

Nota Técnica

A PONTE DO ABUNÃ E A INTEGRAÇÃO DA AMACRO AO PACÍFICO

Nº 35

Dinte

Diretoria de Estudos e Relações
Econômicas e Políticas Internacionais

Agosto de 2021

Pedro Silva Barros

Luciano Wexell Severo

Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

Helitton Christoffer Carneiro



Governo Federal

Ministério da Economia

Ministro Paulo Guedes

ipea

Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada ao Ministério da Economia, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidente

Carlos von Doellinger

Diretor de Desenvolvimento Institucional

Manoel Rodrigues Junior

Diretora de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia

Flávia de Holanda Schmidt

Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas

José Ronaldo de Castro Souza Júnior

Diretor de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais

Nilo Luiz Saccaro Júnior

Diretor de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura

André Tortato Rauen

Diretora de Estudos e Políticas Sociais

Lenita Maria Turchi

Diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais

Ivan Tiago Machado Oliveira

Assessor-chefe de Imprensa e Comunicação

André Reis Diniz

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2021

EQUIPE TÉCNICA

Pedro Silva Barros

Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (Dinte) do Ipea.

Luciano Wexell Severo

Professor da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (Unila).

Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

Professor da Universidade Federal do Acre (Ufac).

Helitton Christoffer Carneiro

Assistente de Pesquisa II da Dinte/Ipea.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/ntdinte35>

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>.

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte.
Reproduções para fins comerciais são proibidas.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	5
2 TRANSFORMAÇÕES GEOPOLÍTICAS, INTEGRAÇÃO REGIONAL E A ZONA AMACRO	6
3 IMPACTO DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO ACRE SOBRE O COMÉRCIO INTERNACIONAL DOS ESTADOS DA AMACRO E O MATO GROSSO	12
REFERÊNCIAS	33

1 INTRODUÇÃO

Em 7 de maio de 2021 será inaugurada pelo presidente a ponte do Abunã, em Rondônia. A obra de 1,9 km sobre o rio Madeira conectará pela primeira vez a capital do Acre a outras capitais do país sem a necessidade de balsa.¹

Esse empreendimento completa a infraestrutura rodoviária entre Rondônia e o Pacífico, um esforço histórico que perpassou várias décadas e diferentes governos. Destacam-se a pavimentação da BR-317 no governo de Fernando Henrique Cardoso e a construção da ponte binacional entre Assis Brasil-AC e Iñapari (no Peru) no governo Lula. O início das obras da ponte sobre o rio Madeira ocorreu no governo Dilma Rousseff, a maior parte de sua execução aconteceu durante o governo Michel Temer e sua conclusão e inauguração no governo Jair Bolsonaro.

Uma grande cheia do rio Madeira, em 2014, que deixou Rio Branco, capital do Acre, isolada das demais capitais do Brasil por noventa dias, foi decisiva para a aprovação de recursos para a construção. A crítica situação para os acreanos naquele momento foi amenizada pelas pontes de Brasília-AC e Assis Brasil-AC. Inauguradas em 2004 e 2006, essas pontes ligam o Acre à Bolívia e ao Peru, respectivamente. Ambas garantiram o fornecimento de combustível peruano e alimentos bolivianos para os acreanos.

Após atrasos, aditivos e alguns adiamentos, e 117 anos depois do Tratado de Petrópolis – que formalizou o acordo entre Brasil e Bolívia para que o Acre formasse parte do território brasileiro –, o Acre estará interconectado por estradas ao Atlântico. Tão importante quanto, Rondônia, sul do Amazonas e noroeste do Mato Grosso terão um caminho totalmente pavimentado ao Pacífico.

O Brasil caminha para Oeste na economia, na demografia e, principalmente, nas exportações. Entre 2000 e 2010, todas as regiões do Brasil cresceram e as exportações *per capita* nominais se multiplicaram por mais de três, passando de US\$ 324 para US\$ 1.051. Em 2020, as exportações *per capita* do conjunto do Brasil haviam recuado para US\$ 988. No entanto, o comportamento entre os estados é muito discrepante. São Paulo, líder em exportações industriais, exportava US\$ 19 bilhões em 2000, atingiu US\$ 59 bilhões em 2011 e regrediu a US\$ 42 bilhões em 2020. Por sua vez, Mato Grosso exportou US\$ 1 bilhão em 2000 e US\$ 18 bilhões em 2020, aumentando suas vendas externas concentradas no agronegócio ininterruptamente ano após ano.

A expansão da fronteira agrícola em direção ao norte e ao oeste veio acompanhada de altos custos ambientais e mudanças logísticas. Mato Grosso só esteve atrás do Pará em desmatamento nos últimos anos e parte significativa da produção agrícola do estado se dá em terras desmatadas ilegalmente.

A dinâmica tem sido desmatamento, aumento da exploração de madeira, seguida do crescimento da produção pecuária e, depois, da expansão das áreas de cultivo de grãos. Esse movimento avança em direção a Rondônia e Acre. Em 2000, Rondônia exportava apenas 43 dólares nominais *per capita*, sendo 90% madeiras. Em 2020 foram US\$ 764 por rondoniense, 52% só de carnes, 30% de soja e menos de 5% de madeira.

Contudo, a saída pelos portos do Atlântico, cada vez mais longe da produção, tira competitividade do Brasil. A carne fresca e refrigerada tem um valor médio no mercado mundial 20% superior ao da carne congelada. O Brasil responde sozinho por um quinto das exportações mundiais de carne congelada, mas apenas por 3,7% das carnes frescas e refrigeradas. As carnes de maior valor da fronteira ocidental brasileira serão muito mais competitivas nos mercados da Ásia-Pacífico se cruzarem os Andes por terra. Não apenas pelo custo, mas principalmente pelo tempo.

Por vias pavimentadas, o distrito de Abunã-RO está a 1.734 km do porto de Matarani na costa do Pacífico peruano e a 3.274 km do porto de Santos ou a 2.784 km de Belém do Pará. Por seu turno, a fronteira Assis Brasil no Acre está a 1.164 km de Matarani, a 3.357 km de Belém e a 3.864 km de Santos. E Matarani está a alguns milhares de milhas náuticas mais próxima do Japão do que Santos ou Belém. Os dias economizados no trajeto pelos portos do Pacífico podem garantir acesso rápido de produtos refrigerados à Ásia, mercado que via Atlântico o Brasil só alcança em *commodities* e congelados. Para isso é necessário escala e logística.

A saída pelo Pacífico pode ser o caminho para agregar mais valor às exportações do Centro Oeste e, principalmente, da Amacro,² próximos à tríplice fronteira entre Brasil, Bolívia e o Peru. O mesmo caminho poderá ser utilizado para as importações de insumos estratégicos. O Brasil tem apresentado *deficits* de US\$ 8 bilhões anuais

1. O projeto original previa que a ponte do Abunã teria uma extensão total de 1,5 km, porém, em razão dos problemas relacionados ao solo, houve a necessidade de prolongar a estrutura em 460 metros, aproximadamente.

2. Zona de Desenvolvimento Sustentável dos Estados do Amazonas, Acre e Rondônia.

em adubos e fertilizantes. Nos últimos meses, o Canadá tem sido a principal origem das importações totais do Mato Grosso, concentrada em adubos. Parte considerável desse produto sai da costa oeste do Canadá, pelo porto de Vancouver, cruza o canal do Panamá, chega à costa leste do Brasil e percorre 2 mil km por rodovia. Poderia desembarcar no sul do Peru e chegar diretamente às regiões produtoras do Brasil por vias pavimentadas cruzando os Andes.

Essa rota entre Abunã e os portos do sul do Peru não é concorrente do Corredor Rodoviário Bioceânico entre o Mato Grosso do Sul e os portos do norte do Chile de outros caminhos interoceânicos que existem ou possam ser construídos. Pelo contrário, do ponto de vista logístico são complementares (Barros *et al.*, 2020).

É mais viável transportar um carregamento de fertilizantes canadenses se ele puder ser descarregado parte em Matarani no Peru, para abastecer os estados do Amazonas, Acre, Rondônia e o noroeste do Mato Grosso, e parte em Antofagasta, para abastecer o Mato Grosso do Sul, sul do Mato Grosso e Goiás. Da mesma forma, uma embarcação de mercadorias frescas e refrigeradas pode ser mais rapidamente viabilizada se carregada em dois ou três portos da costa do Pacífico que recebem mercadorias de diferentes pontos do oeste brasileiro e dos países vizinhos que exportam produtos similares. Para viabilizar essa nova dinâmica, seriam necessárias adaptações nos portos do Pacífico e integração aduaneira.

A logística funciona melhor quando articula vários modais e garante cargas de retorno. A ponte do Abunã está sobre uma das principais hidrovias do país, que conecta a fronteira com a Bolívia, em Rondônia, aos portos da foz do rio Amazonas em Belém do Pará e Macapá-AP.

O Acre está prestes a viver uma grande transformação, de magnitude similar à que ocorreu no Mato Grosso e que está em curso em Rondônia. O desafio é aprender rapidamente para evitar as externalidades negativas da expansão agrícola do Mato Grosso e do Matopiba (parte do Maranhão, Tocantins, Piauí e Oeste da Bahia), reforçar o uso organizado e consciente do solo e coibir a devastação ilegal.

Na região 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 zona da Amacro, é 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.

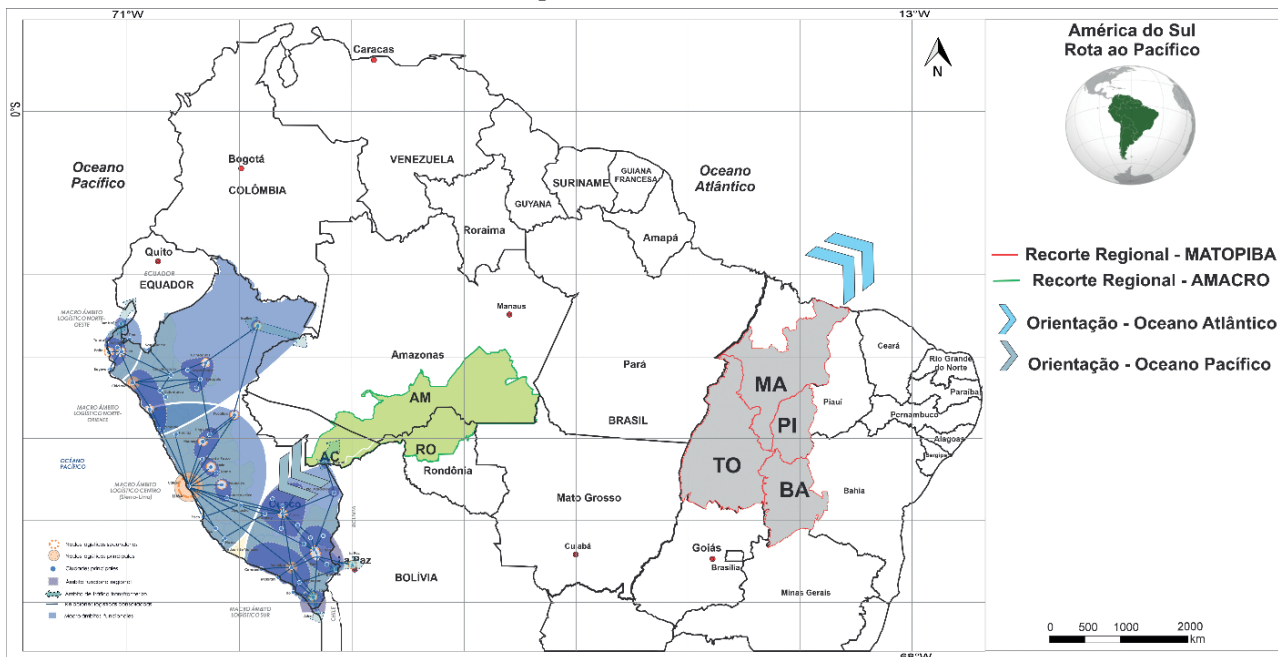
2 TRANSFORMAÇÕES GEOPOLÍTICAS, INTEGRAÇÃO REGIONAL E A ZONA AMACRO

O mundo contemporâneo vem sendo caracterizado por profundas transformações geopolíticas, que derivam de novas relações econômicas internacionais e colocam em questionamento a globalização tal como se conhece atualmente (Rodrik, 2014). Nas últimas décadas, observou-se um aumento relativo da relevância econômica do sudeste asiático e importância política China e, pela primeira vez em duzentos anos, há um claro deslocamento do eixo dinâmico da economia mundial para a Ásia e o Oceano Pacífico, em detrimento do Oceano Atlântico (Chatzky e McBride, 2019).

Algumas das questões fundamentais para o futuro da América do Sul, nas próximas décadas, estão relacionadas com a inserção internacional do continente nas cadeias de valor e, conseqüentemente, com o papel a ser desempenhado pelos países sul-americanos diante da ascensão do sudeste asiático no âmbito internacional. A dimensão produtiva chinesa e do sudeste asiático 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.

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 no norte do Brasil,³ que tem alto potencial logístico vinculado com a dinâmica do Pacífico. Nesse sentido, ressalta-se a pertinência de planificar a zona de desenvolvimento sustentável Amacro, que envolve 32 municípios do Amazonas, do Acre e de Rondônia.

3. As possibilidades de integração, cooperação e planejamento conjunto da Amazônia brasileira com seus vizinhos é discutida em Barros (2013).



Fonte: Google Earth.
Elaboração dos autores.

Enquanto o Matopiba está situado na região de transição dos biomas da Amazônia, do Cerrado e de 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 no Maranhão. Por outro lado, 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 1980.⁴

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.

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.⁵

4. Disponível em: <<https://bit.ly/3ffTdZA>>.

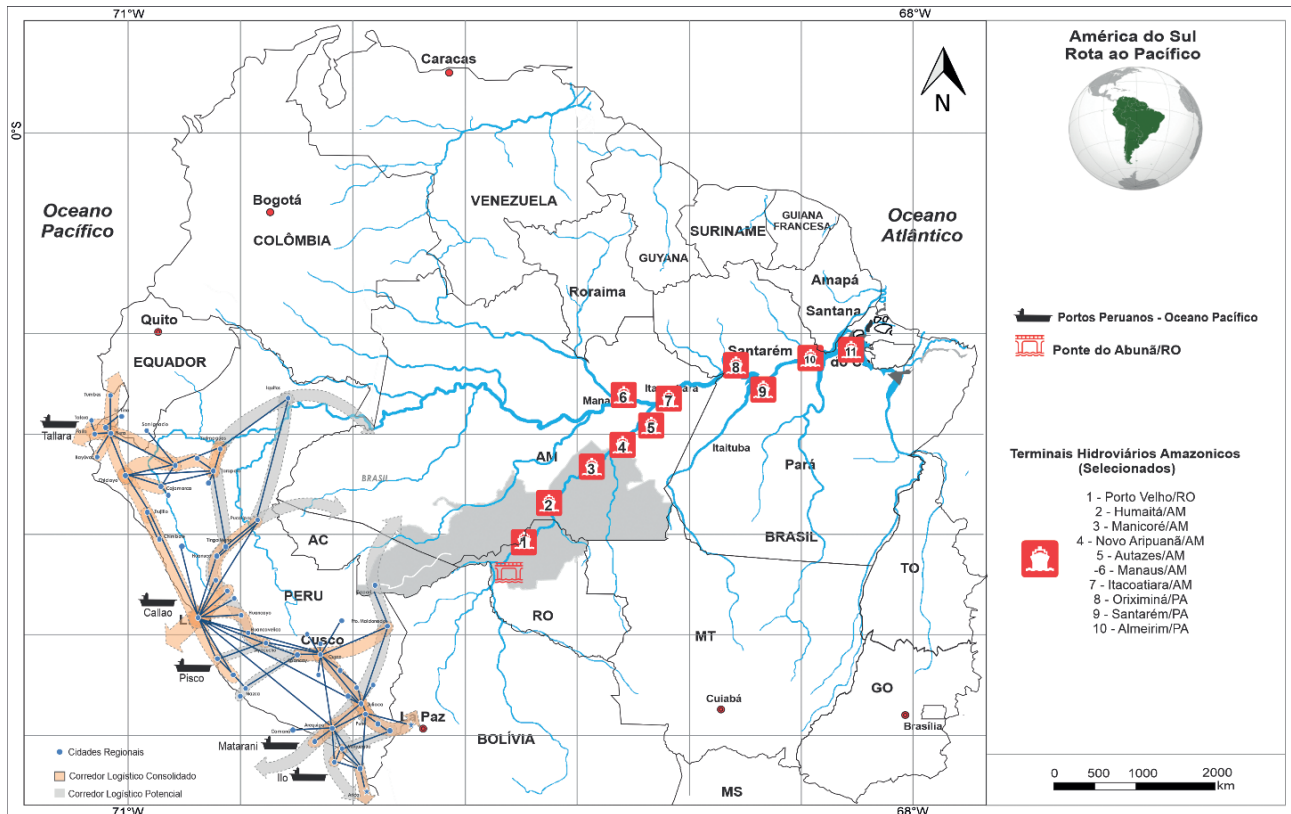
5. Para Raddatz e Buss (2014, p. 2), “os produtos brasileiros oriundos de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas (parte sul), vem perdendo competitividade por dependerem da exportação pelos portos do oceano Atlântico. Problemas como longos percursos rodoviários, péssima conservação 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”.

A obra de infraestrutura sobre o rio Madeira, na BR-364,⁶ no distrito de Abunã, poderá conectar pelo modal rodoviário uma das maiores áreas produtoras de alimentos do mundo aos terminais portuários do Pacífico, de frente para a 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.

MAPA 2

Norte da América do Sul: hidrovias dos rios Madeira e Amazonas e seus principais terminais



Fonte: Antaq (2013) e Google Earth.
Elaboração dos autores.

2.1 O caminho para o Pacífico e a ponte do Abunã

A chamada “Rota Interoceânica” ou “Estrada do Pacífico” é um caminho pavimentado de quase 2.400 km, que interliga Porto Velho-RO e San Juan de Marcona, na costa do Peru, passando pelas cidades peruanas de Iñapari, Puerto Maldonado, Urcos, Cusco, Abancay e Nazca. A modo de facilitar a exposição, o roteiro entre Porto Velho-RO e os portos do sul peruano foi dividido em cinco trechos. Visando cumprir com as finalidades desta pesquisa, os destinos finais considerados foram os portos peruanos de Matarani e Ilo, infraestruturas marítimas com potencial de exportação de produtos brasileiros e de importação de bens que supram parte da demanda de estados das regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil.

6. De acordo com Amoras (2012, p. 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”.

TABELA 1

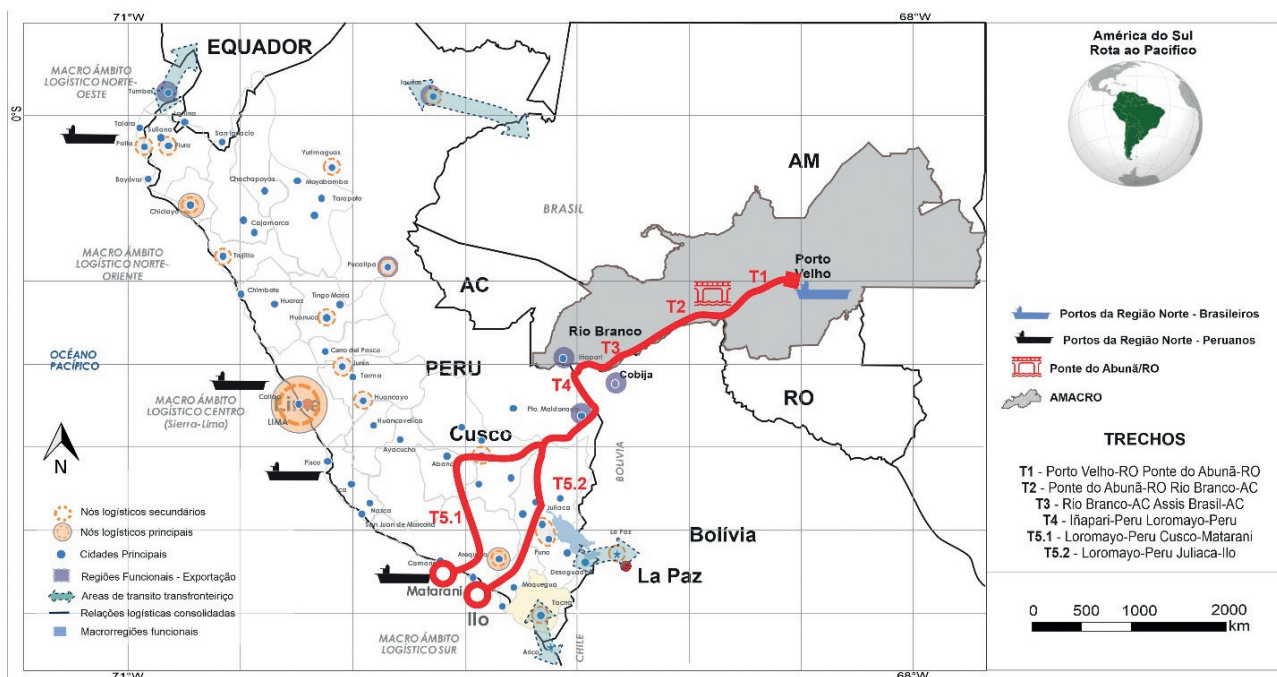
O caminho entre Porto Velho-RO e o Oceano Pacífico

Trecho	Partida	Chegada	Rodovia	Distância (km)
T1	Porto Velho-RO	Ponte do Abunã-RO	BR-364	226
T2	Ponte do Abunã-RO	Rio Branco-AC	BR-364	286
T3	Rio Branco-AC	Assis Brasil-AC	BR-317	343
T4	Iñapari-Peru	Loromayo-Peru	PE-30C	413
			Subtotal	1.268
Bifurcação				
T5.1	Loromayo-Peru	Cusco-Matarani	PE-3S/outras	794
T5.2	Loromayo-Peru	Juliaca-Ilo	PE-34B/outras	788
			Total 5.1	2.062
			Total 5.2	2.056

Fonte: Google Earth.
Elaboração dos autores.

MAPA 3

Norte da América do Sul: trechos rodoviários entre Porto Velho-RO e Oceano Pacífico



Fonte: Google Earth.
Elaboração dos autores.

O trecho 1 está na BR-364 e se trata de um percurso de 226 km entre a capital rondoniense e a ponte do Abunã, local onde até maio de 2021 as travessias eram realizadas por meio de balsas. O financiamento da nova obra, de aproximadamente R\$ 160 milhões, foi garantido pelo Tesouro Nacional do Brasil, sendo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Ministério da Infraestrutura, o responsável por sua execução.

O projeto original data de 2010, quando foi incorporado à segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-2). Em 2013, as obras foram licitadas e adjudicadas ao abrigo do Regime Diferenciado de Compras Públicas, com início da construção em 2014. Foi após as enchentes históricas no Acre, naquele ano, que o governo federal avançou nas tratativas para começar a obra.

A seguir, no trecho 2, outros 286 km conectam a ponte recém-inaugurada com a capital acreana, Rio Branco-AC. A rota mais direta entre Rondônia e o Pacífico passa a 35 km de Rio Branco, no entroncamento da BR-364 e da BR-317, na cidade de Senador Guimard-AC. Como a maior parte do fluxo da ponte do Abunã se dá entre as capitais Porto Velho-RO e Rio Branco-AC, utilizou-se a principal cidade do Acre como referência de distância neste estudo.

A ponte do Abunã está localizada quase na metade do caminho entre as capitais de Rondônia e do Acre. Historicamente, a região sofre bastante com intensas chuvas e inundações, sobretudo nos primeiros meses de cada ano. A precária infraestrutura de transportes rodoviários mantinha a população acreana isolada do restante do território nacional e inibia os fluxos comerciais. O trecho 3, já na BR-317, cuja pavimentação foi concluída em 2002, tem 343 km, entre as adjacências de Rio Branco-AC e a cidade fronteiriça de Assis Brasil-AC. Nessa localidade, em 2006, foi inaugurada a ponte binacional sobre o rio Acre, que liga Assis Brasil-AC com a cidade de Iñapari, no Peru.

O trecho 4 da rodovia PE-30C possui 413 km entre a cidade peruana de Iñapari, na fronteira com o Brasil, e a localidade de Loromayo, no departamento de Puno. Para consolidar essa rota foram necessárias outras duas obras: a pavimentação da rodovia peruana entre as cidades de Puerto Maldonado e Cusco, concluída em 2010, e a construção da Ponte Billingham ou Ponte Continental, sobre o rio Madre de Dios, entregue em 2011. Em Loromayo existe uma bifurcação. Na direção sudoeste, cruzando a Ponte Inambari, está o trecho 5.1, que segue rumo à cidade de Cusco, nas proximidades de Macchu Picchu, pela rodovia PE-30C. Na direção sul, pelo trecho 5.2, está a rodovia PE-34B, que vai para a cidade de Juliaca, próxima ao lago Titicaca.

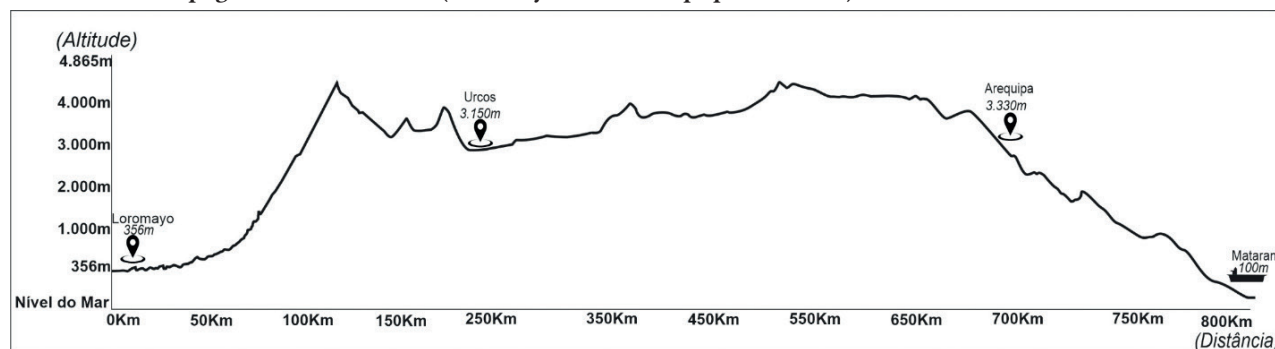
No caso do trecho 5.1, quase 50 km antes de chegar a Cusco, na cidade de Urcos, nas margens do rio Urubamba, há um acesso para o sul, rumo a Arequipa, pelas rodovias PE-3S, PE-34G, PE-34F, PE-34J, PE-34E e PE-34A. A modo de facilitar a descrição do roteiro, neste estudo foi usada a cidade de Cusco como referência de distância. A execução de um conjunto de obras de infraestrutura, inauguradas na década de 2010, abriu novas alternativas para o trajeto, por Juliaca. Ademais, vale apontar que, no caso do trecho 5.2, a infraestrutura de transportes também conta com o modal ferroviário entre Juliaca e o porto de Matarani, passando pela cidade de Moquegua. Por fim, ressalta-se que as possibilidades de utilização de toda a potencialidade dessas vias de integração dependem de adaptações nos terminais portuários do sul do Peru.

A análise do perfil topográfico de cada um dos cinco trechos considerados das pistas de rodagem, em direção ao Pacífico, permite apontar que ao longo dos quatro primeiros, que somam 1.268 km, prevalecem terrenos pouco acidentados, com pequenas variações planialtimétricas. Porto Velho-RO, por exemplo, encontra-se a 89 metros acima do nível do mar, enquanto a localidade de Loromayo, em Puno, está a 356 metros de altitude. O desafio de superar os Andes se dá, portanto, nos trechos 5.1 ou 5.2, nos percursos Loromayo-Cusco-Arequipa-Matarani ou Loromayo-Juliaca-Moquegua-Ilo, que igualmente concentram acentuados aclives e declives. Nota-se, entretanto, que há diferentes características em cada uma das vias.

Uma das principais dificuldades do trecho 5.1 consiste na necessidade de se subir os Andes duas vezes antes de descer até a costa do Pacífico. No intervalo entre a localidade de Loromayo, que está a 356 metros de altitude, e a cidade de Urcos, que se encontra a 3.150 metros acima do nível do mar, há momentos em que é necessário superar os 4.700 metros de altitude. O aclive nos 100 km que antecedem esse ponto máximo é de 41,7 metros por quilômetro, em média. Cerca de 200 km depois de Urcos, ponto mais baixo dessa rodovia no Altiplano, o perfil topográfico do trecho é marcado por contínuos ganhos de altitude, que culminarão em novo ponto extremo acima dos 4.700 metros. Esse repique do perfil topográfico do trecho 5.1, visível ao analisar a figura 1, é a razão pela qual se diz que, por essa rota, é necessário subir os Andes mais de uma vez. Outro problema dessa via, está relacionado com o intenso tráfego de veículos, sobretudo nas proximidades de Urcos e Cusco, que implica em perda de tempo e aumento de custo para o transporte de cargas.

FIGURA 1

Perfil topográfico do trecho 5.1 (Loromayo-Urcos-Arequipa-Matarani)



Fonte: Google Earth.

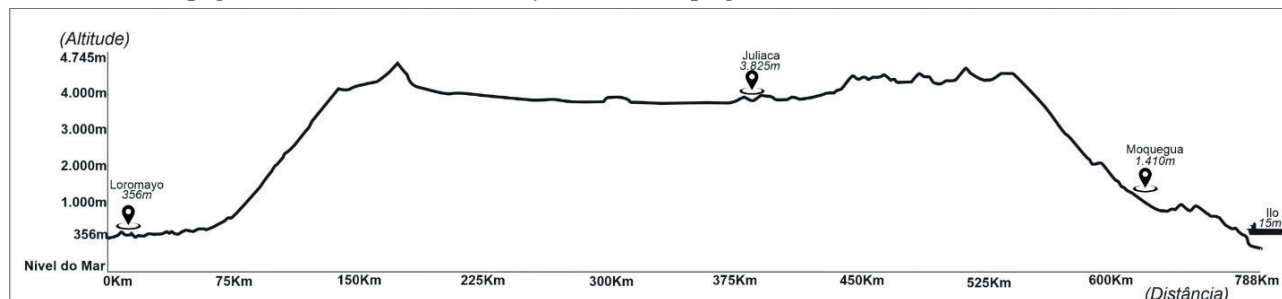
Elaboração dos autores.

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

Com relação ao trecho 5.2, aproximadamente 75 km após passar por Loromayo rumo a Juliaca, pela rodovia PE-34B, inicia-se um acentuado ganho de elevação por quilômetro rodado, passando de 939 metros de altitude para 4.865 metros acima do nível do mar, apenas 100 km depois. O aclave neste intervalo é de quase 40 metros por quilômetro, em média. Conforme se observa na figura 2, durante os próximos 350 km predomina uma menor variação de altitude, em torno dos 4.000 metros.

FIGURA 2

Perfil topográfico do trecho 5.2 (Loromayo-Juliaca-Moquegua-Ilo)



Fonte: Google Earth.

Elaboração dos autores.

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

Por último, é importante destacar que a metodologia adotada nesta *Nota Técnica*, ao considerar os trechos 5.1 e 5.2, não descarta a opção por trechos alternativos ou híbridos. Pode ocorrer, por exemplo, que a mescla dos percursos apresentados seja viável, a depender do tipo de carga, de transporte e de fatores associados à composição dos fretes. Neste sentido, a ligação de Juliaca a Matarani, ou quaisquer outros terminais portuários peruanos ou chilenos, apesar de não haver sido trabalhada neste estudo, pode tornar-se uma opção na rota estratégica para a interconexão entre a Amacro e o Pacífico.

2.2 Considerações preliminares 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.⁷ Por esta razão, os cálculos de viabilidade dos projetos de infraestrutura podem sofrer alterações de acordo com uma série de variáveis, internas ou externas.

As atuais transformações econômicas mundiais, 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. O desafio de cruzar os Andes inclui a expansão de infraestrutura em áreas que têm grande riqueza de biodiversidade, patrimônio arqueológico, parques nacionais e reservas indígenas. O planejamento do desenvolvimento e da integração entre o Brasil e o Pacífico deve considerar esses aspectos, minimizando as externalidades ambientais negativas, preservando o patrimônio arqueológico e fortalecendo a estrutura produtiva local ao longo das rotas.

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 transcórre da agenda de pesquisa deste texto.

7. 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”.

3 IMPACTO DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO ACRE SOBRE O COMÉRCIO INTERNACIONAL DOS ESTADOS DA AMACRO E O MATO GROSSO

A finalidade desta seção é apresentar considerações sobre o comércio internacional dos estados do Acre, do Amazonas, do Mato Grosso e de 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 (em inglês, *United Nations Conference on Trade and Development* – UNCTAD) e da Organização Mundial do Comércio (OMC). Todos os montantes apresentados nesta seção estão em dólares estadunidenses e em valores nominais.

A análise dos dados compilados permite construir um conjunto de informações inéditas. Entre os principais resultados desta seção, serão apresentadas estatísticas referentes à evolução das exportações e importações dos estados selecionados, entre 2000 e 2020. Igualmente, serão apontados quais os maiores parceiros comerciais dos quatro estados, os principais produtos comercializados e as Unidades da Receita Federal (URFs) 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 crescentes demandas de importação.

Nesta seção, portanto, busca-se avaliar o impacto das obras de infraestrutura de transportes na dinâmica comercial e produtiva dos quatro estados, com ênfase no Acre, sobretudo com relação às externalidades positivas advindas das duas pontes internacionais, entre Brasília-AC e Cobija-Bolívia, e Assis Brasil-AC e Iñapari-Peru. Também será considerado 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 Billinghamst, 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. 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,⁸ de ganhos logísticos e de produtividade, e de facilitação de conexões com os ascendentes mercados da Ásia-Pacífico.

3.1 Comércio exterior do Acre

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Acre possui um território com área de 164.173 km² e uma população estimada de 894 mil habitantes. É um dos estados brasileiros com menor densidade demográfica (5,44 hab/km²) 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 Brasília-AC, inaugurada em 2004, e Assis Brasil-AC, em 2006,⁹ ambas como parte dos projetos do eixo Peru-Brasil-Bolívia da Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).¹⁰ Com o término da pavimentação da estrada peruana que conecta Puerto Maldonado a Cusco, em 2010, e da construção da Ponte Billinghamst, 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.¹¹ 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).

8. Para mais informações sobre a dinâmica das fronteiras brasileira, sugere-se a leitura de Pêgo *et al.* (2018).

9. 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)”.

10. 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).

11. Segundo Machado, Ribeiro e Monteiro (2014) “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, Brasília, Assis Brasil e Santa Rosa do Purus)”.

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 entre 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 região fronteira com o Peru.

Apesar desse panorama complexo, e de o peso relativo das vendas do Acre no total de exportações brasileiras ter permanecido baixo ao longo das duas décadas analisadas, as vendas externas do estado cresceram mais de vinte 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 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 da 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, algumas iniciativas regionais ganham notoriedade à medida que são pensadas para facilitar a articulação entre o desenvolvimento produtivo e as demandas socioeconômicas regionais.¹²

3.1.1 Exportações do Acre para o mundo

A tabela 2, 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 2 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 e a crise potencializada pela pandemia.

12. 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 fronteira entre o estado do Acre e o departamento de Madre de Dios”.

TABELA 2

Exportações do Acre (2000-2020)

(Em US\$ 1 milhão)

Ano	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

Fonte: Comex Stat, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.

Elaboração dos autores.

Obs.: FOB – livre a bordo (em inglês, *free on board*).

Em 2020, o Acre exportou montantes mais de vinte 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%) e 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. Ambos, juntos, 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 3, referente às URFs de registro de saída das exportações acreanas, permite identificar que há um marcado predomínio dos portos tradicionais. Isso se deve, sobretudo, às limitações da infraestrutura brasileira no Arco Norte e à falta de alternativas para o escoamento pelo oceano Pacífico.

Destinos das exportações do Acre (2020)

Destino	Valor FOB (US\$ milhão)	Participação (%)	Vias de saída	Participação (%)	Região	Participação (%)
Hong Kong	6,88	20,3	Porto de Santos-SP	93,1	Sul	99,1
			Aeroporto internacional 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
Estados Unidos	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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYfC>>. Acesso em: 4 maio 2021. Elaboração dos autores.

No caso de Hong Kong, isoladamente o maior sócio comercial do Acre, as saídas das vendas do estado são 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 na 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 URFs de Epitaciolândia-AC (87,5% do total), Assis Brasil-AC (9,4%), Guajará-Mirim-RO (2,2%) e Cáceres-MT (0,9%).¹³ 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-PR (28,7%).

3.1.2 Exportações do Acre para a América do Sul

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. 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

13. Apesar da ponte binacional entre Brasiléia-AC e Cobija-Bolívia ter sido inaugurada em 2004, a principal URF dessa região está localizada na cidade vizinha de Epitaciolândia-AC, novo município emancipado de Brasiléia-AC em 1992.

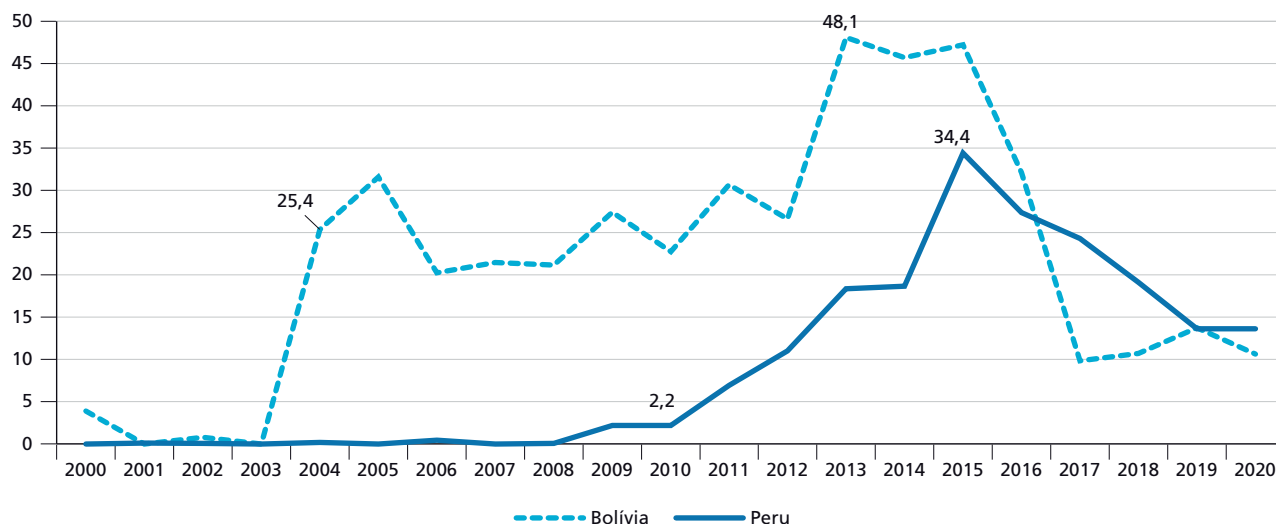
boliviana e peruana, juntas, receberam 90% de todas as exportações acreanas para a América do Sul e quase 25% das vendas totais do Acre para o mundo.

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 permite observar que esses intercâmbios ganharam relevância, em termos de participação, a partir de 2004, para o caso boliviano, e 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 (2000-2020)

(Em %)



Fonte: Comex Stat, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
Elaboração dos autores.

A soma das participações relativas da Bolívia e do Peru como destinos das exportações acreanas, conforme verificado na tabela 4, 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 Epitaciolândia-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 de 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 4

Participação de Bolívia e Peru nas exportações do Acre (2000-2020)

(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

(Continua)

Ano	Bolívia	Peru	Soma
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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
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%) e 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.

3.1.3 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 nas compras do estado.

TABELA 5
Importações totais do Acre (2000-2020)
(Em US\$ 1 milhão)

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

(Continua)

Ano	Valor FOB
2014	9,6
2015	6,4
2016	1,7
2017	2
2018	2,8
2019	2
2020	2,9

Fonte: Comex Stat, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
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 URFs 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.

3.1.4 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, chegou a 18%.

Ao analisar a tabela 6, 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 6

Participação de Bolívia e Peru nas importações do Acre (2000-2020)

(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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
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%). Por seu turno, 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 km² e uma população estimada de 4,2 milhões de habitantes, segundo o IBGE. A densidade demográfica é de 2,7 hab/km². O quadro do comércio exterior do estado se manteve relativamente constante nos últimos vinte 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).

3.2.1 Exportações do Amazonas para o mundo

Entre os anos de 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 7

Exportações totais do Amazonas (2000-2020)

(Em US\$ 1 milhão)

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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
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), seguida por Argentina (10,2%) e 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 8

Participação da América do Sul nas exportações do Amazonas (2000-2020)

(Em %)

Ano	%
2000	59,8
2001	53,4
2002	23,8
2003	21,1
2004	39,6
2005	38,8

(Continua)

Ano	%
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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
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.¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

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.

14. Em 2000, os produtos manufaturados vendidos pelo Amazonas foram concentrados, especialmente, em poucos códigos da 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.

15. Em 2020, os produtos alimentícios ou de menor valor agregado vendidos pelo Amazonas foram concentrados, especialmente, em poucos códigos da 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 pasteleria. 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.

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

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.

3.2.2 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 do estado alcançaram uma média de quase US\$ 13 bilhões. A partir de 2015, como reflexo da conjuntura econômica, é visível a forte diminuição das importações do estado.

TABELA 9

Importações totais do Amazonas (2000-2020)

(Em US\$ 1 bilhão)

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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
Elaboração dos autores.

Os principais fornecedores do estado são países da Ásia-Pacífico. Somados, os seis principais vendedores para o Amazonas 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%), dos Estados Unidos (US\$ 958,1 milhões, 9,9%), do Vietnã (US\$ 754,3 milhões, 7,8%), da Coreia do Sul (US\$ 692,6 milhões, 7,1%), de Taiwan (US\$ 549,8 milhões, 5,7%) e do Japão (US\$ 364,6 milhões, 3,8%). Há uma notável concentração nos países do sudeste asiático, em especial no mercado chinês.

TABELA 10

Participação da Ásia (sem o Oriente Médio) nas importações do Amazonas (2000-2020)

(Em %)

Ano	%
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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
Elaboração dos autores.

Ao analisar a tabela 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, o Acre possui um território com área de 237.765 km² e uma população estimada de 1,8 milhão de habitantes. A densidade demográfica é de 7,55 hab/km². 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, 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 sexto 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.¹⁷ Nos últimos anos, segundo 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.

3.3.1 Exportações totais de Rondônia

Nos últimos vinte anos, as exportações de Rondônia aumentaram de US\$ 59 milhões para US\$ 1,37 bilhão. Em 2000, o estado vendia produtos para quarenta países; atualmente exporta para cem. 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 vinte 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.

TABELA 11
Exportações totais de Rondônia (2000-2020)
(Em US\$ 1 milhão)

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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
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 12, 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 12

Principais produtos exportados por Rondônia (2000-2020)

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 oleaginosos; grão, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens	68.600	0,1	420.823.425	30,7
	Subtotal dos três 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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
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 URFs 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%).

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 (Nomenclatura Comum do Mercosul – 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.

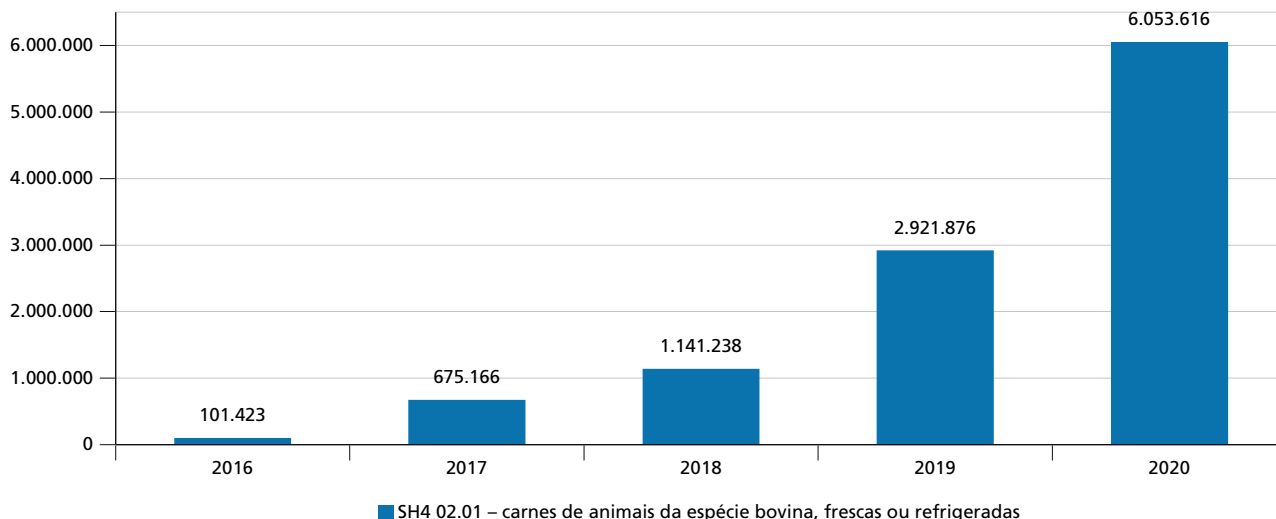
No caso de Rondônia, vem prevalecendo uma tendência de ampliação da participação das exportações de carnes refrigeradas em relação às congeladas, um movimento contrário ao observado nas vendas brasileiras de carnes. No caso do Brasil, nas duas últimas décadas, as exportações de carnes refrigeradas aumentaram 4,5 vezes, enquanto as de carnes congeladas cresceram mais de vinte 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 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 URFs 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 *deficit* de infraestrutura de transportes e dos obstáculos naturais e logísticos.

GRÁFICO 2

Exportações de carnes frescas ou congeladas de Rondônia para o Peru (2016-2020)

(Em US\$)



Fonte: Comex Stat, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
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. Conforme será abordado a seguir, 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. A região Ásia-Pacífico comprou quase 60% do total das carnes congeladas vendidas pelo estado, 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 URFs 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, com 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, no Peru, em 2006, ganharam maior impulso em 2019 e 2020. Nos últimos quinze 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.

3.3.2 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 treze 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 vinte vezes superior 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 da 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. Por sua vez, 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*” conservados 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 13

Participação da Ásia (sem Oriente Médio) nas importações de Rondônia (2000-2020)

(Em %)

Ano	%
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, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
Elaboração dos autores.

A América do Sul também multiplicou as suas vendas para Rondônia. Em vinte 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 setenta 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 URFs de Foz do Iguaçu-PR, São Borja-RS, Uruguaiana-RS e Dionísio Cerqueira-SC, para percorrer pelo menos 3.000 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. 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 URFs 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.

3.4 Comércio exterior do Mato Grosso

O Mato Grosso possui um território com área de 903.207 km² e uma população estimada de 3,5 milhões de habitantes, segundo o IBGE. A densidade demográfica é de 3,9 hab/km². O estado vem ganhando grande destaque no cenário nacional e internacional nos últimos vinte anos. Desde então, a população, a economia e a produção crescem em ritmo bastante acelerado. O comércio exterior do estado, igualmente, vem apresentando resultados impressionantes.

De acordo com o Comex Stat, entre 2000 e 2020, o Mato Grosso saltou do décimo para o quinto lugar entre os principais estados exportadores do Brasil. Em poucos anos, o estado foi convertido em importante abastecedor do mundo. Ao mesmo tempo, nas duas décadas consideradas, as importações cresceram em ritmo semelhante, concentradas em insumos para a produção de corretivos agrícolas.

Sequer a redução dos preços das *commodities* foi suficiente para deter o ímpeto exportador do Mato Grosso, que tem como principal destino a Ásia. O crescimento econômico e a produção transformaram as cidades de Cuiabá-MT, Rondonópolis-MT, Várzea Grande-MT, Sorriso-MT, Sinop-MT e Lucas do Rio Verde-MT, entre muitas outras, em destacados polos impulsores do agronegócio brasileiro. Atualmente, o estado tem seis municípios no *ranking* dos cinquenta maiores produto interno bruto (PIB) *per capita* do Brasil: Campos de Júlio-MT, Santa Rita do Trivelato-MT, Nova Ubiratã-MT, Sapezal-MT, Alto Taquari-MT e Diamantino-MT.¹⁸

A consolidação da produção agropecuária brasileira no Centro-Oeste e a sua contínua expansão para a região Norte, somadas à localização estratégica do Mato Grosso, colocam o estado como um *player* fundamental da economia brasileira, hoje e nas próximas décadas. Simultaneamente, o crescente papel da China e do sudeste asiático, como novos epicentros da dinâmica econômica mundial, descortina grandes oportunidades para o Mato Grosso.

Há 25 anos, pouco se questionava a quase exclusividade da movimentação portuária e do escoamento da produção nacional pelos portos das regiões Sul e Sudeste do Brasil. No entanto, apesar da desconfiança inicial, vem prevalecendo o progressivo poder de atração da infraestrutura logística dos portos do Arco Norte, como Barcarena-PA, Belém-PA, Itacoatiara-AM, Miritituba-PA, Porto Velho-RO, Santana-AP e Santarém-PA. Os terminais portuários localizados no Norte já são responsáveis pela metade dos despachos de grãos para o exterior.¹⁹

Atualmente, de maneira similar, há ceticismo quando se apresentam as possibilidades de escoamento da produção do Centro-Oeste pelos portos do oceano Pacífico, sobretudo devido ao desafio de cruzar as cadeias montanhosas dos Andes. Este texto busca contribuir para reforçar os argumentos no sentido de que, com o passar dos anos, ficará cada vez mais evidente a viabilidade e a necessidade de impulsionar os intercâmbios mato-grossenses com os ascendentes mercados do Oriente por meio de rotas alternativas, como, por exemplo, entre o Centro-Oeste brasileiro e a Ásia via Oceano Pacífico.

3.4.1 Exportações do Mato Grosso

As vendas internacionais do Mato Grosso cresceram quase dezoito vezes desde 2000, de US\$ 1 bilhão para US\$ 18,2 bilhões em 2020. Durante todo o período considerado, houve quedas, sutis, somente em três anos, entre 2014 e 2016. Depois disso, se viu uma franca expansão das vendas. Diferentemente da maioria dos estados brasileiros, o valor alcançado pelas exportações do Mato Grosso em 2020 representa um recorde histórico. Ou seja, o estado nunca vendeu tanto para o mundo.

TABELA 14

Exportações totais do Mato Grosso (2000-2020)
(Em US\$ 1 bilhão)

Ano	Valor FOB
2000	1
2001	1,4
2002	1,8
2003	2,2
2004	3,1
2005	4,1
2006	4,3
2007	5,1
2008	7,8
2009	8,4
2010	8,5
2011	11,1
2012	13,8
2013	15,8
2014	14,8
2015	13,1
2016	12,6
2017	14,7
2018	16,4
2019	17,2
2020	18,2

Fonte: Comex Stat, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
Elaboração dos autores.

19. Disponível em: <<https://bit.ly/3l9oyb7>>.

As características das exportações do Mato Grosso são bastante definidas. Há uma forte concentração com relação aos sócios, aos produtos vendidos e aos portos de escoamento. Dos US\$ 18,2 bilhões vendidos ao mundo em 2020, metade foi destinada para cinco países: China (US\$ 5,45 bilhões, 29,9% do total), Vietnã (US\$ 1,06 bilhão, 5,8%), Holanda (US\$ 946,2 milhões, 5,2%), Espanha (US\$ 883 milhões, 4,8%) e Tailândia (US\$ 880,4 milhões, 4,8%). Igualmente se destacaram outros países asiáticos, como Indonésia (US\$ 760,6 milhões, 4,2%), Japão (US\$ 547,8 milhões, 3,0%) e Coreia do Sul (US\$ 424,3 milhões, 2,3%). No total, a participação da Ásia como destino das exportações do Mato Grosso alcançou quase 60%. A tabela 15 demonstra como o peso do mercado consumidor asiático foi crescendo continuamente. No início do período considerado, em 2000, a Ásia havia sido o destino de cerca de 15% do total vendido pelo estado.

TABELA 15

Participação da Ásia (sem Oriente Médio) nas exportações do Mato Grosso (2000-2020)

(Em %)

Ano	%
2000	14,6
2001	15,9
2002	22,5
2003	24,9
2004	30,1
2005	37,8
2006	35,3
2007	28,4
2008	35,1
2009	45
2010	47,7
2011	51,2
2012	55,2
2013	56,6
2014	57
2015	59
2016	59
2017	58,9
2018	59,3
2019	58,6
2020	59,4

Fonte: Comex Stat, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.

Elaboração dos autores.

Com relação aos produtos exportados pelo Mato Grosso, também há grande concentração desde 2000, porém com muitas mudanças. Há vinte anos, a soja em grãos e as tortas e farelo de soja somaram, juntas, 78% do total vendido pelo estado ao exterior. Naquele momento, a soja em grãos (SH2 12) representou US\$ 552,9 milhões, equivalentes a 53% do total. O outro produto, as tortas e farelo de soja, alcançou US\$ 258,3 milhões, ou 25%. Nenhum outro tipo de produto superou a casa dos 10%, em 2000.

Em 2020, notam-se novidades na pauta de exportação do estado, com as presenças crescentes do milho, do algodão e das carnes. No quadro atual, a lista de vendas do Mato Grosso para o mundo inclui os seguintes produtos: soja em grãos (US\$ 7,7 bilhões, equivalentes a 42% do total), milho em grão, exceto para semeadura (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, milho, algodão e carnes alcançam quase 95% do total.

Juntas, as vendas mato-grossenses de carnes de bovino frescas ou refrigeradas (SH4 02.01) e de carnes congeladas (SH4 02.02) totalizam, em 2020, US\$ 1,63 bilhão. Desse total, as refrigeradas representaram 12% (US\$ 189 milhões) e as congeladas, 88% (US\$ 1,44 bilhão). Há vinte anos, essas porcentagens eram de 32% (US\$ 9,6 milhões) e 68% (US\$ 20,1 milhões), respectivamente. Ou seja, seguindo a tendência do mercado brasileiro, observaram-se, no Mato Grosso, dois fenômenos: o aumento considerável dos montantes exportados de carnes de bovinos, por um lado, e a ampliação do peso relativo das carnes de bovinos congeladas nas vendas do estado, por outro.

Tomando em conta o escoamento das exportações totais do Mato Grosso para os seus principais parceiros, em 2020, vê-se que este ocorreu por meio de portos localizados no oceano Atlântico, sendo 66% nas regiões Sul e Sudeste e 33% nos portos do Arco Norte. A URF do porto de Santos-SP registrou a metade das saídas mato-grossenses para o exterior. No caso das exportações do estado para a Ásia, mais de 83% deixam o território nacional pelos portos de Santos-SP (76%) e Paranaguá-PR (7%).

Por fim, destaca-se a crescente presença de alguns mercados asiáticos como principais consumidores do Mato Grosso, revelando uma clara tendência de alta. A intensa expansão não se limita ao caso chinês, com a lista de importadores estendendo-se por Tailândia, Indonésia, Japão e Coreia do Sul, entre outros. A maior presença do Vietnã também é bastante evidente: em 2000 sequer constava entre os 85 maiores compradores de produtos mato-grossenses e em 2010 não estava nem entre os quinze primeiros. Desde 2019, já aparece em segundo lugar, somente atrás da China. No caso dos mercados sul-americanos, igualmente existem boas possibilidades de ampliar o comércio do Mato Grosso com países como Chile, Equador e Peru. Essas economias andinas têm bastante desenvolvidas as atividades de cultivo e reprodução de peixes e crustáceos, demandando grandes quantidades de farelo de soja, atualmente adquiridos em outros países.

3.4.2 Importações do Mato Grosso

Em 2020, segundo os dados do Comex Stat, as importações do Mato Grosso totalizaram US\$ 1,8 bilhão. Duas décadas antes, o montante importado pelo estado era inferior a US\$ 90 milhões. Logo, as compras estaduais, entre 2000 e 2020, cresceram vertiginosamente, multiplicando seu valor em mais de vinte vezes. O significativo aumento das importações mato-grossenses é melhor compreendido quando se observa a estrutura produtiva do estado. A dinâmica econômica da agricultura de larga escala do Mato Grosso, do Centro-Oeste e de partes do Norte do Brasil, demanda uma série de insumos estratégicos para se obter ganhos crescentes de produtividade por hectare.

Assim, de maneira proporcional à expansão agropecuária do estado e da região como um todo, a demanda por insumos utilizados na produção de corretivos agrícolas concentra grande parte das importações totais realizadas. O Mato Grosso aumentou em mais de 27 vezes as suas compras de adubos. O considerável *deficit* brasileiro em relação à produção e ao consumo de fertilizantes vem ganhando notoriedade: o país compra cerca de 80% dos fertilizantes que consome. O tema tem sido amplamente discutido na esfera federal. Em 2021, por exemplo, foi solicitada a criação de um Grupo de Trabalho Interministerial que avaliasse a viabilidade de um Plano Nacional de Fertilizantes. Tal iniciativa tem a finalidade de mapear e diagnosticar a oferta nacional de adubos e, conseqüentemente, corrigir ou amenizar o crescente *deficit* dos últimos anos, via produção nacional de nitrogenados (N), fosfatados (P), potássicos (K) ou as suas mesclas (NPK).

TABELA 16

Importações totais do Mato Grosso (2000-2020)

(Em US\$ 1 bilhão)

Ano	Valor FOB
2000	89
2001	144
2002	212
2003	285
2004	424
2005	416
2006	409
2007	753
2008	1.273
2009	791

(Continua)

Ano	Valor FOB
2010	976
2011	1.577
2012	1.584
2013	1.709
2014	1.769
2015	1.334
2016	1.178
2017	1.397
2018	1.564
2019	1.968
2020	1.800

Fonte: Comex Stat, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.
Elaboração dos autores.

Entre os principais fornecedores de produtos para o Mato Grosso destacaram-se, em 2020, a Rússia (US\$ 328,3 milhões, 18% do total), a China (US\$ 215,5 milhões, 12%), os Estados Unidos (US\$ 211,2 milhões, 11,7%), o Canadá (US\$ 184,8 milhões, 10%) e a Bielorrússia US\$ 120,9 milhões, 7%). Desses cinco países, que foram os principais provedores de bens demandados pelo Mato Grosso no comércio internacional, todos se destacaram pelas suas exportações de SH2 31, referentes a adubos e fertilizantes nas variadas formas. No total, as compras mato-grossenses do código SH2 31 somaram, em 2020, US\$ 1,42 bilhão, equivalentes a quase 80% das compras totais. De maneira detalhada, foram importados 42% de fertilizantes potássicos (SH4 31.04), 28% de fertilizantes NPK (SH4 31.05), 27% de fertilizantes nitrogenados (SH4 31.02) e 2,5% de fertilizantes fosfatados (SH4 31.03).

TABELA 17

Importações de adubos e fertilizantes do Mato Grosso (2020)

(Em US\$ 1 milhão)

UF do Produto	Código SH4	Descrição	Valor (US\$ milhão)	%
Mato Grosso	31.04	Adubos (fertilizantes) potássicos	601	42,3
	31.05	Adubos (fertilizantes) NPK	405	28,5
	31.02	Adubos (fertilizantes) nitrogenados	381	26,8
	31.03	Adubos (fertilizantes) fosfatados	34	2,4
	31	Total	1.420	100

Fonte: Comex Stat, dados do comércio exterior. Disponível em: <<https://bit.ly/3xNYIfC>>. Acesso em: 4 maio 2021.

Elaboração dos autores.

Obs.: UF – Unidade da Federação.

Por fim, vale observar as URFs nas quais são registradas as entradas dos fertilizantes importados pelo Mato Grosso no território brasileiro. Em 2020, mais de 70% passaram pelas unidades dos portos do Sul e do Sudeste, principalmente em Santos-SP (38,9%) e Paranaguá-PR (26,7%). Outros 28% ingressaram no Brasil por portos do Arco Norte, por Santarém-PA (12,3%), Belém-PA (6,0%), Manaus-AM (5,8%) e São Luís-MA (3,9%).

Chama a atenção que mais de 60% das importações de fertilizantes oriundos da Rússia sejam registrados em URFs dos portos de Santos-SP (36,6%), Paranaguá-PR (19,9%), São Francisco do Sul-SC (3,9%) e Vitória-ES (1,5%). De igual maneira, mais de 80% dos fertilizantes comprados pelo Mato Grosso na China ingressam no Brasil pelos portos de Santos-SP (41,3%) e Paranaguá-PR (40,3%). O caso do Canadá é semelhante: quase 90% dos fertilizantes canadenses importados pelo estado, apesar de virem desde a cidade de Vancouver, na costa oeste, entram no Brasil pelos portos de Santos-SP (59,5%) e Paranaguá-PR (30,2%). A título de curiosidade, vale mencionar que, em 2020, a Receita Federal da cidade de Cáceres-MT registrou a entrada de fertilizantes nitrogenados (SH4 31.02) desde a Bolívia, no total de US\$ 27,2 mil. Apesar de o montante atualmente ser reduzido, fica demonstrada a possibilidade de expandir a ritmos mato-grossenses os vínculos comerciais com o país vizinho.

- ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Plano Nacional de Integração Hidroviária – relatório técnico:** bacia amazônica. [s.l.]: Antac, fev. 2013.
- AMORAS, H. **Brasil e Venezuela:** cooperação e integração econômica, corredor de integração regional Amazonas, Roraima, Bolívar, Orenoco. Brasília: UnB, 2012.
- BARROS, P. S.; PADULA, R.; SEVERO, L. W. A integração Brasil-Venezuela e o eixo Amazônia-Orinoco. Brasília: Ipea, 2011. p. 33-41 (Boletim de Economia e Política Internacional – BEPI).
- BARROS, P. S. **Desenvolvimento, integração e cooperação entre o Nordeste do Brasil e o Sul da Venezuela:** políticas públicas para a integração Amazônia-Orinoco. 2013. Tese (Pós-graduação) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2013. Disponível em: <<https://bit.ly/3yeGXHh>>. Acesso em: 13 abr. 2021.
- BARROS, P. S. *et al.* **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico:** produção e comércio na rota da integração sul-americana. Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea, 2020, 186 p.
- CHATZKY, A.; MCBRIDE, J. **China's massive belt and road initiative.** Council on Foreign Relations, 21 Feb. 2019. Disponível em: <<https://on.cfr.org/3j6Q9aa>>. Acesso em: 29 mar. 2021.
- EMBRAPA – EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. **Informativo agropecuário de Rondônia de 2021.** Embrapa, fev. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3C0v75A>>.
- FERES, C. P. da C.; STADUTO, I. W. Integração de infraestrutura no eixo Peru-Brasil-Bolívia. *In:* CONGRESSO INTERNACIONAL FOMERCO, 17., 2019, Foz do Iguaçu, Paraná. **Anais...** Foz do Iguaçu: Fomerco, set. 2019.
- IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Avaliação das políticas de desenvolvimento sustentável do estado do Acre (1999-2012).** Santiago de Chile: CEPAL, 2014. Disponível em: <<https://bit.ly/3ydUw9H>>.
- MACHADO, L. O.; RIBEIRO, L. P.; MONTEIRO, L. C de R. Geopolítica fragmentada: interações transfronteiriças entre o Acre (BR), o Peru e a Bolívia. **Cuadernos de Geografía – Revista Colombiana de Geografía**, v. 23, n. 2, jul.-dez. p. 15-30, 2014.
- NOVAK, F.; NAMIHAS, S. **As relações entre Peru e Brasil, 1826-2012.** Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, 2013.
- PADULA, R. 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, W. A. (Org.). **O Brasil e novas dimensões da integração regional.** Rio de Janeiro: Ipea, 2014.
- PÊGO, B. *et al.* **Fronteiras do Brasil:** uma avaliação do arco Norte. Rio de Janeiro: Ipea. 2018.
- RADDATZ, L.; BUSS, R. N. Rota Bioceânica Norte como alternativa de escoamento da produção da soja pelo oceano Pacífico. **Revista Científica do ITPAC**, Araguaína, v. 7, n. 4, out. 2014.
- REIS, M. de A. e S. Os caminhos que nos unem. **GV-executivo**, v. 9, n. 2, p. 37-41, jul.-dez. 2010.
- RODRIG, D. **A globalização foi longe demais?** São Paulo: Unesp, 2014.
- SILVA, E. G. da; SILVA, S. S. da. 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, v. 24, n. 2, jan.-dez 2020.

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

EDITORIAL

Chefe do Editorial

Reginaldo da Silva Domingos

Assistentes da Chefia

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

Samuel Elias de Souza

Supervisão

Camilla de Miranda Mariath Gomes

Everson da Silva Moura

Editoração

Aeromilson Trajano de Mesquita

Anderson Silva Reis

Cristiano Ferreira de Araújo

Danilo Leite de Macedo Tavares

Jeovah Herculano Szervinsk Junior

Leonardo Hideki Higa

Capa

Danielle de Oliveira Ayres

Flaviane Dias de Sant'ana

*The manuscripts in languages other than Portuguese
published herein have not been proofread.*

Livraria Ipea

SBS – Quadra 1 – Bloco J – Ed. BNDES, Térreo

70076-900 – Brasília – DF

Tel.: (61) 2026-5336

Correio eletrônico: livraria@ipea.gov.br

Missão do Ipea

Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas.

ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

MINISTÉRIO DA
ECONOMIA

