aceites animales y vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal. SA2 17: Azúcares y artículos de confitería. SA2 19: Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche; productos de pastelería. SA2 71: Perlas naturales o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas y similares, metales preciosos, metales chapados de metales preciosos (plaqué), y sus manufacturas; bisuterías; monedas. SA2 72: Hierro fundido, hierro y acero.

<sup>21</sup> Para más información sobre la integración del estado de Amazonas con Venezuela, se recomienda la lectura de Barros, Padula y Severo (2011).

- **Importaciones totales del Amazonas**

Las importaciones del Amazonas, entre 2000 e 2020, aumentaron aproximadamente 2,5 veces, dando un salto de US\$ 3.800 millones a US\$ 9.700 millones. Durante cinco años, entre 2010 y 2014, las compras alcanzaron, en promedio, casi US\$ 13.000 millones. A partir de 2015, producto de la coyuntura económica, se observó una fuerte disminución de las importaciones del estado.

**TABLA 8.**  
**Importaciones totales del Amazonas, entre 2000 y 2020**  
 (En miles de millones de dólares)

Año	Valor FOB
2000	3.800
2001	3.300
2002	3.100
2003	3.400
2004	4.300
2005	5.200
2006	6.200
2007	6.900
2008	10.100
2009	7.100
2010	11.200
2011	12.700
2012	13.400
2013	14.300
2014	13.100
2015	9.000
2016	6.300
2017	8.700
2018	10.000
2019	10.200
2020	9.700

Fuente: Comex Stat/MDIC.  
 Elaboración de los autores.

Quienes más abastecen de productos al Amazonas son países del Asia-Pacífico. En 2020, los seis principales vendedores sumaron el 77% del total importado por el estado, equivalente a casi US\$ 7.500 millones. Las compras amazonenses, en 2020, procedieron de China (US\$ 4.170 millones; 43%), Estados Unidos (US\$ 958,1 millones; 9,9%), Vietnam (US\$ 754,3 millones; 7,8%), Corea del Sur (US\$ 692,6 millones; 7,1%), Taiwán (US\$ 549,8 millones; 5,7%) y Japón (US\$ 364,6 millones; 3,8%). Existe una considerable concentración de los países del Sudeste Asiático, en especial del mercado chino.

**TABLA 9.**  
**Participación del Asia (sin Medio Oriente) en las importaciones del Amazonas, entre 2000 y 2020**  
 (En %)

Año	Asia (sin Medio Oriente)
2000	57,4%
2001	62%
2002	64,9%
2003	70,3%
2004	71,2%
2005	72,4%
2006	74,9%
2007	76%
2008	76,8%
2009	77,6%
2010	78,8%
2011	77,5%
2012	77,1%
2013	80%
2014	80,4%
2015	79,4%
2016	76,4%
2017	76,6%
2018	74,3%
2019	75%
2020	76,9%

Fuente: Comex Stat/MDIC.

Elaboración de los autores.

Al analizar la tabla 9, relativa a la participación del Asia en las importaciones totales del Amazonas, se observa que, en algunos años, más del 80% de las compras del estado provinieron de esa región. Del total, poco más de dos tercios se concentran en los códigos SA2 84 (13,4%), SA2 85 (54,5%) y SA2 87 (3,5%). Se trata de componentes eléctricos, equipos y partes de vehículos, instrumentos y herramientas, accesorios, motores de explosión, válvulas de admisión o de escape, inyectores, propulsores a reacción, máquinas herramienta, fresadoras de madera, destornilladores, martillos con motor eléctrico, sopletes, lectores de tarjetas magnéticas, circuitos impresos, robots industriales y motores eléctricos, entre otros. Las principales vías de registro de entrada de las compras del Amazonas de origen asiático fueron el puerto de Manaus (49,5%) y el aeropuerto Eduardo Gomes (43,7%).

Las importaciones amazonenses de origen sudamericano son bastante escasas, de alrededor del 1% en 2020. Dichas compras provienen esencialmente de Argentina, que exporta al Amazonas US\$ 81,6 millones, equivalentes al 78% del total sudamericano. Gran parte de ese monto —más de US\$ 65 millones— corresponde a aparatos y dispositivos para licuefacción del aire o de otros gases. Es de destacar, también, la participación de Colombia,

con ventas hacia el estado por US\$ 11,2 millones, principalmente de polipropileno y carbonos.

### **3.3. Comercio internacional de Rondônia**

Según datos del IBGE, Rondônia posee un área territorial de 237.765 km<sup>2</sup> y una población estimada de 1,8 millón de habitantes. La densidad demográfica es de 7,55 hab/km<sup>2</sup>. En las dos últimas décadas, el estado ha atravesado profundas transformaciones económicas. Rondônia se convirtió en uno de los estados que más han ampliado las áreas cultivadas y de pastoreo, consolidándose entre los principales productores de carne y de soja del Brasil.

Gracias al clima y al suelo propicios de la región, y a las inversiones en infraestructura logística, la producción rondoniense constituye una parte importante de la expansión de la frontera agrícola brasileña. Su capital, Porto Velho-RO, y otras ciudades del estado que ya están conectadas con el resto del Brasil por las vías carretera, fluvial y aérea, ganarán impulso y escala con la inauguración del puente Abunã. La nueva infraestructura de conexión también representará una salida por carretera de la región Norte del Brasil hacia los mercados de Asia-Pacífico, por el Acre.

De acuerdo con el IBGE, la ganadería bovina de Rondônia es la sexta mayor del país y, en el ranking de municipios, la capital rondoniense ocupa la cuarta posición. Algunos estudios revelan que 35 de las 52 ciudades del estado cultivan soja, con Corumbiara-RO, Vilhena-RO, Pimenteiras do Oeste-RO, Cerejeiras-RO, Chupinguaia-RO y Cabixi-RO<sup>22</sup> en los primeros lugares. En los últimos años, según el Informativo Agropecuario de Embrapa (2021), el estado también ha aumentado considerablemente la producción de leche, arroz, maíz, algodón y café.

Asimismo, Rondônia se destaca en el escenario nacional por presentar un importante crecimiento de las ventas destinadas al comercio exterior. Entre 2000 y 2020, el estado multiplicó por más de 23 el valor destinado al mercado externo. Gran parte de este fenómeno se explica por el avance de la frontera agrícola en el estado.

- **Exportaciones totales de Rondônia**

En los últimos veinte años, las exportaciones de Rondônia pasaron de US\$ 59 millones a US\$ 1.370 millones. En el año 2000, el estado vendía productos a cuarenta países; actualmente, exporta a 100 países. En 2020, los cinco principales compradores de bienes rondonienses sumaron casi el 60% del total exportado. Estos fueron, en orden decreciente, Hong Kong (US\$ 202,3 millones, equivalentes al 14,7% del total), China (US\$ 197,6 millones; 14,4%), Países Bajos (US\$ 175,7 millones; 12,8%), Egipto (US\$ 123,1 millones; 9%) y Chile (US\$ 94,8 millones; 6,9%). Es remarcable el hecho de que, a diferencia de otros estados brasileños, el peso relativo del Asia en las exportaciones de Rondônia no aumentó en el período considerado, a pesar de haber crecido más de veinte veces en términos absolutos y de haber mantenido una participación relativa elevada. Esto se debió al surgimiento de nuevos compradores de los productos del estado y a la ampliación de la cantidad de socios.

---

<sup>22</sup> Disponible en: <https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/1612>



**TABLA 10.**  
**Exportaciones totales de Rondônia, entre 2000 y 2020**  
 (En millones de dólares)

Año	Valor (FOB)
2000	59,3
2001	56,4
2002	73,1
2003	97,6
2004	133,1
2005	202,6
2006	307,4
2007	455,5
2008	579,6
2009	390,9
2010	424,8
2011	481,8
2012	790,5
2013	1.039,4
2014	1.067,2
2015	977,6
2016	876,9
2017	1.082,7
2018	1.249,2
2019	1.303,9
2020	1.371,9

Fuente: Comex Stat/MDIC.  
 Elaboración de los autores.

La meteórica transformación productiva de Rondônia es evidente cuando se comparan los principales productos exportados por el estado hacia el mundo en 2000 y en 2020. La tabla 11 es ilustrativa de este significativo cambio. En el año 2000, las ventas de maderas sumaron US\$ 54,9 millones, equivalentes a casi el 93% del total exportado. Esto es, en aquel momento, el estado vendía casi exclusivamente maderas en todas sus formas, mientras que la suma de las exportaciones de carne y soja correspondía sólo al 1,1% del total, esto es, alrededor de US\$ 650.000. Veinte años después, la participación de las ventas de maderas se redujo a menos del 5% del total, sumando US\$ 65,1 millones, mientras que las exportaciones de carne y soja presentaron una fuerte expansión.

**TABLA 11.**  
**Principales productos exportados por Rondônia, en 2000 y 2020**  
 (En millones de dólares y %)

Código	Descripción	2000		2020	
		Valor (US\$)	Peso (%)	Valor (US\$)	Peso (%)
44	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	54.948.589	92,7%	65.126.539	4,7%
02	Carne y despojos comestibles	584.047	1%	711.693.156	51,9%
12	Semillas y frutos oleaginosos; granos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; pajas y forraje	68.600	0,1%	420.823.425	30,7%
Subtotal de los 3 códigos		55.601.236	93,8%	1.197.643.120	87,3%
Total de exportaciones de Rondônia		59.257.410	100%	1.371.865.935	100%

Fuente: Comex Stat/MDIC.  
 Elaboración de los autores.

La actual configuración productiva de Rondônia se refleja en la expansión de las ventas de carne y soja, que, juntas, sumaron más del 80% del total, en 2020. Las exportaciones de carne totalizaron US\$ 711,7 millones (51,9%) y las de soja, US\$ 420 millones (30,7%). Otros cambios visibles son las ventas de algodón (US\$ 24,9 millones) y de maíz (US\$ 24,1 millones). Con relación a las URF en las que se registraron las salidas de las ventas de Rondônia hacia el mundo, tres puertos concentraron casi el 75% del total, en 2020: Santos-SP (39,4%), Manaus-AM (24%) y Santarém-PA (10,3%). También se registraron, aunque con participación menor, dos puertos de la región Sur: Itajaí-SC (5,8%) y Paranaguá-PR (5,1%).<sup>23</sup>

En lo que respecta a la carne vendida por Rondônia, en 2020, el 80% fue comercializada congelada (SA4 02.02) y el 20%, fresca o refrigerada (SA4 02.01). Hace sólo cinco años, dicha proporción era del 90% congelada y 10%, fresca o refrigerada. O sea, en este breve período, hubo un acentuado aumento de las exportaciones rondonienses de carne deshuesada de bovino, fresca o refrigerada (NCM 02.01.30.00). Estas ventas aumentaron más de cinco veces desde 2015, pasando de US\$ 23,7 millones a US\$ 121,7 millones, en 2020.

En el caso de Rondônia, prevalece una tendencia de ampliación de la participación de las exportaciones de carne refrigerada en relación a la congelada, lo contrario a lo que se observa en las ventas brasileñas de carne. En el caso del Brasil, en las dos últimas

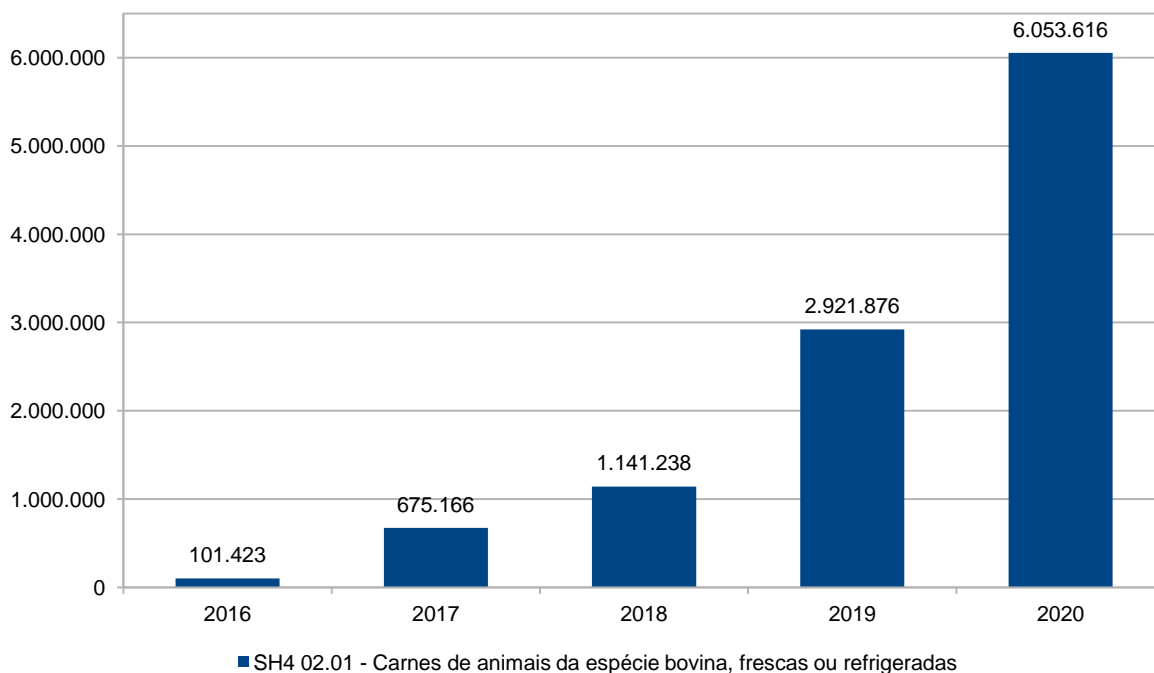
<sup>23</sup> En el caso del Mato Grosso, hace veinte años, la soja en grano, y las tortas y residuos de soja sumaron el 78% del total vendido por el Mato Grosso. En 2020, la lista de productos exportados por el estado presentó la siguiente proporción: soja en granos (US\$ 7.700 millones, equivalentes al 42% del total), maíz en grano, excepto para siembra (US\$ 3.700 millones; 20% del total), algodón sin cardar ni peinar, simplemente trillado (US\$ 2.100 millones; 12% del total), carne bovina, porcina y de gallina (US\$ 1.900 millones; 10% del total) y bagazos y otros residuos sólidos de la extracción de aceite de soja (US\$ 1.800 millones; 9,9% del total). Por tanto, soja y derivados; maíz, algodón y carnes, sumados, alcanzan casi el 95% del total.

décadas, las exportaciones de carne refrigerada aumentaron 4,5 veces, mientras que las de carne congelada aumentaron más de veinte veces. Según el Comex Stat, considerando la suma de las ventas brasileñas de carne bovina fresca o refrigerada (SA4 02.01) y de carne bovina congelada (SA4 02.02), se observa que el peso relativo de las primeras cayó de 34% a 10% entre 2000 y 2020. En el segundo caso, aumentó de 66% a 90%, en el mismo período. De acuerdo a lo presentado anteriormente, las cadenas de distribución de carne refrigerada son más complejas que las de la carne congelada, sobre todo gracias a su menor durabilidad, lo que impacta en los costos de transporte y de tiempo de tránsito (*transit time*).

De acuerdo con el Comex Stat, también con relación a la carne fresca o refrigerada de Rondônia, el principal destino de las exportaciones, en 2020, fue Chile, con casi el 70% del total vendido, equivalente a US\$ 82,2 millones. La salida de las exportaciones enviadas al mercado chileno se registró, casi exclusivamente, por aduanas de ciudades fronterizas, por las URF de Dionísio Cerqueira-SC y de São Borja-RS, ambas limítrofes con Argentina. Otro mercado emergente para la venta de carne fresca o refrigerada rondoniense ha sido Perú, que importó US\$ 6 millones en 2020. En los últimos cinco años, las exportaciones de Rondônia hacia el país andino crecieron 28 veces. Cabe destacar que, hace pocos años, en 2015, dichas ventas ni siquiera existían. Asimismo, se debe señalar que esa expansión ocurrió a pesar del déficit de infraestructura de transportes y obstáculos naturales y logísticos.

## GRÁFICO 2.

### Exportaciones de carne fresca o congelada de Rondônia hacia Perú, entre 2016 y 2020 (En US\$)



Fuente: Comex Stat/MDIC.  
Elaboración de los autores.

Los flujos comerciales entre Rondônia y Perú han acumulado resultados extraordinarios en los últimos años. Desde 2018, el 100% de las exportaciones de carne fresca o refrigerada del estado hacia el mercado peruano salió por la ciudad de Assis Brasil-AC. Por esa misma ruta han sido despachadas, desde 2016, todas las ventas del Mato Grosso a Perú de esos tipos de carne. En ese escenario, la inauguración del puente de Abunã, en mayo de 2021, abre un panorama todavía más prometedor para el comercio exterior y para el desarrollo de los estados de la Amacro. Esto potenciará la integración con los países sudamericanos y con los dinámicos mercados asiáticos, por medio de corredores bioceánicos y puertos del Pacífico.

Con relación a la carne congelada (SA4 02.02), en 2020 las exportaciones rondonienses alcanzaron los US\$ 556 millones, monto aproximadamente cinco veces mayor al de la fresca o refrigerada. Los países del Asia-Pacífico compraron casi el 60% del total de la carne congelada vendida por el estado en 2020, y sumaron US\$ 328,3 millones. Al observar esto detalladamente, por país, vemos que los principales destinos de las exportaciones de carne congelada de Rondônia, en 2020, fueron China y Hong Kong.

En el caso de China, las ventas del estado alcanzaron los US\$ 170 millones (30,6% del total de la carne congelada), registrando un crecimiento de 780 veces en los últimos cinco años. Los registros de salida se efectuaron por los puertos de Santos-SP (97%) y de Paranaguá-PR e Itajaí-SC (3% entre los dos). La serie histórica revela que, hasta 2019, el valor máximo exportado por Rondônia hacia China de carne congelada había sido de solamente US\$ 290.000. A su vez, Hong Kong importó US\$ 146 millones de carne congelada rondoniense (26% del total). Los volúmenes exportados a Hong Kong permanecieron bastante significativos en los últimos años, aumentando 38 veces desde 2007. En este caso, las URF

de salida también se registraron en los puertos del Sudeste y del Sur del Brasil: Santos-SP (75%), e Itajaí-SC, Paranaguá-PR y São Francisco-SC (25% entre los tres).

En lo referente al comercio regional, los montos de las ventas de carne congelada de Rondônia a Chile y Perú, a pesar de ser más bajos, no son despreciables. Estos dos mercados consumidores también presentaron, recientemente, un crecimiento acelerado. Las ventas rondonienses hacia Chile se multiplicaron por más de tres y alcanzaron los US\$ 12,6 millones en los últimos siete años. En 2020, la salida de dichas exportaciones del territorio brasileño hacia el mercado chileno se registró, mayoritariamente, en São Borja-RS (47%) y Dionísio Cerqueira-SC (45%).

El caso del Perú también es interesante: las ventas de carne congelada de Rondônia hacia ese país, que fueron escasas y esporádicas desde la inauguración del puente entre Assis Brasil-AC e Iñapari, en 2006, tomaron más impulso en 2019 e 2020. En los últimos quince años, aumentaron aproximadamente 34 veces y llegaron a US\$ 4,8 millones. No obstante, se debe destacar que las certificaciones de salida de carne congelada de Rondônia hacia el mercado peruano se realizaron, esencialmente, por los puertos de Itajaí-SC (56%) y de Santos-SP (33%). A diferencia de lo que sucede con las exportaciones de carne fresca o enfriada, solamente el 5% es despachada vía Assis Brasil-AC.

En síntesis, el caso rondoniense muestra una dinámica diferente de lo que sucede en el resto del Brasil. De acuerdo con *Trademap*, las exportaciones brasileñas de carne bovina refrigerada aumentaron 4,5 veces entre 2000 y 2020, pasando de US\$ 170 millones a US\$ 770 millones. La participación del Brasil en las ventas mundiales de carne bovina refrigerada se mantuvo en torno del 3,5% del total entre 2001 e 2019. En 2019, el precio promedio de la carne refrigerada exportada por el Brasil fue de US\$ 4.850 por tonelada. En el caso de la carne refrigerada del Uruguay, fue de US\$ 9.300 por tonelada; de Australia, US\$ 8.600 por tonelada; de Argentina, US\$ 8.460 por tonelada, y de Estados Unidos, US\$ 8.200 por tonelada.

Con relación a las exportaciones brasileñas de carne bovina congelada, se debe destacar que aumentaron veinte veces en las dos últimas décadas, pasando de US\$ 330 millones a US\$ 6.700 millones. La participación del Brasil en las exportaciones globales de carne bovina congelada creció significativamente en el período analizado, aumentando del 9% al 20%. El precio promedio de las exportaciones de carne congelada del Brasil fue de US\$ 4,13 mil por tonelada. En el caso de Estados Unidos, de US\$ 6,33 mil por tonelada; del Uruguay, de US\$ 5 mil por tonelada; de Argentina, de US\$ 4,87 mil por tonelada y de Australia, de US\$ 4,84 mil por tonelada.

También hay que señalar que, al comparar los precios de la carne enfriada con los de la carne congelada, se constata que el Brasil exporta con precios promedios inferiores a los de sus principales competidores mundiales, tanto la carne congelada como la enfriada. La diferencia entre precios promedios de carne enfriada (US\$ 4.850 por tonelada) y de carne congelada (US\$ 4.130 por tonelada) vendidas por Brasil fue de apenas un 15%. En el caso de Uruguay, la diferencia fue del 45%; de Australia, del 43%; de Argentina, del 42% y de Estados Unidos, del 22%.

- **Importaciones totales de Rondônia**

La evolución de las importaciones rondonienses presentó un crecimiento significativo en las dos décadas consideradas. Las compras del estado dieron un salto de US\$ 45 millones, en 2000, a US\$ 567,1 millones, dos décadas después. El valor de las compras realizadas por el estado, en ese período, se multiplicó casi por trece. Es llamativo el hecho de que, en 2019,

año del pico de las importaciones del estado (US\$ 973,4 millones), el valor total de las compras haya sido más de veinte veces superior al de las compras del año 2000.

En el año 2020, las importaciones de Rondônia fueron bastante diversificadas. Cerca del 20% de las compras del estado correspondieron a los códigos SA2 84, SA2 85 y SA2 87, los que sumaron US\$ 115,7 millones. Los principales productos importados de esos capítulos de la NCM fueron placas de microprocesamiento, partes y accesorios de motocicletas (incluso ciclomotores); aparatos mecánicos; partes y accesorios para bicicletas y otros velocípedos; aparatos receptores de radiodifusión, a pila/eléctricos; cuadros, horquillas y sus partes, para bicicletas y otros velocípedos, y otros grupos electrógenos. Los códigos SA2 07 y SA2 08 sumaron US\$ 67,5 millones (12%). Los bienes fueron ajos, frescos o refrigerados; uvas secas (pasas); almendras frescas o secas; otras lentejas secas, en granos; hongos “agaricus” conservados en agua salada; nueces frescas o secas, sin cáscara; y damascos secos. Finalmente, los códigos SA2 54 y SA2 55 totalizaron US\$ 63 millones (11%), con bienes como hilados, tejidos y fibras de poliéster. La suma de estos siete códigos SA2, reunidos en los tres conjuntos aquí presentados, fue de 43%.

Asimismo, se destaca el considerable ascenso, entre 2000 y 2020, de la participación del Asia como el mayor abastecedor de los productos demandados por Rondônia. En ese período, los mercados asiáticos pasaron de representar tan solo el 2% a constituir casi dos tercios del total de las compras efectuadas por el estado en el exterior. Así, las ventas de los países del Asia hacia Rondônia pasaron de aproximadamente US\$ 930.000 a US\$ 372,9 millones.

**TABLA 12.**  
**Participación del Asia (sin Medio Oriente) en las importaciones de Rondônia**  
**(En %)**

Año	Asia (sin Medio Oriente)
2000	2,1%
2001	8,3%
2002	5%
2003	38,5%
2004	39,3%
2005	57,6%
2006	68%
2007	62,3%
2008	63,6%
2009	54,2%
2010	51,4%
2011	45,9%
2012	46,1%
2013	56,7%
2014	58,8%
2015	51,4%
2016	56,4%
2017	61,1%
2018	62,6%
2019	68,5%
2020	65,8%

Fuente: Comex Stat/MDIC.

Elaboración de los autores

Sudamérica también multiplicó sus ventas hacia Rondônia. En veinte años, las compras rondonienses de productos sudamericanos se dispararon, pasando de US\$ 1,2 millón a US\$ 85,5 millones, aumentando setenta veces. En términos relativos, también se registró una variación positiva de la participación sudamericana en las compras del estado: del 1,3% del total en 2000 a cerca del 5% al final del período. Sin embargo, se destaca que, entre 2016 y 2018, América del Sur llegó a representar casi el 10% del origen de los productos comprados por el estado de Rondônia.

En 2020, los mayores abastecedores regionales de la demanda de Rondônia fueron Argentina, con US\$ 39,1 millones (45% del total); Colombia, con US\$ 15,8 millones; Paraguay, con US\$ 15,5 millones (ambos con 18%), y Chile, con US\$ 10,7 millones (13%). Cerca del 80% de las ventas argentinas hacia la economía rondoniense estuvo concentrada en pocos productos, como ajo, harina de trigo, uvas, ciruelas, aceitunas, semillas de girasol, frijoles blancos, nueces y aceite de oliva. Casi el 95% de dichos bienes entró al Brasil por las URF de Foz do Iguaçu-PR, São Borja-RS, Uruguaiana-RS y Dionísio Cerqueira-SC, para recorrer por lo menos 3.000 km de la BR-163 hasta Porto Velho.

En el caso de Colombia, se observa que los bienes comprados por Rondônia fueron extremadamente concentrados en copolímeros de propileno, en formas primarias, y

polipropileno sin carga, en forma primaria, los cuales suman el 92% del total. Además, el 90% de esos valores registraron su entrada en Brasil por la URF del puerto de Itajaí-SC, localizado a 3.400 km de la capital rondoniense. Las importaciones de Rondônia provenientes de Paraguay fueron un poco más diversificadas. Cerca del 90% correspondió a cilindros para filtros de cigarrillos; acolchados y mantas de fibras sintéticas; alfombras y revestimientos para pisos, de materias textiles; aceite de soja, y amortiguadores de suspensión para tractores y vehículos automóviles.

Todos los bienes ingresaron por la UFR de Foz do Iguaçu-PR. En el caso de Chile, el 90% de las compras fueron de ortofalatos, vinos, nueces, almendras, cerezas y salmón. Aproximadamente, el 60% entró al territorio nacional por Santos-SP y casi el 36%, por Foz do Iguaçu-PR, Uruguiana-RS y São Borja-RS.

Finalmente, se destaca la situación de Perú. En 2020, Rondônia importó US\$ 3,6 millones del mercado peruano (5% del total). Los principales bienes comprados fueron aceitunas (casi el 50% del total) y orégano (más del 10%). Sin embargo, se observa que estas importaciones de Rondônia originarias del mercado peruano ingresaron al territorio brasileño, principalmente, por las URF de los puertos de Santos-SP y de Paranaguá-PR. En este sentido, el puente de Abunã representa la posibilidad de consolidar nuevos trayectos comerciales entre las economías rondoniense y peruana, vía Acre, corrigiendo anomalías logísticas que todavía persisten, debido a la reducida escala de algunos productos demandados por Rondônia y por sus estados vecinos.<sup>24</sup>

#### **4. CONSIDERACIONES FINALES**

El mundo contemporáneo está atravesando profundas transformaciones geoeconómicas, que abarcan cuestiones de cuño ambiental, científico, político, social y productivo, entre otras. Entre los grandes “cambios tectónicos”, se encuentran los temas ambientales, el aumento de la relevancia económica del Asia-Pacífico y los obstáculos para reimpulsar el crecimiento en un escenario pospandémico. La zona Amacro está a punto de sufrir un gran impacto, debido a fuertes transformaciones, de forma similar a las vivenciadas por el Mato Grosso y, más recientemente, por Rondônia. El principal desafío parece ser concentrar esfuerzos para evitar las externalidades negativas causadas por la expansión agrícola, como las ocurridas en la región Centro-Oeste y en el Matopiba. Para esto, la Amacro debe reforzar el uso organizado y consciente del suelo, frenando la devastación ilegal y garantizando el uso sostenible de las áreas agrícolas. En el caso del Matopiba, el concepto surgió luego de que la realidad económica provocara un alto costo ambiental y un aprovechamiento limitado de los beneficios sociales debidos al aumento de la producción. En el caso de la Amacro, por el contrario, el planeamiento debe enmarcarse en los esfuerzos de la reactivación pospandémica, compatibles con los Objetivos del Desarrollo Sostenible 2030 y con los debates sobre el Nuevo Acuerdo Verde. Para lograrlo, el modelo de desarrollo de la Amacro debe considerar las potencialidades de conexión con el Pacífico.

A medida que avanzan los “movimientos tectónicos” en el Sistema Internacional, se hacen evidentes los intercambios de la Amacro y de las áreas dinámicas adyacentes, como el Mato Grosso, con los mercados sudamericanos y del Oriente, por medio de rutas bioceánicas

---

<sup>24</sup> Considerando nuevamente el caso del Mato Grosso, las importaciones de fertilizantes sumaron, en 2020, US\$ 1.420 millones (80% de las compras totales). El estado multiplicó por más de 27 sus compras de abonos entre 2000 y 2020. Los principales abastecedores de productos hacia el Mato Grosso, en 2020, fueron Rusia (18% del total), China (12%), Estados Unidos (11,7%), Canadá (10%) y Bielorrusia (7%). Dichos abonos y correctores agrícolas ingresan al Brasil por los puertos de las regiones Sur y Sudeste.



alternativas. En este sentido, todo el conjunto de infraestructuras que componen los corredores bioceánicos debe tomarse como una serie de proyectos que se complementan y no que compiten entre sí, con un gran potencial para aumentar el intercambio circular intra y extrarregional. Además de contemplar los aspectos de conectividad, es necesario implementar una serie de inversiones prioritarias fundamentales, principalmente en lo que respecta a adaptaciones de puertos en Chile y Perú.

Finalmente, la fragmentación política en Sudamérica debe observarse desde dos puntos de vista. En primer lugar, se debe considerar la fragmentación interna, resultante de la progresiva tensión y de la polarización política y partidaria de cada país; en segundo lugar, hay que tener en cuenta la fragmentación entre los países de la región, que se evidencia en la ausencia de diálogos regionales coordinados, tanto en lo que respecta a la salud pública como en lo concerniente a la reactivación económica pospandémica. Algunos de los temas fundamentales para el futuro de Sudamérica están directamente relacionados con las posibilidades de inserción internacional del continente en las cadenas de valor. Al desafío sudamericano de revertir su inestable cuadro socioeconómico, se incorpora la creciente preocupación ambiental, pauta cada vez más relevante en los principales ámbitos de gobernanza internacional. Por consiguiente, abastecer los mercados cada vez más dinámicos del Asia-Pacífico, de forma sostenible y armoniosa, equilibrando la producción, el medioambiente y el entorno social, es condición fundamental para reanudar el crecimiento y para rediseñar el horizonte del desarrollo brasileño, particularmente de la región amazónica.

## 5. REFERENCIAS

- Amoras, Haroldo (2012). *Brasil e Venezuela: cooperação e integração econômica, corredor de integração regional Amazonas, Roraima, Bolívar, Orenoco*. Brasília: UnB.
- Barros, Pedro Silva; Golçalves, Julia de Souza Borba; Samurio, Sofia Escobar (2020). *Desintegração Econômica e Fragmentação da Governança Regional na América do Sul em tempos de Covid-19*. Boletim de Economia e Política Internacional (BEPI), IPEA, Brasília.
- Barros, Pedro Silva; Padula, Raphael; Severo, Luciano Wexell; Samurio, Sofia Escobar; Gonçalves, Julia Borba de Souza (2020). *Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana*. Campo Grande: UEMS: Brasília: Ipea, 186 p.
- Barros, Pedro Silva; Padula, Raphael; Severo, Luciano Wexell (2011). *A integração Brasil-Venezuela e o eixo Amazônia-Orinoco*. Boletim de Economia e Política Internacional (BEPI), IPEA, Brasília: 33-41.
- Cepal (2016). *Horizontes 2030: a igualdade no centro do desenvolvimento sustentável*. (LC/G.2660/Rev.1), Santiago.
- Embrapa (2021). *Informativo Agropecuário de Rondônia de 2021*. Disponível em: <https://www.embrapa.br/busca-de-publicacoes/-/publicacao/1130256/informativo-agropecuario-de-rondonia-n-4-fevereiro2021>
- Feres, Carla Paulino da Costa; Staduto, Isadora Wadi (2019). *Integração de infraestrutura no eixo Peru -Brasil -Bolívia*. XVII Congresso Internacional FOMERCO. Foz do Iguaçu, setembro.
- IPEA (2014). Avaliação das políticas de desenvolvimento sustentável do Estado do Acre, (1999-2012). Santiago de Chile: Cepal, 2014. <https://www.cepal.org/pt-br/publicaciones/37245-avaliacao-politicas-desenvolvimento-sustentavel-estado-acre-1999-2012>
- Michael A. Peters, Petar Jandrić & Sarah Hayes (2021) *Biodigital technologies and the bioeconomy: The Global New Green Deal?* Educational Philosophy and Theory, DOI: 10.1080/00131857.2020.1861938
- Novak, Fabián; Namihás, Sandra (2013). *As relações entre Peru e Brasil, 1826-2012*. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer.
- Osorio Machado, Lia; Parente Ribeiro, Leticia; Caetano do Rego Monteiro, Licio (2014). *Geopolítica fragmentada: interações transfronteiriças entre o Acre (BR), o Peru e a Bolívia*. Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía, vol. 23, núm. 2, julio-diciembre, pp. 15-30. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia.
- Padula, Raphael (2014). "Da IIRSA ao Cosiplan da Unasul: a Integração de Infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança". In: Desiderá Neto, Walter Antonio, Organizador. *O Brasil e novas dimensões da integração regional*. Rio de Janeiro: Ipea.

- Raddatz, Lizandro; Buss, Ricardo Niehues (2014). *Rota Bioceânica Norte como alternativa de escoamento da produção da soja pelo oceano Pacífico*. Revista Científica do ITPAC, Araguaína, v.7, n.4, Pub.3.
- Reis, Manoel de Andrade e Silva (2010). *Os caminhos que nos unem*. GV-executivo, vol. 9, n. 2, p. 37-41, jul-dez.
- Silva, Ednilson Gomes da; Silva, Silvio Simione da (2020). *BR-364 - Nos confins da fronteira oeste do Brasil: uma via para a integração rodoviária do Acre (Cruzeiro do Sul) com Ucayalli (Pucallpa)*. Ciência Geográfica - Bauru - XXIV - Vol. XXIV - (2): Janeiro/Dezembro.