



**OBSERVATORIO**  
AMÉRICA LATINA  
ASIA PACÍFICO

## Documentos de Trabajo

**Transformações geoeconômicas na América Do Sul: AMACRO, Integração Regional e Ásia Pacífico**

Pedro Silva Barros

Luciano Wexell Severo

Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

Helitton Christoffer Carneiro

**DT 002/21**  
Setiembre, 2021





# **TRANSFORMAÇÕES GEOECONÔMICAS NA AMÉRICA DO SUL: AMACRO, INTEGRAÇÃO REGIONAL E ÁSIA 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> A pesquisa que originou este artigo é parte do Projeto “Integração Regional: o Brasil e a América do Sul” da Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (Dinte) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). A primeira publicação relacionada ao tema deste artigo foi a Nota Técnica Preliminar do Ipea “A Ponte do Abunã e a Integração da Amacro ao Pacífico”.

<sup>2</sup> Técnico de Planejamento e Pesquisa do Ipea. E-mail: [pedro.barros@ipea.gov.br](mailto:pedro.barros@ipea.gov.br).

<sup>3</sup> Professor da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA); Pesquisador Visitante do Ipea. E-mail: [luciano.severo@unila.edu.br](mailto:luciano.severo@unila.edu.br).

<sup>4</sup> Professor da Universidade Federal do Acre (UFAC); Pesquisador Visitante do Ipea. E-mail: [cristovaosilva@ufac.br](mailto:cristovaosilva@ufac.br).

<sup>5</sup> Mestrando em Economia Aplicada pela Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA); Assistente de Pesquisa do Ipea. E-mail: [helitton.carneiro@ipea.gov.br](mailto:helitton.carneiro@ipea.gov.br).

Série: Documentos de Trabajo

## **TRANSFORMAÇÕES GEOECONÔMICAS NA AMÉRICA DO SUL: AMACRO, INTEGRAÇÃO REGIONAL E ÁSIA PACÍFICO**

**DT 002/21**

Setembro, 2021

As opiniões expressas neste documento pertencem aos autores e não refletem necessariamente as opiniões da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), da CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina ou da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL).

Os documentos de trabalho do Observatório são selecionados e distribuídos com o objeto de promover o debate durante o ciclo de sessões do VI Seminário.

OBS-AL-AP/DT 002/21

© 2021 por Observatório América Latina – Ásia Pacífico e seus autores. Todos os direitos reservados. Trechos breves do texto podem ser citados sem consentimento explícito, desde que mencionado o crédito completo, incluído o aviso © e a fonte.

## 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

## Resumen

Este artículo busca analizar el potencial de integración de América del Sur, particularmente de la Zona de Desarrollo de Amacro, con Asia Pacífico. El trabajo parte de las oportunidades creadas por los grandes cambios tectónicos tanto ambientales como del dinamismo económico del Este Asiático para evaluar los impactos que las mejoras en la infraestructura regional pueden generar EN el aumento de la competitividad y productividad de las exportaciones de los estados de Acre, Amazonas y Rondonia para el Pacífico, vía puertos peruanos, e para la propia costa oeste de América del Sur. Se considera que no es sustentable la repetición lineal en la Amacro del proceso de ocupación territorial y productivo que ocurrió en las últimas décadas en Mato Grosso y en Matopiba. Se propone que la planificación de la Amacro esté, al mismo tiempo, comprometido con los esfuerzos de retomada post pandemia compatibles con los Objetivos del Desarrollo Sustentable (ODS) 2030, los Horizontes 2030 (Cepal) y los debates sobre el Nuevo Acuerdo Verde y considere las posibilidades de agregación de valor que se abren con el ahorro de tiempo y con las ventajas logísticas de una salida directa del extremo oeste brasileño en los puertos peruanos.

**Palabras clave:** Amacro; Asia Pacífico; integración 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

## **Tabela de conteúdos**

<b>1.</b>	<b>Introdução .....</b>	<b>8</b>
<b>2.</b>	<b>Transformações geopolíticas, integração regional e a zona AMCRO .....</b>	<b>10</b>
<b>3.</b>	<b>Evolução, diagnósticos e potencialidades do comércio internacional da zona AMACRO .....</b>	<b>14</b>
	3.1. Comércio exterior do Acre .....	15
	3.2. Comércio exterior do Amazonas .....	24
	3.3. Comércio internacional de Rondônia .....	30
<b>4.</b>	<b>Considerações finais.....</b>	<b>37</b>
<b>5.</b>	<b>Referências.....</b>	<b>39</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O mundo contemporâneo vem passando por profundas transformações geoeconômicas, que abarcam questões de cunho ambiental, científico, político, social e produtivo, entre outras. Dentre as grandes transformações em curso, destacam-se três que podem ser consideradas como “mudanças tectônicas” (CEPAL, 2016; IPEA, 2020), abordadas à continuação.

- O crescente debate sobre as questões ambientais e a busca por superar os modelos de desenvolvimento pautados na exploração não sustentável dos recursos naturais.
- O aumento expressivo da relevância econômica do sudeste asiático nas últimas décadas e o conseqüente deslocamento do eixo dinâmico da economia mundial do Atlântico Norte para a Ásia Pacífico.
- Os desafios do enfrentamento de uma pandemia de alcance global, e as dificuldades de planejar e implementar políticas públicas eficazes para a recuperação e a retomada do crescimento das economias no cenário pós-pandêmico.

Busca-se, ainda, avaliar o impacto das obras de infraestrutura de transportes na dinâmica comercial e produtiva dos estados da zona Amacro, sobretudo com relação às externalidades positivas advindas dos projetos de integração rodoviária na região, como é o caso das duas pontes internacionais, entre Brasília-AC e Cobija-Bolívia e entre Assis Brasil-AC e Iñapari-Peru. Também foram considerados os efeitos comerciais resultantes da pavimentação da rodovia peruana entre as cidades de Puerto Maldonado e Cusco, concluída em 2010, assim como a construção da Ponte Billingham, sobre o rio Madre de Dios, entregue em 2011, sobre o comércio da região.

Não menos importantes são os comentários referentes à fase final de execução da ponte do Abunã, sobre o rio Madeira, que ligará pela primeira vez o estado do Acre ao de Rondônia e ao restante do Brasil, por via rodoviária, de maneira ininterrupta. A ponte do Abunã também é importante por localizar-se no “centro” da área da Amacro. Enfim, busca-se avaliar os impactos dos projetos de infraestrutura de transportes sobre o planejamento de políticas públicas e a execução de planos de desenvolvimento local, de integração regional e fronteira, de ganhos logísticos e de produtividade, e de facilitação de conexões com os importantes mercados sul-americanos (em especial o peruano) e com os ascendentes mercados da Ásia-Pacífico.

Os dados analisados indicam que a Amacro está prestes a viver uma grande transformação nas próximas décadas, de magnitude similar à que ocorreu no Mato Grosso<sup>6</sup> e que está em curso no sul de Rondônia. O desafio é concentrar esforços imediatamente e aprender com as lições do passado, para evitar as externalidades negativas da expansão agrícola, como ocorreu no Centro-Oeste e no Matopiba (parte do Maranhão, Tocantins, Piauí e Oeste da Bahia). A Amacro deve reforçar o uso

---

<sup>6</sup> As vendas internacionais do Mato Grosso cresceram 18 vezes entre 2000 e 2020, de US\$ 1,03 bilhão para US\$ 18,2 bilhões. O valor alcançado representa um recorde histórico. O estado nunca vendeu tanto para o mundo. O escoamento das vendas mato-grossenses, em 2020, se deu por meio de portos localizados no oceano Atlântico, sendo 66% nas regiões Sul e Sudeste e 33% nos portos do Arco Norte. Já as importações mato-grossenses, entre 2000 e 2020, cresceram mais de 20 vezes. Em 2020, totalizaram US\$ 1,8 bilhão. Cerca de 80% desse montante equivale a fertilizantes. Duas décadas antes, o montante comprado pelo estado era inferior a US\$ 90 milhões.



organizado e consciente do solo e coibir a devastação ilegal para que tenha êxito socioeconômico. No caso do Matopiba, o conceito surgiu após a realidade econômica se impor com altos custos ambientais e aproveitamento limitado dos benefícios sociais do aumento da produção. Na Amacro será possível definir o modelo de desenvolvimento no início da nova realidade econômica e seu planejamento será mais satisfatório se incluir a conexão com o Pacífico.

A medida que os “movimentos tectônicos” no Sistema Internacional avançam será cada vez mais evidente a viabilidade e a necessidade de impulsionar os intercâmbios da Amacro e de áreas dinâmicas adjacentes, como o Mato Grosso, com os mercados sul-americanos e do Oriente, por meio de rotas bioceânicas alternativas. Nesse sentido, o conjunto de infraestruturas que compõem os corredores bioceânicos devem ser pensados não como projetos concorrentes, mas sim como caminhos complementares, com grande potencial de elevar os intercâmbios circulares intra e extra regionais. Além da questão da conectividade, deverão ocorrer uma série de investimentos prioritários fundamentais, principalmente em adaptações portuárias no Chile e no Peru.

## MAPA 1 - América do Sul - Corredores Bioceânicos selecionados



Elaboração dos autores.

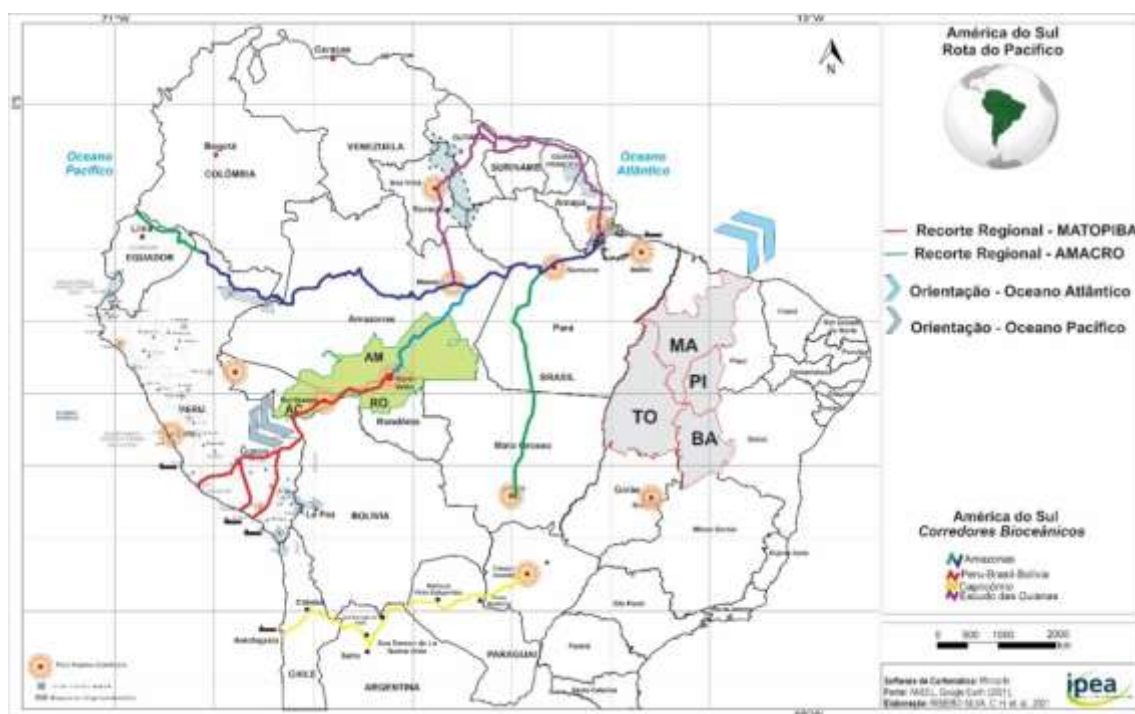
Um exemplo de que a viabilidade de projetos de infraestrutura logística oscila com o passar do tempo e está condicionada às constantes mudanças econômicas é a crescente importância das hidrovias do Arco Norte brasileiro como rota de escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste. Duas décadas e meia atrás, pouco se questionava a quase exclusividade do transporte rodoviário de grãos em direção aos portos de Santos-SP e Paranaguá-PR.

## **2. TRANSFORMAÇÕES GEOPOLÍTICAS, INTEGRAÇÃO REGIONAL E A ZONA AMACRO**

A América do Sul e a zona Amacro estão inseridas em um cenário desafiador, marcado por grandes transformações e pela alta complexidade. Planejada como uma Zona de Desenvolvimento Sustentável, a Amacro envolve 32 municípios brasileiros do sul do Amazonas, do leste do Acre e do norte e oeste de Rondônia. Trata-se de um acrônimo das siglas iniciais dos três estados que a conformam. A Amacro nasce com o potencial de integrar-se com os países sul-americanos e com os mercados dinâmicos da Ásia, por meio de rotas bioceânicas e infraestruturas portuárias no Pacífico. Esta nova zona pode se tornar, se bem planejada e executada, uma alternativa econômica ambientalmente sustentável para a população daquela região.

Nesse sentido, são exitosas as experiências de governança a partir do Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico entre Porto Murtinho-MS e os portos do norte do Chile, que, desde 2015, realiza reuniões envolvendo os principais atores e instituições dos quatro países envolvidos na iniciativa (Barros et al, 2020). Propõe-se que o planejamento da Amacro esteja, ao mesmo tempo, inserido nos esforços de retomada pós-pandêmica compatíveis com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) 2030, o Horizontes 2030 (Cepal) e os debates sobre o Novo Acordo Verde (Peters, Jandrić & Hayes 2021). Simultaneamente, deve considerar as possibilidades de agregação de valor que se abrem com a diminuição do tempo e com os ganhos logísticos proporcionados por uma saída direta ao Pacífico do extremo oeste brasileiro pelos portos peruanos.

## MAPA 2 - América do Sul - Amacro, Matopiba e infraestrutura de integração



Elaboração dos autores.

Enquanto o Matopiba (partes do Maranhão, Tocantins, Piauí e Oeste da Bahia) está situado na região de transição dos biomas da Amazônia, Cerrado e Ecótonos, a Amacro está inteiramente inserida no bioma amazônico. Outra grande diferença entre o Matopiba e a Amacro, para além de suas características geográficas, sociais, políticas e históricas, está nas possibilidades de orientação da distribuição da produção. Isso porque o recorte regional do Matopiba tem o seu escoamento marcadamente direcionado para o Oceano Atlântico, com exportações concentradas nos portos maranhenses. Já a Amacro, pelos seus atributos, pode vir a ser um *hub* logístico das redes infraestruturais de parte do Arco Norte, voltado para o Oceano Pacífico, com destaque para os portos do Peru, e com saída do Brasil via Acre.

No caso do Matopiba, ademais, há questionamentos em relação às externalidades negativas resultantes da expansão de sua fronteira agrícola, sobretudo, com relação aos impactos socioambientais. O Matopiba, como região, foi concebido em 2015 quando a realidade econômica dos estados que o compõem já estava consolidada pela intensa produção agrícola desde os anos 1980<sup>7</sup>. A zona Amacro, ao contrário, nasce com a possibilidade de contornar a desarmonia entre as esferas ambiental e produtiva. Esta nova região, portanto, pode ser planejada para responder às demandas locais de geração de emprego, renda e aumento da produção, com menor impacto sobre a sustentabilidade dos recursos naturais.

Em relação à América do Sul, a atual conjuntura de crise é ainda mais delicada do que em outras regiões do mundo. Aqui, a pandemia atuou no sentido de elevar o grau de complexidade de uma crise pré-existente, acentuando as tendências desintegradoras

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

e fragmentadoras dos anos anteriores. Em síntese, ao cenário pré-pandêmico de crescente fragmentação política e de marcada desintegração econômico-comercial dos países sul-americanos, somou-se a tragédia humanitária, o colapso dos sistemas públicos de saúde e, principalmente, das economias como um todo. Surge a partir desse contexto uma série de reflexões sobre o papel do Estado na gestão das crises, a importância de investimentos em ciência e tecnologia, entre outras.

A fragmentação política na América do Sul deve ser entendida a partir de dois prismas de análise. Primeiro, a fragmentação interna, resultado do progressivo acirramento e polarização política e partidária dentro dos países, e, segundo, a fragmentação entre os países da região, evidenciada na ausência de diálogos regionais coordenados tanto sobre saúde pública como para a retomada econômica pós-pandemia (Barros, Gonçalves, Samurio, 2020).

Algumas das questões fundamentais para o futuro da América do Sul estão diretamente relacionadas com as possibilidades de inserção internacional do continente nas cadeias de valor. Neste sentido, o acesso das economias sul-americanas às cadeias de valor, não apenas na condição de fornecedora especializada de produtos primários com baixo beneficiamento e/ou agregação de valor, pode possibilitar ao continente uma série de transformações geoeconômicas em relação ao seu tecido produtivo.

Incorpora-se ao desafio sul-americano de reverter seu instável quadro socioeconômico, a crescente preocupação ambiental, pauta cada vez mais relevante nas principais esferas de governança internacional. Logo, suprir os mercados cada vez mais dinâmicos do Ásia Pacífico, de maneira sustentável e harmoniosa entre a produção, o meio ambiente e a esfera social, é condição fundamental para a retomada do crescimento e para o redesenho do horizonte de desenvolvimento brasileiro, particularmente da região amazônica.

A dimensão produtiva do sudeste asiático, por exemplo, vem influenciando fortemente o ritmo da expansão da demanda mundial por alimentos, matérias primas e insumos básicos. Essa dinâmica tem impulsionado grandes transformações econômicas em alguns estados mediterrâneos do Brasil, convertendo-os em protagonistas da ampliação da fronteira agrícola.

As atuais transformações econômicas mundiais, já citadas em alguma medida, em especial o deslocamento do centro econômico global para o eixo Ásia-Pacífico, tende a tornar cada vez mais viáveis os projetos de infraestrutura logística e de conexão multimodal em partes do norte e do oeste brasileiro, sobretudo nas áreas relativamente próximas aos portos do Pacífico.

Apesar das naturais dificuldades de conexão, a integração de infraestrutura na América do Sul deve ser interpretada como uma estratégia de primeira grandeza. O desafio de planejar conexões de infraestrutura em áreas que possuem cadeias montanhosas, desertos, regiões de grande biodiversidade, de rico patrimônio arqueológico, parques nacionais e reservas indígenas é sensível. As reflexões sobre o desenvolvimento e da integração física entre o Brasil, a América do Sul e o Pacífico devem considerar todos os aspectos mencionados. O objetivo central é minimizar as externalidades ambientais negativas, fortalecendo a estrutura produtiva local, via projetos sustentáveis, capazes de gerar emprego e renda à população, ao longo das rotas e de suas áreas de influência.

Esse cenário reforça a importância de promover investimentos em infraestrutura, sobretudo de transportes, e de adotar políticas públicas para o desenvolvimento

regional no oeste e norte do Brasil<sup>8</sup>, que tem alto potencial logístico vinculado com a dinâmica do Pacífico.

Além disso, a zona de desenvolvimento sustentável Amacro ocupa um ponto estratégico do continente sul-americano, principalmente por ser a rota norte do caminho entre o Oeste do Brasil e o Oceano Pacífico. Nesse sentido, a ponte do Abunã-RO, epicentro da Amacro, é o elo que faltava para conectar as redes de infraestrutura de transportes rodoviário entre o Acre, o restante do Brasil, os mercados dos países andinos e da Ásia<sup>9</sup>.

A ponte do Abunã, obra recém-inaugurada sobre o rio Madeira, na BR-364<sup>10</sup>, conecta pelo modal rodoviário uma das maiores áreas produtoras de alimentos do mundo aos terminais portuários do Pacífico, em frente à Ásia. Além disso, o rio Madeira é um importante afluente da bacia Amazônica e, entre Porto Velho-RO e o distrito de Abunã estão localizadas as usinas hidrelétricas de Santo Antônio e de Jirau. A relevância das obras de infraestrutura no distrito de Abunã, portanto, não se limitam somente às vantagens da ponte, mas podem estimular o potencial hidroviário do caudaloso curso d'água que corre desde o interior do Peru, onde ainda se chama rio Madre de Dios.

Em suma, existe margem para promover a multimodalidade nos transportes da região, seja por rodovias pavimentadas ou pelas hidrovias que desembocam no Oceano Atlântico. O rio Madeira, que passa em Abunã, corre para Porto Velho-RO e em Itacoatiara-AM encontra o rio Amazonas, que conduz as embarcações para Manaus-AM a oeste e para Santarém-PA, Macapá-AP e Belém-PA a leste.

### **Considerações sobre a viabilidade de cruzar os Andes**

É necessário analisar, sobre diversos aspectos, as interpretações a respeito da viabilidade da rota rodoviária entre Porto Velho-RO e o Pacífico como alternativa logística para os fluxos comerciais dos estados da Amacro, e suas adjacências. Há clareza sobre as dificuldades de se cruzar a cadeia de montanhas dos Andes, que em determinadas localidades superam os 4.000 metros de altitude<sup>11</sup>. Por esta razão, os

---

<sup>8</sup> As possibilidades de integração, cooperação e planejamento conjunto da Amazônia brasileira com seus vizinhos são discutidas em Barros (2013).

<sup>9</sup> Para Raddatz e 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 acordo com 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 acordo com 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 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”.

cálculos de viabilidade dos projetos de infraestrutura podem sofrer alterações de acordo com uma série de variáveis, internas ou externas.

Entre as variáveis mais importantes e os pontos necessários para essas análises estão: o perfil topográfico da estrada; a construção de quadros comparativos em relação às vias tradicionais de escoamento pelo Atlântico; os impactos da perda de potência de caminhões e veículos de tração à combustão, em função do ganho de elevação do solo (m/km); a angulação em função da variação de relevo, do mapeamento das rampas máximas e de pontos críticos; o volume médio de tonelage das cargas; o tipo de produto transportado; a escalabilidade e o valor agregado dos bens comercializados; a existência de uma dinâmica econômica regional que permita utilizar a rodovia em ambos os sentidos (frete de retorno); o tempo e o custo de transbordo; a conectividade ao longo do percurso e a integração de trâmites aduaneiros. Entre outros fatores, esses são exemplos de condicionantes que impactam diretamente sobre as estimativas de frete e que serão levados em conta no transcorrer da presente agenda de pesquisa.

### **3- EVOLUÇÃO, DIAGNÓSTICOS E POTENCIALIDADES DO COMÉRCIO INTERNACIONAL DA ZONA AMACRO**

A finalidade dessa seção é apresentar considerações sobre o comércio internacional dos estados que compõem a Zona de Desenvolvimento Amacro (Amazonas, Acre e Rondônia), a partir de algumas fontes de dados oficiais. A principal plataforma utilizada foi o Comex Stat, do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), base para consultas de dados de intercâmbios brasileiros com o mundo, com informações extraídas dos Sistemas de Comércio Exterior (SISCOMEX) e baseadas na declaração de exportadores e importadores. Outra ferramenta usada foi o Trademap, sistema desenvolvido com a colaboração da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD) e da Organização Mundial do Comércio (OMC). Todos os montantes apresentados nesta seção estão em dólares estadunidenses e em valores nominais. Igualmente serão consideradas informações adicionais sobre o Mato Grosso<sup>12</sup>, devido à sua dimensão econômico-produtiva e sua proximidade geográfica com a Amacro.

A análise dos dados compilados permite construir um conjunto de informações inéditas. Entre os principais resultados, serão apresentadas estatísticas referentes à evolução das exportações e importações dos estados da Amacro, entre 2000 e 2020. Igualmente, serão apontados quais os maiores parceiros comerciais dos três estados, os principais produtos comercializados e as Unidades da Receita Federal (URF) de registro de entrada e de saída dos bens. Em etapas posteriores da investigação pretende-se apresentar análises de prospecção de parceiros potenciais para exportação de produtos dos estados considerados, assim como de mercados e rotas alternativas para suprir parcela de suas demandas de importação.

#### **3.1. Comércio exterior do Acre**

---

<sup>12</sup> Entre 2000 e 2020, o Mato Grosso saltou do 10º para o 5º lugar entre os principais estados exportadores do Brasil. Em poucos anos, o estado foi convertido em importante abastecedor do mundo. A redução dos preços das commodities não foi suficiente para deter o ímpeto exportador do Mato Grosso, que hoje tem como principal destino a Ásia. A consolidação da produção agropecuária no Centro-Oeste e a sua expansão para a região Norte colocam o Mato Grosso como um player fundamental, hoje e nas próximas décadas. A China e o Sudeste asiático, epicentros da dinâmica econômica mundial, representam grandes oportunidades.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Acre possui um território com área de 164.173 km<sup>2</sup> e uma população estimada de 894 mil habitantes. É um dos estados brasileiros com menor densidade demográfica (5,44 hab/km<sup>2</sup>) e possui fronteiras internacionais com a Bolívia e o Peru. Nas duas últimas décadas, o estado tem cooperado com os países vizinhos para a implantação de infraestrutura de conexão entre as cidades de fronteira, como é o caso das pontes em Brasiléia-AC, inaugurada em 2004, e Assis Brasil-AC, em 2006<sup>13</sup>, ambas como parte dos projetos do eixo Peru-Brasil-Bolívia da Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)<sup>14</sup>. Com o término da pavimentação da estrada peruana que conecta Puerto Maldonado a Cusco, em 2010, e da construção da Ponte Billingham, sobre o rio Madre de Dios, em 2011, o trajeto bioceânico foi concluído, ligando o Acre aos portos de Matarani e Ilo, no sul do Peru<sup>15</sup>. Destaca-se que o Acre experimentou, ao menos entre 1999 e 2012, um modelo de desenvolvimento diferenciado em relação ao restante da região norte do Brasil, escolhendo a sustentabilidade ambiental como vocação econômica, colocando-a no centro de suas decisões estratégicas (Ipea, 2014).

Pode-se dizer que, nos dois últimos decênios, o comércio internacional do Acre foi marcado por significativas oscilações. Algumas das variações podem ser interpretadas a partir de fenômenos naturais que assolaram o estado. A histórica cheia do rio Madeira, em 2014, por exemplo, teve dentre suas principais consequências o isolamento do Acre, em razão da inundação de trechos da BR-364, rodovia federal que conecta o estado a Rondônia e ao restante do Brasil.

Atualmente, o Acre passa por uma situação mais complexa do que naquele momento. A crise do início de 2021 é resultado de mais uma cheia das três bacias hidrográficas do estado (Acre, Amazonas e Madeira), que alagou quase a metade das cidades acreanas e desabrigou a população local em grande escala. Estima-se que algo em torno de 130 mil pessoas (cerca de 15% dos habitantes) tenham sido impactadas diretamente pelas chuvas no estado. Para agravar a situação, a crise no Acre segue sendo potencializada por fenômenos não apenas pluviométricos. A escalada nos números de infectados pela Covid-19 e nos casos de dengue aponta para o colapso da saúde pública no estado. Não menos importantes são os crescentes problemas migratórios, sobretudo na faixa de fronteira com o Peru.

Apesar desse panorama complexo, e do peso relativo das vendas do Acre no total de

---

<sup>13</sup> Para Silva e 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)*”.

<sup>14</sup> Segundo Padula (2014, p. 318), “*o Eixo Peru-Brasil-Bolívia abrange os principais nós de articulação localizados próximos à zona de tríplice 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*”. Ainda sobre o eixo Peru-Brasil-Bolívia, sugere-se a leitura de Feres e Staduto (2019).

<sup>15</sup> Segundo 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)*”.



exportações brasileiras ter permanecido baixo ao longo das duas décadas analisadas, as vendas externas do estado cresceram mais de 20 vezes desde 2000. O pico das exportações acreanas foi em 2018, quando o volume de vendas para o exterior beirou os US\$ 40 milhões.

Os resultados comerciais indicam o crescente dinamismo dessa fronteira oeste do Brasil, explicado em boa medida pelo impacto das duas pontes internacionais, entre Brasília-AC e Cobija-Bolívia e entre Assis Brasil-AC e Iñapari-Peru, assim como da pavimentação do trecho peruano já mencionado. A inauguração da ponte do Abunã, em maio de 2021, tende a dar novo fôlego à dinâmica econômica da região. A conclusão da infraestrutura rodoviária bioceânica poderá estimular o papel do Acre como um *hub* logístico e produtivo do Arco Norte, exercendo uma função muito além de mera passagem de cargas. Nesse sentido, as obras de integração poderão possibilitar que os volumes de produção e de comércio do Acre, junto aos dos estados vizinhos, acumulem ganhos de escala, fator fundamental para tornar viável a rota interoceânica rumo aos mercados regionais e da Ásia-Pacífico.

A materialização dessa nova realidade dependerá da elaboração e execução de políticas públicas de desenvolvimento regional e inovação, que promovam a criação de cadeias de valor nos mais diversos setores, da bioeconomia aos circuitos produtivos agrossustentáveis. Neste sentido, a Zona de Desenvolvimento Amacro, ganha notoriedade à medida que tem o potencial de ser pensada para facilitar a articulação entre o desenvolvimento produtivo local e as demandas socioambientais regionais<sup>16</sup>.

- **Exportações do Acre para o mundo**

A Tabela 1, elaborada a partir de dados do Comex Stat, permite acompanhar a evolução anual das exportações totais acreanas, entre 2000 e 2020, em milhões de dólares. Em 2000, as vendas do estado representaram o menor montante da série. Entre 2005 e 2008, as exportações do Acre praticamente duplicaram. Depois da queda durante a crise internacional de 2009, as vendas acreanas continuaram sua expansão entre 2010 e 2018, novamente dobrando de valor nesse período. A tabela a seguir igualmente evidencia a forte queda de 2014, ano da enchente histórica do rio Madeira, período no qual as vendas do estado regrediram para o patamar de 2004. Além disso, a diminuição das exportações nos dois últimos anos reflete a redução do ritmo da atividade econômica mundial, a desintegração econômica-comercial sul-americana e a crise potencializada pela pandemia.

TABELA 1  
**Exportações do Acre, entre 2000 e 2020**  
(Em US\$ milhões)

Ano	Valor (FOB)
2000	1,5
2001	5,8
2002	3,8
2003	5,3

<sup>16</sup> Novak e Namihas (2013, p.68) recordam os antecedentes do debate sobre a temática do desenvolvimento em território acreano. De acordo com os autores, em 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*”.

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

Fonte: Comex Stat/MDIC.  
Elaboração dos autores.

Em 2020, o Acre exportou montantes mais de 20 vezes superiores aos de 2000. A pauta de produtos vendidos, apesar dos avanços, continua bastante concentrada em cinco tipos de bens, que somados alcançam mais de 85% do total. Os principais produtos vendidos pelo estado para o mundo foram:

- Madeiras (US\$ 13,1 milhões, equivalentes a 38,7% do total);
- Miudezas comestíveis de animais (US\$ 8,91 milhões, 26,2%);
- Castanha-do-pará (US\$ 3,6 milhões, 10,6%);
- Couros e peles de bovino (US\$ 2,3 milhões, 6,7%);
- Milho (US\$ 1,5 milhão, 4,5%);
- Soja (US\$ 1,2 milhão, 3,6%);

Os principais destinos das vendas do estado foram Hong Kong (US\$ 6,88 milhões e 20,3% do total), Peru (US\$ 4,39 milhões, 13,6%), Estados Unidos (US\$ 3,6 milhões, 13%), Bolívia (US\$ 3,6 milhões, 10,6%), Holanda (US\$ 3,3 milhões, 9,8%) e China (US\$ 3,0 milhões, 8,8%). Nota-se que, no caso do Acre, diferentemente de outros estados brasileiros, dois países vizinhos aparecem entre os principais compradores. O resultado reforça a centralidade das obras de infraestrutura no estado, em específico das pontes internacionais com a Bolívia e o Peru. Neste caso, ambos os vizinhos andinos, tomados em conjunto, tornaram-se o principal destino das exportações do Acre, com quase 25% do total.

A maior parte dos bens vendidos pelo Acre saem do Brasil pelos portos das regiões Sul e Sudeste. Com esse trajeto, as cargas percorrem mais de 3.500 km entre as cidades de Rio Branco-AC e Santos-SP, por exemplo. A tabela 2, a seguir, referente às URF de registro de saída das exportações acreanas, permite identificar que há um marcado predomínio dos portos tradicionais nos registros de saídas de mercadorias acreanas. Isso se deve, às limitações da infraestrutura brasileira no Arco Norte e à falta de alternativas para o escoamento pelo oceano Pacífico.

TABELA 2

## Destinos das exportações do Acre em 2020

(Em US\$ milhões e %)

Destino	Valor (FOB)	Participação (%)	Vias de saída	Participação (%)	Região	Participação (%)
Hong Kong	6,88	20,3%	Porto de Santos-SP	93,1%	Sul	99,1%
			Aeroporto Int. de São Paulo/Guarulhos-SP	2,3%		
			Porto de Paranaguá-PR	2,2%		
			Itajaí-SC	1,4%		
			Assis Brasil-AC	0,9%	Norte	0,9%
Peru	4,62	13,6%	Assis Brasil-AC	100%	Norte	100%
EUA	4,39	13%	Porto de Manaus-AM	86,6%	Norte	86,6%
			Porto de Paranaguá-PR	8,6%	Sul	13,4%
			Porto de Santos-SP	4,2%		
			Itajaí-SC	0,6%		
Bolívia	3,6	10,6%	Epitaciolândia-AC	87,5%	Norte	100%
			Assis Brasil-AC	9,4%		
			Guajará-Mirim-RO	2,2%		
			Cáceres-MT	0,9%		
Holanda	3,33	9,8%	Porto de Paranaguá-PR	64,1%	Sul	64,1%
			Porto de Manaus-AM	35,9%	Norte	35,9%
China	3,01	8,9%	Porto de Manaus-AM	71,3%	Norte	71,3%
			Porto de Paranaguá-PR	28,7%	Sul	28,7%

Fonte: Comex Stat/MDIC.

Elaboração dos autores.

No caso de Hong Kong, isoladamente o maior sócio comercial do Acre, as saídas das vendas do estado foram certificadas no porto de Santos-SP (93,1% do total), no aeroporto de Guarulhos-SP (2,3%), no porto de Paranaguá-PR (2,2%), em Itajaí-SC (1,4%) e em Assis Brasil-AC (0,9%). Ou seja, quase 97% das exportações acreanas destinadas a Hong Kong saem do país pelos portos brasileiros das regiões Sul e Sudeste. Chama a atenção que 1% do montante destinado àquele país registre saída do Brasil via Ponte da Integração, entre Assis Brasil-AC e Iñapari-Peru. Ao considerar as vendas para o Peru, 100% deixam o território brasileiro via Assis Brasil-AC.

No caso dos Estados Unidos, a maior via de saída é o porto de Manaus-AM (86,6% do total). O restante das vendas para o mercado estadunidense foi registrado em portos do Sul e do Sudeste: Paranaguá-PR (8,6%), Santos-SP (4,2%) e Itajaí-SC (0,6%). Ao observar a Bolívia, percebe-se que a totalidade das exportações acreanas são despachadas por via terrestre, pelas URF de Epitaciolândia-AC (87,5% do total), Assis Brasil-AC (9,4%), Guajará-Mirim-RO (2,2%) e Cáceres-MT (0,9%)<sup>17</sup>. As vendas para a Holanda saem pelos portos de Paranaguá-PR (64,1%) e de Manaus-AM (35,9%). Por fim, as exportações do Acre destinadas à China seguem rumo ao exterior via portos de Manaus-AM (71,3%) e Paranaguá (28,7%).

- **Exportações do Acre para a América do Sul**

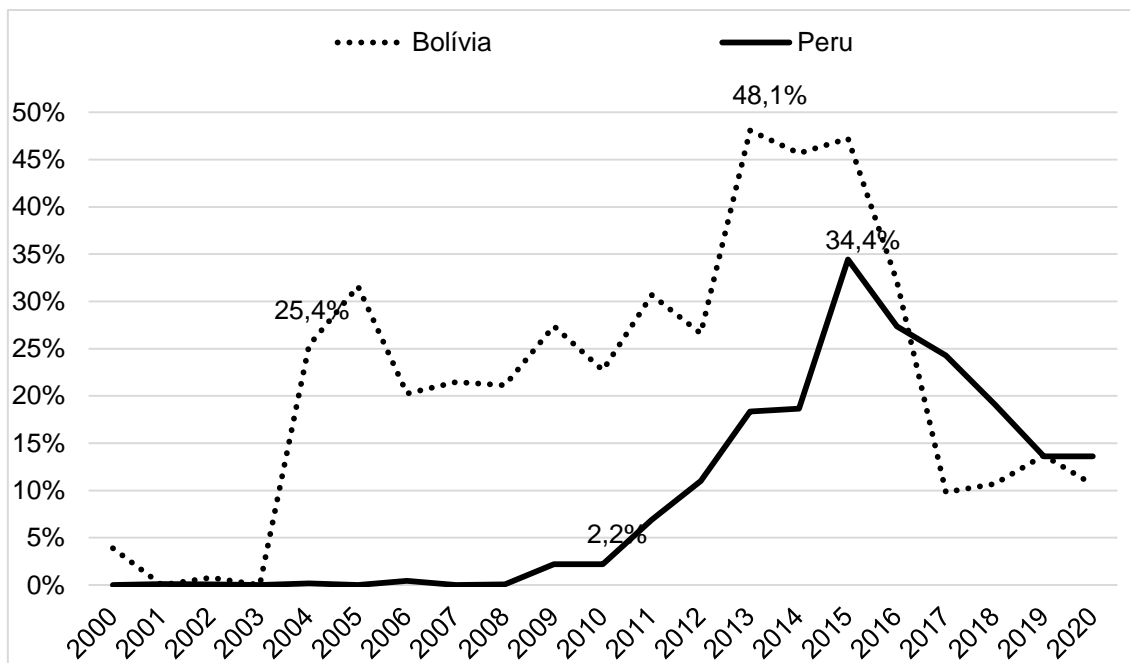
<sup>17</sup> Apesar da ponte binacional entre Brasília-AC e Cobija-Bolívia ter sido inaugurada em 2004, a principal Unidade da Receita Federal (URF) dessa região está localizada na cidade vizinha de Epitaciolândia-AC, novo município emancipado de Brasília-AC em 1992.

Entre 2000 e 2020, o Acre aumentou em nove vezes as exportações para a América do Sul, ainda que a região tenha perdido participação relativa, em função do maior crescimento das vendas acreanas para o mundo. Em 2000, as exportações do Acre para os países sul-americanos atingiram US\$ 1,05 milhão, que eram equivalentes a quase 70% das exportações totais naquele momento. Vinte anos depois, as vendas acreanas para a região alcançaram os US\$ 9,3 milhões, equivalentes a quase 30% do total para o mundo.

Os países sul-americanos que se destacaram como destino das exportações do Acre, nas duas décadas analisadas, foram a Bolívia e o Peru. Em 2000, os dois países andinos, juntos, compraram quase 6% de todas as vendas do Acre para a América do Sul e cerca de 4% das vendas totais do Acre para o mundo. Duas décadas depois, as economias boliviana e peruana, juntas, receberam 90% de todas as exportações acreanas para a América do Sul e quase 25% das vendas totais do Acre para o mundo.

Portanto, apesar de nos anos mais recentes a Bolívia e o Peru se destacarem como os principais destinos das exportações acreanas, isso nem sempre ocorreu. O Gráfico 1, a continuação, permite observar que esses intercâmbios ganharam relevância, em termos de participação, a partir de 2004, para o caso boliviano, e em 2010, para o peruano. O peso relativo foi ampliado, sobretudo depois das inaugurações das pontes internacionais e da pavimentação do trecho peruano até Cusco.

**GRÁFICO 1**  
**Participação de Bolívia e Peru nas exportações do Acre, 2000 a 2020**  
(Em %)



Fonte: Comex Stat/MDIC.  
Elaboração dos autores.

A soma das participações relativas da Bolívia e do Peru como destinos das exportações acreanas, conforme verificado na Tabela 3, a seguir, explicita o impacto decisivo das obras de infraestrutura para o comércio internacional do estado. Nota-se que a participação da Bolívia no total de exportações acreanas aumentou para mais de 25% já em 2004. Esse percentual alcançou o teto de 48% em 2013. Os dados disponíveis apontam a importância crescente de Epiaciolândia-AC sobre as demais vias de comércio, Guajará-Mirim-RO e Cáceres-MT. Ao considerar-se o Peru, a lógica é semelhante. O crescimento do comércio fica evidente depois da inauguração da ponte do Assis Brasil-AC, em 2006, e principalmente após o término da pavimentação do trecho peruano que liga Puerto Maldonado a Cusco, em 2010. O aumento da participação do Peru como importador de bens acreanos saltou de 0,4% em 2006 para 11% em 2012 e para impressionantes 34% em 2015. Como apontado anteriormente, a totalidade dos registros de saída das vendas do Acre para o Peru ocorreram exatamente por meio da URF de Assis Brasil-AC.

**TABELA 3**  
**Participação de Bolívia e Peru nas exportações do Acre, 2000 a 2020**  
(Em %)

Ano	Bolívia	Peru	Soma
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%

Fonte: Comex Stat/MDIC.  
Elaboração dos autores.

Ao considerar os produtos vendidos pelo Acre para a Bolívia, em 2020, destacaram-se:

- Castanhas-do-pará (US\$ 1,17 milhão, 47,9% do total);
- Carnes de porco, pedaços e carcaças de suínos (US\$ 834 mil, ou 23,2%);
- Embutidos de carne, miudezas ou sangue (US\$ 550 mil, ou 15,3%);

Esses três conjuntos de bens alcançaram quase 90% do total das exportações acreanas para a economia boliviana. Também constam na lista de bens exportados, barras e perfis de ferro; tubos, canos, cisternas e cubas de plástico; e produtos como congeladores (freezers), balcões frigoríficos, ferramentas hidráulicas, válvulas e outros dispositivos utilizados em banheiros ou cozinhas.

Por sua vez, as exportações acreanas para o Peru, em 2020, foram igualmente concentradas. Os principais bens foram milho em grão e outros grãos trabalhados de milho (US\$ 2 milhões, equivalentes a 43,2% do total) e castanha-do-pará fresca ou seca, com ou sem casca (US\$ 1,9 milhão, 41,4%), que juntos somaram quase 85% do total.

- **Importações totais do Acre**

Segundo os dados do Comex Stat, as importações do Acre, em 2020, totalizaram US\$

2,85 milhões. O montante importado pelo estado, em 2020, equivale a quase 50% do valor das compras realizadas em 2000, de US\$ 5,77 milhões. Ou seja, ao longo do período analisado, apesar das contínuas variações, houve um decréscimo considerável no total das compras do estado.

**TABELA 4**  
**Importações totais do Acre, entre 2000 e 2020**  
 (Em US\$ milhões)

Ano	Valor (FOB)
2000	5,8
2001	5,4
2002	3,6
2003	0,8
2004	0,5
2005	0,5
2006	2
2007	1,6
2008	1,1
2009	1,4
2010	3
2011	6,7
2012	4,6
2013	2
2014	9,6
2015	6,4
2016	1,7
2017	2
2018	2,8
2019	2
2020	2,9

Fonte: Comex Stat/MDIC.  
 Elaboração dos autores.

Nos dois últimos decênios, o pico das importações acreanas se deu em 2014. Naquela ocasião, as compras totais atingiram quase US\$ 9,6 milhões, com destaque para as aquisições oriundas da Bolívia e do Peru. Ambas as economias ajudaram o Acre a combater a crise de desabastecimento causada pela cheia do rio Madeira e pelo impedimento do trânsito em trechos da rodovia federal BR-364.

As principais origens das importações do Acre, em 2020, foram a China (US\$ 1,04 milhão ou 36,7% do total), a Índia (US\$ 256 mil; 9%), a Espanha (US\$ 236 mil; 8,3%), a Bolívia (US\$ 232 mil; 8,1%) e a Argentina (US\$ 187 mil; 6,6%). Essas compras tiveram registro de ingresso no território brasileiro nos portos do Atlântico, em aeroportos e pelas fronteiras terrestres do Brasil com Peru, Bolívia e Argentina. Do total considerado, 30% foram certificados pelas URF dos portos do Sul e do Sudeste, cerca de 24% por aeroportos, 22% por Assis Brasil-AC e Epitaciolândia-AC e 20% por portos do Norte.

No caso das compras acreanas oriundas da China, destacaram-se o porto de Manaus-AM (40,6% do total), a cidade de Assis Brasil-AC (29,3%), o porto de Itaguaí-RJ

(14,1%), o aeroporto de Viracopos-SP (10,2%) e o porto de Suape-PE (5,5%). Também constam entradas pelo aeroporto Eduardo Gomes-AM (0,3%). Apesar do valor relativamente pequeno, chama a atenção que quase 30% das importações do Acre de bens chineses entraram no Brasil pela fronteira com o Peru.

Ao considerar a Índia, observa-se que as compras acreanas advindas daquele país, em 2020, ingressaram no território brasileiro pelos portos das regiões Sul e Sudeste, de Rio Grande-RS (90%) e de Santos-SP (10%). No caso da Espanha, as vias foram unicamente aéreas, nos aeroportos internacionais de Viracopos-SP (92,4%) e Eduardo Gomes-AM (7,6%). Ao observar a Bolívia, 100% entraram no Brasil pela URF de Epitaciolândia-AC. Finalmente, os registros das compras de bens argentinos pelo Acre se deram na alfândega de Foz do Iguaçu-PR (50,7%) e no aeroporto de Guarulhos (49,3%).

Os principais produtos importados pelo Acre, em 2020, foram bens de consumo final, como pneus novos de borracha para automóveis, ônibus ou caminhões (US\$ 830 mil, equivalentes a 18,6% do total), sulfato de cromo e produtos tanantes (US\$ 455 mil, 14,6%), telefones para redes celulares (US\$ 366 mil, 12,8%) e estações base de telecomunicações para a transmissão ou recepção de voz, imagens ou outros dados (US\$ 218 mil, 7,7%). Vale destacar, ainda, que a economia acreana comprou quase US\$ 200 mil de policloreto de vinila, em diversas formas, da China via Peru.

- **Importações do Acre desde a América do Sul**

As compras do Acre de bens originados em países da América do Sul cresceram 20% entre 2000 e 2020, passando de US\$ 418,5 mil para US\$ 516,8 mil. No início do período considerado, a participação dos fornecedores sul-americanos nas importações acreanas era equivalente a 7% do total e, duas décadas depois, chegaram a 18%.

Ao analisar a Tabela 5, a seguir, observa-se a preponderância do Peru e da Bolívia como provedores do Acre. Nesse caso, novamente fica visível o impacto positivo das obras de infraestrutura sobre o comércio desse estado brasileiro com os dois vizinhos andinos. Praticamente inexistente até 2007, o peso relativo das economias peruana e boliviana como abastecedoras de bens para a população acreana foi crescendo de maneira significativa: alcançou 5% do total importado pelo Acre em 2011, 16% em 2015 e 33% em 2017. Ainda vale apontar que, em 2014, como resultado das grandes enchentes que afetaram a região, as compras acreanas oriundas do Peru chegaram a quase 50% do total. O registro de entrada dos produtos peruanos no território nacional brasileiro se deu exclusivamente por duas vias: Assis Brasil-AC (97,6%) e Brasília-AC (2,4%). Com a retração econômica de 2020, a participação somada dos dois países vizinhos como abastecedores da demanda acreana chegou a 11,5% do total.



TABELA 5

**Participação de Bolívia e Peru nas importações do Acre, 2000 a 2020**

(Em %)

Ano	Bolívia	Peru	Soma
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%

Fonte: Comex Stat/MDIC.

Elaboração dos autores.

Os produtos importados pelo Acre desde a Bolívia foram castanha-do-pará (US\$ 176,9 mil, equivalentes a 76,2% do total) e madeiras (US\$ 55,3 mil, ou 23,8%). Já as compras acreanas de bens peruanos concentraram-se em castanha-do-pará (US\$ 46,2 mil, 47,6% do total), azeitonas (US\$ 24,4 mil, 25,2%), chapas de policarbonatos (US\$ 7,2 mil, 7,5%), cimento “portland” (US\$ 7,1 mil, 7,4%), cebolas (US\$ 6,8 mil, 7,0%) e orégano (US\$ 5,3 mil, 5,5%).

**3.2 Comércio exterior do Amazonas**

O Amazonas possui um território com área de 1.559.167 km<sup>2</sup> e uma população estimada de 4,2 milhões de habitantes, segundo o IBGE. A densidade demográfica é de 2,7 hab/km<sup>2</sup>. O quadro do comércio exterior do estado se manteve relativamente constante nos últimos 20 anos.

A partir das atividades do Polo Industrial de Manaus (PIM), se consolidaram intercâmbios bastante definidos, com parceiros asiáticos e sul-americanos. O espaço concentra indústrias de diversos setores, muitas delas de alta tecnologia. O próprio processo produtivo e a participação nas cadeias de valor sedimentam uma dinâmica de importação de insumos e partes desde a Ásia e de exportação de produtos industrializados para os mercados da América do Sul. A coordenação dos esforços

para o desenvolvimento da região tem sido realizada, há mais de meio século, pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa).

- **Exportações do Amazonas para o mundo**

Entre os anos 2000 e 2020, as vendas totais do Amazonas pouco oscilaram, mantendo-se em torno de US\$ 1 bilhão anual, em média. O momento mais expressivo das exportações do estado, no período considerado, ocorreu em 2005, quando superou os US\$ 2,1 bilhões.

TABELA 6

**Exportações totais do Amazonas, entre 2000 e 2020**

(Em US\$ milhões)

Ano	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

Fonte: Comex Stat/MDIC.

Elaboração dos autores.

Há vários anos, os principais destinos das vendas de bens amazonenses para o exterior são os países sul-americanos. Em 2020, o Amazonas exportou US\$ 786,7 milhões. A lista de importadores foi liderada pela Venezuela (24,7% do total), a Argentina (10,2%) e a Colômbia (9,8%), que juntas somaram quase 45% do total. Além disso, apareceram com destaque os Estados Unidos (8,8%), a Alemanha (7,1%) e a China (6%). Entre as economias da região, também figuram a Bolívia (4,8%) e o Paraguai (3,1%).

Durante o período analisado, as economias sul-americanas tiveram grande

importância como mercado receptor de produtos amazonenses. Em 2000, as vendas do estado para a América do Sul alcançaram quase 60% do total mundial. Duas décadas depois, mantiveram-se no mesmo patamar. No entanto, houve momentos em que os países da região chegaram a representar mais de 75% das vendas do estado, como nos anos 2009 e 2010, o que foi muito significativo.

**TABELA 7**  
**Participação da América do Sul nas exportações do Amazonas, entre 2000-2020**  
 (Em %)

Ano	América do Sul
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%

Fonte: Comex Stat/MDIC.  
 Elaboração dos autores.

A análise dos dados revela que ao longo das duas últimas décadas ocorreu uma marcada tendência ao aumento do peso das exportações de bens primários do Amazonas para o mundo, em detrimento das vendas de produtos industrializados. Em 2000, prevaleciam as exportações amazonenses de bens manufaturados, que somavam mais de 50% do total. Tiveram destaque aparelhos de barbear, aparelhos de ar-condicionado, aparelhos de recepção de televisão, aparelhos telefônicos, aparelhos videofônicos, aparelhos de som e motocicletas, entre outros. Hoje, esse conjunto de bens sequer alcança os 30% das exportações<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Em 2000, os produtos manufaturados vendidos pelo Amazonas foram concentrados, especialmente, em poucos códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM). Considerando o Sistema Harmonizado (SH) de dois dígitos, tratou-se dos SH2 82, SH2 84, SH2 85, SH2 87. Capítulo 82: Ferramentas, artefatos de cutelaria e talheres, e suas partes, de metais comuns. Capítulo 84: Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes. Capítulo 85: Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução de som, aparelhos de gravação ou de reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios. Capítulo 87: Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios.

Portanto, entre 2000 e 2020, houve uma perceptível mudança no perfil das vendas do estado, que aponta para um processo de reprimarização, com diminuição da presença de bens de maior valor agregado e maior complexidade tecnológica na pauta de exportação. No período considerado, o aumento da participação dos produtos de menor valor agregado na lista de bens exportados pelo Amazonas foi intenso, passando de cerca de 35% para mais de 55%. Alguns bens alimentícios vendidos pelo estado em 2020 sequer apareciam na lista há vinte anos, e atualmente somam quase 40% do total. Tratam-se, sobretudo, de óleo de soja, margarina, açúcares de cana, leite modificado, farinha de trigo e pastas para a indústria de bolachas. Igualmente cresceram as vendas de ouro em diversas formas, ferro-nióbio e desperdícios de ferro, entre outros<sup>19</sup>.

Com as exceções das recentes vendas de ouro e de minério de ferro, que vão em maior parte para Alemanha, Itália e Estados Unidos e para a China, respectivamente, uma parte considerável da mudança nas exportações do Amazonas está associada à crescente demanda da Venezuela por produtos alimentícios<sup>20</sup>.

Vale apontar que as vendas amazonenses para a Argentina continuam sendo de bens com maior valor agregado, como motocicletas, caixas-eletrônicos, aparelhos e lâminas de barbear, canetas esferográficas, secadores de cabelo, isqueiros de bolso, lápis e velocímetros, entre outros. Mais de 80% dessas vendas são registradas na URF do porto de Santos-SP.

As exportações de preparações para elaboração de bebidas (parte integrante do código SH2 21) continuam sendo o principal produto exportado pelo Amazonas, ainda que a sua participação relativa tenha diminuído de 37% para 18% no período. Os maiores compradores desse bem, em 2020, foram Colômbia (35,5%), Bolívia (24,3%), Paraguai (13,9%), Venezuela (13,6%), Uruguai (6,6%) e Equador (4,3%). Somados, alcançaram mais de 98% do total. Ainda vale considerar que mais de 56% do que o estado vende para os Estados Unidos são bens com maior valor agregado, incluindo motocicletas.

- **Importações totais do Amazonas**

As importações do Amazonas, entre 2000 e 2020, cresceram aproximadamente 2,5 vezes, passando de US\$ 3,8 bilhões para US\$ 9,7 bilhões. Durante cinco anos, entre 2010 e 2014, as compras alcançaram uma média de quase US\$ 13 bilhões. A partir de 2015, como reflexo da conjuntura econômica, houve uma forte diminuição das importações do estado.

---

<sup>19</sup> Em 2020, os produtos alimentícios ou de menor valor agregado vendidos pelo Amazonas foram concentrados, especialmente, em poucos códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM). SH2 15 Gorduras e óleos animais ou vegetais; produtos da sua dissociação; gorduras alimentares elaboradas; ceras de origem animal ou vegetal. SH2 17 Açúcares e produtos de confeitaria. SH2 19 Preparações à base de cereais, farinhas, amidos, féculas ou leite; produtos de pastelaria. SH2 71 Pérolas naturais ou cultivadas, pedras preciosas ou semipreciosas e semelhantes, metais preciosos, metais folheados ou chapeados de metais preciosos (plaquê), e suas obras; bijuterias; moedas. SH2 72 Ferro fundido, ferro e aço.

<sup>20</sup> Para mais informações sobre a integração do estado Amazonas com a Venezuela, sugere-se a leitura de Barros, Padula e Severo (2011).

**TABELA 8**  
**Importações totais do Amazonas, entre 2000 e 2020**  
 (Em US\$ bilhões)

Ano	Valor (FOB)
2000	3,8
2001	3,3
2002	3,1
2003	3,4
2004	4,3
2005	5,2
2006	6,2
2007	6,9
2008	10,1
2009	7,1
2010	11,2
2011	12,7
2012	13,4
2013	14,3
2014	13,1
2015	9
2016	6,3
2017	8,7
2018	10
2019	10,2
2020	9,7

Fonte: Comex Stat/MDIC.  
 Elaboração dos autores.

Os principais fornecedores de produtos para o Amazonas são países da Ásia-Pacífico. Somados, os seis principais vendedores para o estado alcançaram, em 2020, 77% do total importado pelo estado, equivalentes a quase US\$ 7,5 bilhões. As compras amazonenses, em 2020, foram oriundas da China (US\$ 4,17 bilhões, ou 43%), Estados Unidos (US\$ 958,1 milhões, 9,9%), Vietnã (US\$ 754,3 milhões, 7,8%), Coréia do Sul (US\$ 692,6 milhões, 7,1%), Taiwan (US\$ 549,8 milhões, 5,7%) e Japão (US\$ 364,6 milhões, 3,8%). Há uma notável concentração nos países do Sudeste asiático, em especial no mercado chinês.

TABELA 9

**Participação da Ásia (sem o Oriente Médio) nas importações do Amazonas, entre 2000 e 2020**

(Em %)

Ano	Ásia (sem o Oriente Médio)
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%

Fonte: Comex Stat/MDIC.

Elaboração dos autores.

Ao analisar a tabela 9, referente à participação da Ásia nas importações totais do Amazonas, verifica-se que, em alguns anos, mais de 80% das compras do estado foram supridas por aquela região. Desse total, pouco mais de dois terços das compras concentram-se nos códigos SH2 84 (13,4%), SH2 85 (54,5%) e SH2 87 (3,5%). Trata-se de componentes elétricos, equipamentos e partes de veículos, instrumentos e ferramentas, acessórios, motores de explosão, válvulas de admissão ou de escape, injetores, propulsores a reação, máquinas-ferramenta, fresadoras de madeira, parafusadeiras, martelos com motor elétrico, maçaricos, leitores de cartões magnéticos, circuitos impressos, robôs industriais e motores elétricos, entre outros. As principais vias de registro de entrada das compras do Amazonas originadas na Ásia foram o porto de Manaus (49,5%) e o aeroporto Eduardo Gomes (43,7%).

As importações amazonenses originadas na América do Sul são bastante reduzidas, próximas de 1% em 2020. Essas compras estão concentradas essencialmente na Argentina, que exporta ao Amazonas US\$ 81,6 milhões, equivalentes a 78% do total sul-americano. Grande parte desse valor, mais de US\$ 65 milhões, são aparelhos e dispositivos para liquefação do ar ou de outros gases. Ainda se destaca a Colômbia, com vendas de US\$ 11,2 milhões para o estado, sobretudo de polipropileno e

carbonos.

### 3.3 Comércio internacional de Rondônia

Segundo o IBGE, Rondônia possui um território com área de 237.765 km<sup>2</sup> e uma população estimada de 1,8 milhão de habitantes. A densidade demográfica é de 7,55 hab/km<sup>2</sup>. Nas últimas duas décadas, o estado vem passando por profundas transformações econômicas. Rondônia tornou-se um dos que mais ampliou áreas cultivadas e de pastagens, consolidando-se entre os principais produtores de carnes e de soja do Brasil.

Graças ao clima e ao solo propícios da região e aos investimentos em infraestrutura logística, a produção rondoniense é parte importante da expansão da fronteira agrícola brasileira. A capital Porto Velho-RO e outras cidades do estado, que já possuem conexão com o restante do Brasil pelos modais de transporte rodoviário, aquaviário e aéreo, ganharão impulso e escala com a inauguração da ponte do Abunã. A nova infraestrutura de conexão também representará uma saída rodoviária do Norte do Brasil para os mercados da Ásia-Pacífico, pelo Acre.

De acordo com o IBGE, o rebanho bovino de Rondônia já é o 6º maior do país e, no ranking de municípios, a capital rondoniense ocupa a quarta posição. Alguns estudos revelam que 35 das 52 cidades do estado cultivam soja, liderados por Corumbiara-RO, Vilhena-RO, Pimenteiras do Oeste-RO, Cerejeiras-RO, Chupinguaia-RO e Cabixi-RO<sup>21</sup>. Nos últimos anos, segundo o Informativo Agropecuário da Embrapa (2021), o estado também tem aumentado consideravelmente a produção de leite, arroz, milho, algodão e café.

Ademais, Rondônia vem se destacando no cenário nacional por apresentar um importante crescimento das vendas destinadas ao comércio exterior. Entre 2000 e 2020, o estado multiplicou em mais de 23 vezes o valor destinado ao mercado externo. Muito deste fenômeno é explicado pelo avanço da fronteira agrícola no estado.

- **Exportações totais de Rondônia**

Nos últimos 20 anos, as exportações de Rondônia aumentaram de US\$ 59 milhões para US\$ 1,37 bilhão. Em 2000, o estado vendia produtos para 40 países; atualmente exporta para 100. Os cinco principais compradores de bens rondonienses somaram, em 2020, quase 60% do total exportado. Em ordem decrescente, foram Hong Kong (US\$ 202,3 milhões, equivalentes a 14,7% do total), China (US\$ 197,6 milhões, 14,4%), Holanda (US\$ 175,7 milhões, 12,8%), Egito (US\$ 123,1 milhões, 9%) e Chile (US\$ 94,8 milhões, 6,9%). Destaca-se o fato de que, diferentemente de outros estados brasileiros, o peso relativo da Ásia nas exportações de Rondônia não aumentou no período considerado, apesar de ter crescido mais de 20 vezes em termos absolutos e de ter mantido uma participação relativa elevada. Isso se deveu ao surgimento de novos compradores dos produtos do estado e à ampliação da quantidade de sócios.

---

<sup>21</sup> Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/1612>

TABELA 10

**Exportações totais de Rondônia, entre 2000 e 2020**

(Em US\$ milhões)

Ano	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

Fonte: Comex Stat/MDIC.

Elaboração dos autores.

A meteórica transformação produtiva de Rondônia fica evidente quando se comparam os principais produtos exportados pelo estado para o mundo em 2000 e em 2020. Na tabela 11, a seguir, verifica-se a significativa mudança. Em 2000, as vendas de madeiras somaram US\$ 54,9 milhões, equivalentes a quase 93% do total exportado. Ou seja, naquele momento o estado vendia quase que exclusivamente madeiras em suas várias formas, enquanto as exportações de carnes e de soja, somadas, correspondiam a somente 1,1% do total, cerca de US\$ 650 mil. Vinte anos depois, a participação das vendas de madeiras reduziu-se para menos de 5% do total, somando US\$ 65,1 milhões, enquanto as exportações de carnes e de soja apresentaram forte expansão.



TABELA 11

**Principais produtos exportados por Rondônia, em 2000 e 2020**

(Em US\$ milhões e %)

Código	Descrição	2000		2020	
		Valor (US\$)	Peso (%)	Valor (US\$)	Peso (%)
44	Madeira, carvão vegetal e obras de madeira	54.948.589	92,7%	65.126.539	4,7%
02	Carnes e miudezas, comestíveis	584.047	1%	711.693.156	51,9%
12	Sementes e frutos oleginosos; grão, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens	68.600	0,1%	420.823.425	30,7%
Sub-total dos 3 códigos		55.601.236	93,8%	1.197.643.120	87,3%
Total de exportações de Rondônia		59.257.410	100%	1.371.865.935	100%

Fonte: Comex Stat/MDIC.

Elaboração dos autores.

A atual configuração produtiva de Rondônia se reflete na expansão das vendas de carnes e de soja que, juntas, alcançaram mais de 80% do total, em 2020. As exportações de carnes totalizaram US\$ 711,7 milhões (51,9%) e as de soja, US\$ 420 milhões (30,7%). Há outras alterações visíveis, como as vendas de algodão (US\$ 24,9 milhões) e de milho (US\$ 24,1 milhões). Com relação às URF nas quais foram registradas as saídas das vendas de Rondônia para o mundo, três portos concentraram quase 75% do total, em 2020: Santos-SP (39,4%), Manaus-AM (24%) e Santarém-PA (10,3%). Ainda figuraram, com menor expressão, outros dois portos da região Sul, Itajaí-SC (5,8%) e Paranaguá-PR (5,1%).<sup>22</sup>

Sobre as carnes vendidas por Rondônia, nota-se que, em 2020, 80% destas foram comercializadas na forma congelada (SH4 02.02) e 20%, frescas ou refrigeradas (SH4 02.01). Há apenas cinco anos, essa proporção era de 90% de congeladas e 10% de frescas ou refrigeradas. Ou seja, nesse breve período houve um acentuado aumento das exportações rondonienses de carnes desossadas de bovino, na forma fresca ou refrigerada (NCM 02.01.30.00). Essas vendas aumentaram mais de cinco vezes desde 2015, passando de US\$ 23,7 milhões para US\$ 121,7 milhões, em 2020.

No caso de Rondônia, vem prevalecendo uma tendência de ampliação da participação das exportações de carnes refrigeradas em relação às congeladas, um movimento contrário ao observado nas vendas brasileiras de carnes. No caso do Brasil, nas duas últimas décadas, as exportações de carnes refrigeradas aumentaram 4,5 vezes, enquanto as de carnes congeladas cresceram mais de 20 vezes. Segundo o Comex Stat, considerando a somatória das vendas brasileiras de carnes bovinas frescas ou refrigeradas (SH4 02.01) e carnes bovinas congeladas (SH4 02.02), nota-se que o

<sup>22</sup> No caso do Mato Grosso, há 20 anos, a soja em grãos e as tortas e farelo de soja somaram 78% do total vendido pelo Mato Grosso. Em 2020, a lista de produtos exportados pelo estado apresentou a seguinte proporção: soja em grãos (US\$ 7,7 bilhões, equivalentes a 42% do total), milho em grão, exceto para sementeira (US\$ 3,7 bilhões, 20% do total), algodão não cardado nem penteado, simplesmente debulhado (US\$ 2,1 bilhões, 12% do total), carnes de bovinos, suínos e galinhas (US\$ 1,9 bilhão, 10% do total) e bagaços e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja (US\$ 1,8 bilhão, 9,9% do total). Portanto, somados, soja e derivados, milho, algodão e carnes alcançam quase 95% do total.

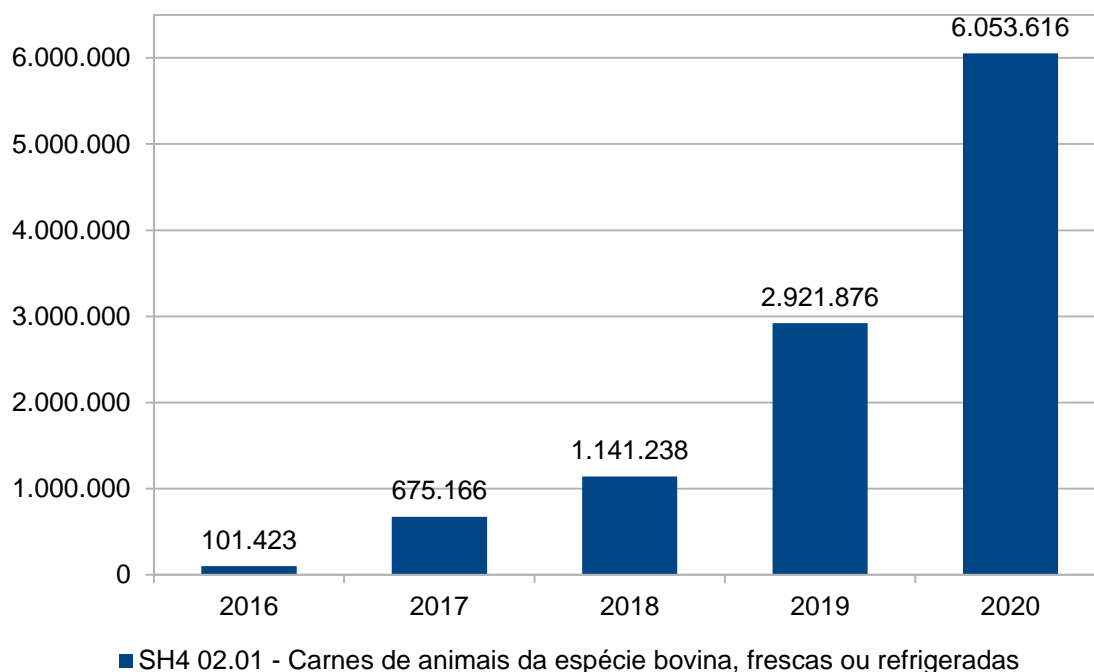
peso relativo das primeiras caiu de 34% para 10% entre 2000 e 2020. No segundo caso, aumentou de 66% para 90%, no mesmo período. Conforme apresentado anteriormente, as cadeias de distribuição de carnes refrigeradas são mais complexas do que as de carnes congeladas, sobretudo graças à sua menor durabilidade, o que impacta nos custos de transporte e de tempo em trânsito (*transit time*).

De acordo com o Comex Stat, ainda com relação a carnes frescas ou refrigeradas de Rondônia, o principal destino das exportações, em 2020, foi o Chile, com quase 70% do total vendido, equivalentes a US\$ 82,2 milhões. O registro de saída dessas exportações enviadas ao mercado chileno se deu, quase que exclusivamente, por alfândegas de cidades fronteiriças, pelas URF de Dionísio Cerqueira-SC e São Borja-RS, ambas limítrofes com a Argentina. Outro mercado emergente para as vendas de carnes frescas ou refrigeradas rondonienses tem sido o Peru, que importou US\$ 6 milhões em 2020. Nos últimos cinco anos, essas exportações de Rondônia para o país andino cresceram 28 vezes. Ressalta-se que, há poucos anos, em 2015, essas vendas sequer existiam. Além disso, vale apontar que toda essa expansão se deu apesar do déficit de infraestrutura de transportes e dos obstáculos naturais e logísticos.

## GRÁFICO 2

### Exportações de carnes frescas ou congeladas de Rondônia para o Peru, entre 2016 e 2020

(Em US\$)



Fonte: Comex Stat/MDIC.  
Elaboração dos autores.

Os fluxos comerciais entre Rondônia e o Peru têm acumulado resultados extraordinários nos últimos anos. Desde 2018, 100% das exportações de carnes frescas ou refrigeradas do estado para o mercado peruano se deram pela cidade de Assis Brasil-AC. Por essa mesma rota foi despachada a totalidade das vendas mato-grossenses desses tipos de carnes para o Peru, desde 2016. Nesse cenário, a entrega da ponte do Abunã, em maio de 2021, abre um panorama ainda mais promissor para o comércio exterior e o desenvolvimento dos estados da Amacro, o que potencializará a

integração com os países sul-americanos e com os dinâmicos mercados asiáticos, por meio de corredores bioceânicos e portos do Pacífico.

Com relação às carnes congeladas (SH4 02.02), as exportações rondonienses foram de US\$ 556 milhões, em 2020. O montante é aproximadamente cinco vezes maior do que as de frescas ou refrigeradas. Os países do Ásia-Pacífico compraram quase 60% do total das carnes congeladas vendidas pelo estado, em 2020, somando US\$ 328,3 milhões. Ao observar detalhadamente, por país, os principais destinos das exportações de carnes congeladas de Rondônia, em 2020, foram China e Hong Kong.

No caso chinês, as vendas do estado alcançaram US\$ 170 milhões (30,6% do total das carnes congeladas), com crescimento de 780 vezes nos últimos cinco anos. Os registros de saída foram realizados pelos portos de Santos-SP (97%) e de Paranaguá-PR e Itajaí-SC (juntos, 3%). A série histórica revela que, até 2019, o valor máximo exportado por Rondônia para a China de carnes congeladas havia sido de somente US\$ 290 mil. Por sua vez, Hong Kong importou US\$ 146 milhões de carnes congeladas rondonienses (26% do total). Os volumes exportados para Hong Kong permaneceram bastante significativos nos últimos anos, aumentando 38 vezes desde 2007. Nesse caso, as URF de saída também estão nos portos do Sudeste e do Sul do Brasil: Santos-SP (75%), Itajaí-SC, Paranaguá-PR e São Francisco-SC, juntos, 25%.

No tocante ao comércio regional, os valores das vendas de carnes congeladas de Rondônia para o Chile e o Peru, ainda que em um patamar mais baixo, não são desprezíveis. Ambos mercados consumidores, recentemente, também apresentaram crescimento acelerado. Para o Chile, as vendas rondonienses mais do que triplicaram e alcançaram US\$ 12,6 milhões nos últimos sete anos. Em 2020, os registros de saída do território brasileiro dessas exportações rumo ao mercado chileno se deram majoritariamente por São Borja-RS (47%) e Dionísio Cerqueira-SC (45%).

O caso do Peru também é interessante: as vendas de carnes congeladas de Rondônia para o país, que foram reduzidas e esporádicas desde a inauguração da ponte entre Assis Brasil-AC e Iñapari, em 2006, ganharam maior impulso em 2019 e 2020. Nos últimos 15 anos, cresceram cerca de 34 vezes, atingindo US\$ 4,8 milhões. Ressalta-se, entretanto, que as certificações de saída das carnes congeladas de Rondônia para o mercado peruano se deram, essencialmente, pelos portos de Itajaí-SC (56%) e Santos-SP (33%). Ao contrário do que acontece com as exportações de carnes frescas ou resfriadas, somente 5% são despachadas via Assis Brasil-AC.

Em síntese, o caso rondoniense representa uma dinâmica diferente do conjunto do Brasil. Segundo o Trademap, as exportações brasileiras de carnes bovinas refrigeradas aumentaram 4,5 vezes entre 2000 e 2020, passando de US\$ 170 milhões para US\$ 770 milhões. A participação do Brasil nas vendas mundiais de carnes bovinas refrigeradas manteve-se em torno dos 3,5% do total entre 2001 e 2019. Em 2019, o preço médio das carnes refrigeradas exportadas pelo Brasil foi de US\$ 4,85 mil por tonelada. No caso das carnes refrigeradas do Uruguai, foi de 9,3 mil por tonelada; Austrália, US\$ 8,6 mil por tonelada; Argentina, US\$ 8,46 mil por tonelada; e Estados Unidos, US\$ 8,2 mil por tonelada.

Em relação às exportações brasileiras de carnes bovinas congeladas, destaca-se que as vendas cresceram 20 vezes nas duas últimas décadas, saindo de US\$ 330 milhões para US\$ 6,7 bilhões. A participação do Brasil nas exportações globais de carnes bovinas congeladas cresceu significativamente no período analisado, de 9% para 20%. O preço médio das exportações de carnes congeladas do Brasil foi de US\$ 4,13 mil por tonelada. No caso dos Estados Unidos, US\$ 6,33 mil por tonelada; do Uruguai, US\$ 5 mil por tonelada; da Argentina, US\$ 4,87 mil por tonelada; da Austrália, US\$

4,84 mil por tonelada.

Ainda vale apontar que no comparativo entre as carnes resfriadas e as carnes congeladas, o Brasil exporta com preços médios inferiores aos seus principais concorrentes mundiais, tanto as carnes congeladas como as resfriadas. A diferença entre os preços médios das carnes resfriadas (US\$ 4,85 mil por tonelada) e das congeladas (US\$ 4,13 mil por tonelada) vendidas pelo Brasil foi de somente 15%. No caso do Uruguai, a diferença foi de 45%; para a Austrália, 43%; para a Argentina, 42% e para os Estados Unidos, 22%.

- **Importações totais de Rondônia**

A evolução das importações rondonienses apresentou crescimento significativo nos dois decênios considerados. As compras do estado saltaram de US\$ 45 milhões, em 2000, para US\$ 567,1 milhões duas décadas depois. O valor das compras realizadas pelo estado, nesse período, multiplicou-se por quase 13 vezes. Chama atenção o fato de que, em 2019, ano do pico das importações do estado (US\$ 973,4 milhões), o valor das compras tenha sido mais de 20 vezes superiores às de 2000.

As importações de Rondônia, em 2020, foram bastante diversificadas. Cerca de 20% das compras do estado foram dos códigos SH2 84, SH2 85 e SH2 87, que somaram US\$ 115,7 milhões. Os principais produtos importados desses capítulos do NCM foram placas de microprocessamento, partes e acessórios de motocicletas (inclusive ciclomotores); aparelhos mecânicos; partes e acessórios para bicicletas e outros ciclos; aparelhos receptores de radiodifusão, à pilha/elétricos; quadros, garfos e suas partes, para bicicletas e outros ciclos; e outros grupos eletrogêneos. Já os códigos SH2 07 e SH2 08 alcançaram, juntos, US\$ 67,5 milhões (12%). Os bens foram alhos, frescos ou refrigerados; uvas secas (passas); amêndoas frescas ou secas; outras lentilhas secas, em grãos; cogumelos “agaricus” conservado em água salgada; nozes frescas ou secas, sem casca; e damascos secos. Por fim, os códigos SH2 54 e SH2 55, totalizaram US\$ 63 milhões (11%), com bens como fios, tecidos e fibras de poliéster. A soma desses sete códigos SH2, reunidos nos três conjuntos apresentados acima, foi de 43%.

Destaca-se, ainda, entre 2000 e 2020, a considerável ascensão da participação da Ásia como a maior fornecedora dos produtos demandados por Rondônia. No período, os mercados asiáticos passaram de apenas 2% para quase dois terços das origens das compras realizadas pelo estado no exterior. Assim, as vendas dos países da Ásia para Rondônia passaram de aproximadamente US\$ 930 mil para US\$ 372,9 milhões.

TABELA 12

**Participação da Ásia (sem Oriente Médio) nas importações de Rondônia**  
(Em %)

Ano	Ásia (sem o Oriente Médio)
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%

Fonte: Comex Stat/MDIC.  
Elaboração dos autores.

A América do Sul também multiplicou as suas vendas para Rondônia. Em 20 anos, as compras rondonienses de produtos sul-americanos foram ampliadas de US\$ 1,2 milhão para US\$ 85,5 milhões, com crescimento de mais de 70 vezes. Em termos relativos, também houve uma variação positiva da participação sul-americana nas compras do estado. A mudança foi de 1,3% do total em 2000 para cerca de 5% no fim do período. Sem embargo, destaca-se que entre 2016 e 2018 a América do Sul chegou a representar quase 10% da origem dos produtos comprados pelo estado de Rondônia.

Em 2020, os maiores abastecedores regionais da demanda de Rondônia foram Argentina US\$ 39,1 milhões (45% do total), Colômbia US\$ 15,8 milhões, Paraguai US\$ 15,5 milhões (ambos com 18%) e Chile US\$ 10,7 milhões (13%). Cerca de 80% das vendas argentinas para a economia rondoniense estão concentradas em poucos produtos, como alho, farinha de trigo, uvas, ameixas, azeitonas, semente de girassol, feijão branco, nozes e azeite de oliva. Quase 95% desses bens registram entrada no Brasil pelas URF de Foz do Iguaçu-PR, São Borja-RS, Uruguaiana-RS e Dionísio Cerqueira-SC, para percorrer pelo menos 3000 km da BR-163 até Porto Velho.

Ao analisar a Colômbia, observa-se que os bens comprados por Rondônia foram extremamente concentrados em copolímeros de propileno, em formas primárias, e polipropileno sem carga, em forma primária, que somam 92% do total. Além disso,

90% desses valores fizeram registro de entrada no Brasil pela URF do porto de Itajaí-SC, localizado a 3.400 km da capital rondoniense. Nas importações de Rondônia oriundas do Paraguai houve um pouco mais de diversificação. Cerca de 90% foram cilindros para filtros de cigarros; cobertores e mantas de fibras sintéticas; tapetes e revestimentos para pisos, de matérias têxteis; óleo de soja; e amortecedores de suspensão para tratores e veículos automóveis. A totalidade dos bens ingressa pela URF de Foz do Iguaçu-PR. Já no caso do Chile, 90% das compras foram de ortoftalatos, vinhos, nozes, amêndoas, cerejas e salmão. Aproximadamente 60% entram no território nacional por Santos-SP e cerca de 36%, por Foz do Iguaçu-PR, Uruguaiana-RS e São Borja-RS.

Por fim, ressalta-se a situação do Peru. Em 2020, Rondônia importou US\$ 3,6 milhões do mercado peruano (5% do total). Os principais bens comprados foram azeitonas (quase 50% do total) e orégano (mais de 10%). Destaca-se, no entanto, que essas importações de Rondônia oriundas do mercado peruano registraram ingresso no território brasileiro, principalmente, pelas URF dos portos de Santos-SP e de Paranaguá-PR. Nesse sentido, a ponte do Abunã representa a possibilidade de consolidar novos trajetos comerciais entre as economias rondoniense e peruana, via Acre, corrigindo anomalias logísticas que ainda persistem devido à reduzida escala de alguns produtos demandados por Rondônia e seus estados vizinhos.<sup>23</sup>

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O mundo contemporâneo vem passando por profundas transformações geoeconômicas, que abarcam questões de cunho ambiental, científico, político, social e produtivo, entre outras. Dentre as grandes “mudanças tectônicas” estão as questões ambientais, o aumento da relevância econômica da Ásia Pacífico e os obstáculos para a retomada do crescimento em um cenário pós-pandêmico. A zona Amacro está prestes a ser impactada por fortes transformações, de maneira similar às vivenciadas pelo Mato Grosso e, mais recentemente, por Rondônia. O maior desafio parece ser concentrar esforços para evitar as externalidades negativas da expansão agrícola, como as que ocorreram no Centro-Oeste e no Matopiba. Para tanto, a Amacro deve reforçar o uso organizado e consciente do solo, coibindo a devastação ilegal, garantindo o uso sustentável das áreas agrícolas. No caso do Matopiba, de maneira diferente, o conceito surgiu após a realidade econômica se impor com altos custos ambientais e aproveitamento limitado dos benefícios sociais do aumento da produção. No caso da Amacro, o planejamento deve estar inserido nos esforços de retomada pós-pandemia, compatíveis com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável 2030 e os debates sobre o Novo Acordo Verde. Para tal, o modelo de desenvolvimento da Amacro deve considerar as potencialidades de conexão com o Pacífico.

À medida que os “movimentos tectônicos” no Sistema Internacional avançam tornam-se mais evidentes os intercâmbios da Amacro e de áreas dinâmicas adjacentes, como o Mato Grosso, com os mercados sul-americanos e do Oriente, por meio de rotas bioceânicas alternativas. Nesse sentido, o conjunto de infraestruturas que compõem os corredores bioceânicos devem ser considerados como projetos complementares e não concorrentes, com grande potencial de elevar os intercâmbios circulares intra e extra regionais. Além da questão da conectividade, deverão ocorrer uma série de

---

<sup>23</sup> Novamente considerando o caso do Mato Grosso, as importações de fertilizantes somaram, em 2020, US\$ 1,42 bilhão (80% das compras totais). O estado aumentou em mais de 27 vezes as suas compras de adubos entre 2000 e 2020. Os principais fornecedores de produtos para o Mato Grosso, em 2020, foram Rússia (18% do total), China (12%), Estados Unidos (11,7%), Canadá (10%) e Bielorrússia (7%). Esses adubos e corretivos agrícolas entram no Brasil pelos portos do Sul e do Sudeste.

investimentos prioritários fundamentais, principalmente em adaptações portuárias no Chile e no Peru.

Por fim, a fragmentação política na América do Sul deve ser entendida a partir de dois prismas. Primeiro, a fragmentação interna, resultado do progressivo acirramento e polarização política e partidária dentro dos países, e, segundo, a fragmentação entre os países da região, evidenciada na ausência de diálogos regionais coordenados tanto sobre saúde pública como para a retomada econômica pós-pandemia. Algumas das questões fundamentais para o futuro da América do Sul estão diretamente relacionadas com as possibilidades de inserção internacional do continente nas cadeias de valor. Incorpora-se ao desafio sul-americano de reverter seu instável quadro socioeconômico, a crescente preocupação ambiental, tema central da governança internacional. Assim, suprir os mercados dinâmicos do Ásia Pacífico, de maneira sustentável e harmoniosa entre a produção, o meio ambiente e a esfera social, é condição fundamental para a retomada do crescimento e para o redesenho do horizonte de desenvolvimento e integração sul-americana, particularmente na região amazônica.

## REFERÊNCIAS

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; Namihas, 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.