

CHANCAY, O BRASIL E A AMÉRICA DO SUL: CONSIDERAÇÕES SOBRE O MEGAPORTO PERUANO E A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL¹

Pedro Silva Barros²
Helitton Christoffer Carneiro³

SINOPSE

Este artigo tem por objetivo analisar as potencialidades do porto de Chancay como alternativa logística para o Brasil – e para outros países da América do Sul – considerando-se as sinergias entre o megaporto peruano e a infraestrutura e logística sul-americana. Avalia-se o atual momento da governança regional em infraestrutura na América do Sul, desde a perspectiva brasileira. A partir da análise de informações geoespaciais e estatísticas econômico-comerciais, foram identificadas as limitações das ligações diretas entre os principais centros produtivos do Brasil e o megaporto de Chancay. Apresentam-se possibilidades de articulação logística entre a América do Sul e a Ásia-Pacífico, tanto em governança como em infraestrutura. Por fim, a título de considerações finais, o artigo esboça os próximos movimentos para a relação entre a América do Sul e a China, que encontram consonância com a atual política externa brasileira.

Palavras-chave: porto de Chancay; integração da infraestrutura regional sul-americana; logística; rede interoceânica.

ABSTRACT

The aim of this article is to analyze the potential of the port of Chancay as a logistics alternative for Brazil – and for other South American countries – considering the synergies between the Peruvian megaport and South American infrastructure and logistics. The current state of regional infrastructure governance in South America is assessed from the Brazilian perspective. Based on an analysis of geospatial information and economic and trade statistics, the limitations of the direct links between Brazil's main production centers and the Chancay megaport were identified. It presents possibilities for logistics links between South America and Asia-Pacific, both in terms of governance and infrastructure. Finally, by way of concluding remarks, it outlines the next steps for the relationship between South America and China, which are in line with Brazil's current foreign policy.

Keywords: port of Chancay; integration of South American regional infrastructure; logistics; interoceanic network.

JEL: F15; F53; L92; N76.

Artigo recebido em 5/5/2025 e aprovado em 6/5/2025.

DOI: <https://dx.doi.org/10.38116/bepi40art6>

1. Artigo finalizado no dia do 160º aniversário do natalício do marechal Cândido Rondon, em memória de quem dedicamos este trabalho. Os autores agradecem o apoio e a dedicação de Matheus Valadares da Silva na elaboração dos mapas e a leitura e os comentários atentos de Luiz Marcelo Michelon Zardo.

2. Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos Internacionais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dinte/Ipea); e coordenador do projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul na Dinte/Ipea. *E-mail:* pedro.barros@ipea.gov.br.

3. Bolsista do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Dinte/Ipea. *E-mail:* helitton.carneiro@ipea.gov.br.

1 INTRODUÇÃO

Este estudo tem por objetivo analisar as potencialidades do porto de Chancay como alternativa logística para o Brasil – e para outros países da América do Sul –, avaliando o papel complementar que o megaporto peruano poderá desempenhar na conformação de uma rede interoceânica de infraestrutura e logística sul-americana. Este trabalho também se propõe a discutir as possibilidades de articulação das infraestruturas de transporte regionais a projetos de integração física de alcance global, como a Iniciativa Cinturão e Rota, também conhecida como Nova Rota da Seda, empreendimento estratégico chinês que promove maior interconectividade mundial por meio de corredores econômicos terrestres e marítimos (Pautasso *et al.*, 2020).

Para além dos ainda precoces exercícios de análise dos impactos econômicos do terminal de Chancay – em termos de competitividade e eficiência logísticas – para as economias peruana, brasileira e de toda a América do Sul, tarefas que serão realizadas com mais e melhores informações quando o megaporto passar a operar integralmente,⁴ faz-se necessário antecipar alguns pontos cruciais ao debate sobre o referido complexo portuário, relacionando-os aos desafios de se promover uma renovada agenda de integração de infraestrutura física regional (Barros, 2024).

Ao se avaliarem as potencialidades da nova infraestrutura portuária peruana para a região, é indispensável ponderar – principalmente – sobre as possíveis implicações de Chancay estar integrado (ou não) ao conjunto de infraestrutura de transportes na América do Sul, recuperando a proposta apresentada em Barros, Severo e Carneiro (2022) sobre a importância da formação de uma rede de infraestrutura interoceânica sul-americana.⁵

Para que o porto de Chancay opere com toda sua capacidade de interconexão de cargas, por meio de linhas regulares e diretas entre o oeste da América do Sul e a Ásia-Pacífico, é fundamental que haja escala suficiente e múltiplos caminhos de acesso ao megaporto.

Entende-se que, com adequada governança, participação e planejamento regionais, essa nova infraestrutura – compreendida como parte importante da rede sul-americana – terá melhores condições de contribuir para o ganho de eficiência da distribuição de cargas, otimizando o trânsito e o transbordo no âmbito regional e transpacífico. Do contrário, tomar o complexo de Chancay de maneira isolada e desintegrada – ou seja, desarticulada de outras infraestruturas regionais – seria desperdiçar parte significativa do potencial desse nó logístico no oceano Pacífico sul-americano.

As próprias distâncias dos caminhos que ligam regiões mediterrâneas brasileiras ao megaporto acabam reforçando que outros trajetos interoceânicos e portos no Pacífico da América do Sul – em especial na costa sul do Peru e na borda central e norte do Chile – serão importantes conexões para que as cargas diversificadas brasileiras cheguem até Chancay e, de lá, partam por rotas marítimas diretas e regulares em direção aos mercados consumidores da Ásia-Pacífico e da costa oeste da América do Norte.

Conjecturar que a simples chegada ao Pacífico sul-americano garantirá ao produto brasileiro uma posição privilegiada de distribuição logística na Ásia-Pacífico é, todavia, incompleto e impreciso, visto que há outros fatores decisivos, especialmente a escala. Portanto, é fundamental que alguns complexos portuários regionais – para onde convergem um amplo leque de caminhos multimodais –,

4. A primeira fase do megaporto peruano de Chancay foi inaugurada no dia 14 de novembro de 2024.

5. Sobre a integração entre Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas com os portos peruanos, sugere-se a leitura de Barros *et al.* (2021a) e Barros *et al.* (2022).

como Chancay, tenham fluxo ininterrupto de mercadorias diversas, de modo a gerar escala suficiente para viabilizar rotas marítimas diretas, intensificando os intercâmbios intrarregionais e transpacíficos. Ressalta-se que a escala é o mais determinante dos fatores logísticos para a integração da América do Sul e para a sinergia entre iniciativas internas e externas nesta área.

2 GOVERNANÇA REGIONAL: LEGITIMIDADE E RESILIÊNCIA DOS PROJETOS DE INTEGRAÇÃO

Para que os projetos regionais de grande porte relacionados à integração de infraestrutura e logística na América do Sul tenham continuidade e estabilidade, especialmente em um contexto internacional de crescentes acirramentos geopolíticos, é essencial construir uma governança que esteja respaldada na participação ativa de todos os países da região, de modo a resguardar a soberania e os interesses comuns da América do Sul perante as pressões externas.

Por governança participativa entenda-se a criação de espaços comuns de concertação, em que se possam manter diálogos abertos entre governos subnacionais, atores locais, representações da sociedade civil, universidades e setor privado. Nesse sentido, há exemplos relacionados à construção desse tipo de governança que merecem destaque, como os avanços que vêm ocorrendo no âmbito do Corredor Bioceânico de Capricórnio, com amplo engajamento sul-mato-grossense (Barros *et al.*, 2020).

O Brasil deve promover o fortalecimento dos espaços regionais de governança na América do Sul como forma de construir legitimidade às iniciativas de integração e ao debate sobre o desenvolvimento regional. Ademais, deve dar a adequada centralidade às questões socioeconômicas e ambientais, tanto ao longo da fase de planejamento como nas fases de execução e gestão de projetos de integração.

Em diferentes momentos da última década, mesmo durante a crise da governança regional, o Brasil foi protagonista de iniciativas pontuais de integração de infraestrutura. A mais exitosa delas foi o Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico de Mato Grosso do Sul aos Portos do Norte do Chile, instituído e reiterado pelas declarações presidenciais de Assunção (2015) e de Brasília (2017), respectivamente (Chile, 2015; Brasil, 2017).

Com menos resultados concretos, houve a declaração presidencial conjunta entre Brasil e Peru, em fevereiro de 2022, quando acordaram a criação de um grupo de trabalho, liderado pelas chancelarias dos dois países, com participação do setor privado (Brasil, 2022b). Em relação à concertação regional no extremo norte da América do Sul, há duas declarações conjuntas recentes. Em 2022, os mandatários do Brasil e da Guiana decidiram criar “um grupo de trabalho bilateral com o objetivo de avaliar os potenciais benefícios de um corredor rodoviário Boa Vista-Georgetown em matéria de fluxos de comércio e de investimentos” (Brasil, 2022a, § 7º). E, em 2024, os chefes de Estado de Brasil, Guiana e Suriname “acordaram estabelecer grupos de trabalho trilaterais, em nível técnico, nas áreas de (i) infraestrutura física e digital, (ii) energia e (iii) cooperação no combate a ilícitos transnacionais, para aprofundar e implementar iniciativas de interesse comum” (Brasil, 2024).

É fundamental engajar os países da região a participar ativamente de tudo que envolva a execução de megainfraestruturas, visto que estas podem tanto fomentar a integração regional como promover sua desintegração. Não raro, projetos e iniciativas concebidas exogenamente – sem um extenso debate interno ou qualificada participação dos atores locais – reforçam a desintegração e a fragmentação regionais.

Em um cenário de maior tensão entre as potências extrarregionais e ingerências que exigem alinhamentos profundos, é maior o risco de novas infraestruturas não fomentarem a integração regional.

Esses mesmos projetos ou iniciativas regionais – formulados de fora para dentro – têm maior propensão a ser pausados ou encerrados, em razão da falta de legitimidade interna, de eventuais realinhamentos ou mudanças político-partidárias. Ademais, nos raros casos em que avançam na execução, podem não cumprir satisfatoriamente com a expectativa interna de promover o desenvolvimento das áreas impactadas e de gerar externalidades socioeconômicas positivas às sociedades locais.

A definição e a construção do porto de Chancay se deram em um momento de desintegração econômica e fragmentação da governança regional. Trata-se de um porto privado, liderado por uma empresa extrarregional, que não foi debatido anteriormente em nenhuma instância compartilhada com os países vizinhos.

Em síntese, as iniciativas exógenas tendem a ser muito menos resilientes e pouco contribuem para a superação dos gargalos estruturais regionais, como os de infraestrutura de integração. Por essa razão, espera-se por parte dos atores internos e externos envolvidos em projetos como o de Chancay uma maior predisposição a tomadas de decisão concertadas com o conjunto dos países interessados ou afetados, não apenas bilateralmente, sobretudo em temas como relacionamento extrarregional, financiamento e gestão de grandes infraestruturas.

Concretamente, a Iniciativa Cinturão e Rota poderia envolver a região como um todo. Não se trataria de uma mera adesão dos países da região isoladamente a uma iniciativa extrarregional. A maior estabilidade e integração regional proporcionada pelo restabelecimento do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan) poderia maximizar os ganhos logísticos e, ao mesmo tempo, aumentar o custo político e econômico de se afastar dos vizinhos ou de um dos grandes polos de poder por pressão externa. É a partir dessas premissas que o Brasil deveria considerar a conveniência de participar – ou não – de qualquer projeto de integração física e logística de natureza global, como é o caso da Iniciativa Cinturão e Rota, de autoria chinesa.

Este trabalho reforça a ideia de que, em vez de propor projetos próprios para que terceiros envolvidos possam aderir, ou simplesmente aderir a projetos já formatados, propostos por terceiros, faz muito mais sentido e tem maior efeito prático – em termos de integração regional – revitalizar a governança regional em infraestrutura para viabilizar a construção de projetos em espaços conjuntos.

3 MEGAPORTO MULTIUSO DE CHANCAY

O novo complexo de Chancay é uma infraestrutura portuária atualmente operada pela Cosco Shipping Ports Chancay Perú SA (60%) e Volcan (40%). O megaporto de Chancay localiza-se na área marinha costeira da cidade de mesmo nome, no departamento peruano de Lima. A primeira etapa do terminal foi inaugurada em 14 de novembro de 2024 e contou com a presença do presidente chinês Xi Jinping, da presidente peruana Dina Boluarte e de diversas outras autoridades.

Estima-se que a primeira fase das obras tenha custado o montante de US\$ 3,6 bilhões (Apeño e Chirinos, 2024). Trata-se de um complexo portuário multiuso que, mesmo ainda não operando em sua plena capacidade, foi planejado para ser um centro regional de distribuição, transbordo e trânsito de produtos no Pacífico sul-americano, em razão de seu potencial na movimentação de cargas containerizadas e a granel, principalmente entre a América do Sul e a Ásia (AAP, 2024; Narrea, 2022).

Contudo, para que Chancay tenha escala para viabilizar rotas diretas com a Ásia-Pacífico é fundamental haver denso fluxo de mercadorias – não apenas peruanas, mas de toda a região, especialmente os da franja oeste, conectados por linhas regulares de cabotagem.

4 A DISTRIBUIÇÃO POPULACIONAL DA AMÉRICA DO SUL, A CONCENTRAÇÃO PRODUTIVA DO BRASIL E OS LUGARES DO ATLÂNTICO E DO PACÍFICO

A herança colonial, a geografia, a inserção externa periférica e o dinamismo do Atlântico Norte até a virada para o século XXI moldaram a estrutura produtiva e logística da América do Sul e determinaram sua distribuição populacional. A Espanha e Portugal, entre os séculos XVI e XVIII, e o Reino Unido, no século XIX, direcionaram os principais portos do subcontinente para o oceano Atlântico. No século XX, a prioridade de relações comerciais com os Estados Unidos e com a Europa seguiram dando maior peso ao Atlântico, mas com espaço para a cabotagem na costa do Pacífico da América do Sul em direção ao canal do Panamá e aos Estados Unidos.

Nos últimos 25 anos, houve importantes mudanças tectônicas endógenas e exógenas que podem viabilizar uma série de corredores bioceânicos entre o Brasil e o Pacífico (Barros, Severo e Carneiro, 2022). Ao mesmo tempo, segue havendo uma prolongada crise da governança da integração. Qualquer reflexão ou planejamento da integração de infraestrutura interoceânica deve levar em conta a situação produtiva e demográfica atual e futura.

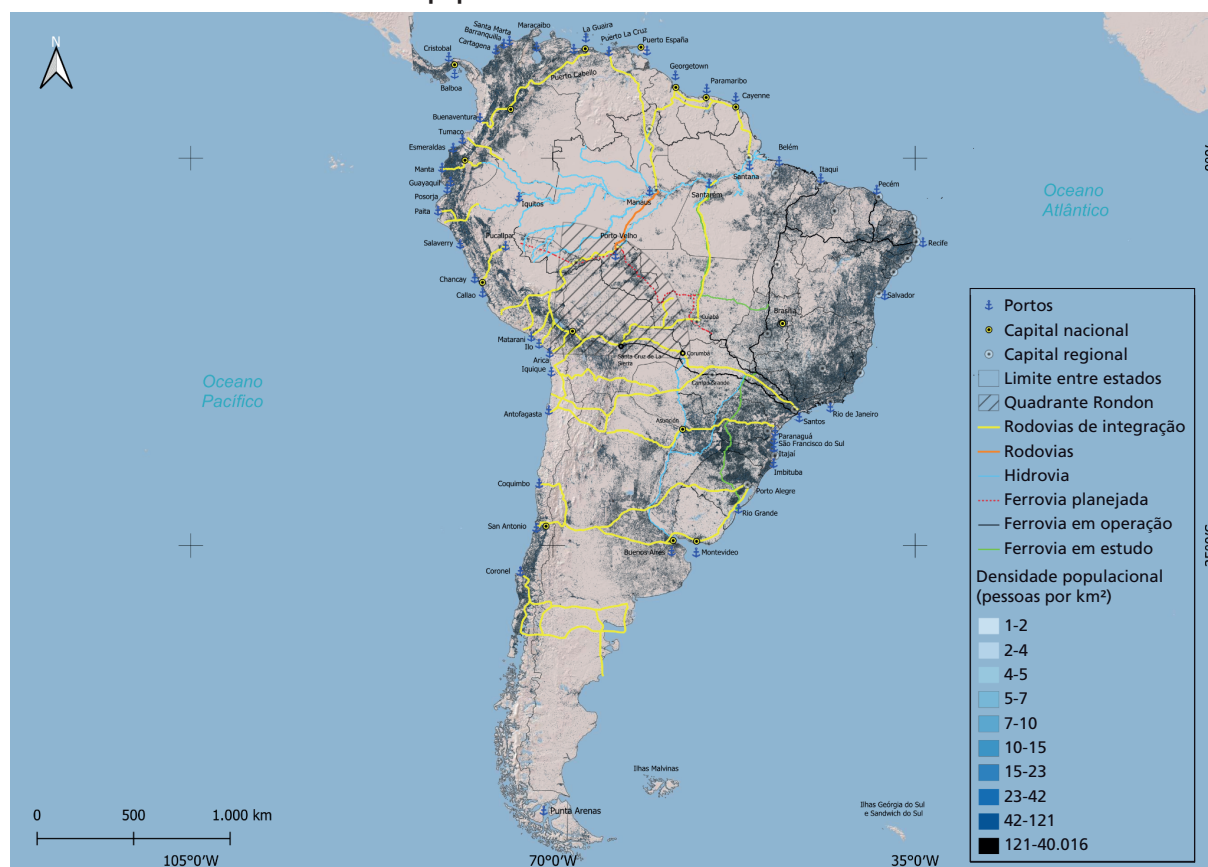
O mapa 1 ilustra a mancha populacional da América do Sul concentrada no Atlântico brasileiro, especialmente no Sudeste. Também há destaque para a capital argentina. Nota-se facilmente o protagonismo logístico de Santos e Buenos Aires. Na costa do Pacífico, a concentração é menor. A Colômbia tem a maior parte de sua população na cordilheira dos Andes, distante do maior oceano. Por sua vez, Chile, Peru e Equador têm a maior parte de sua população próxima ao Pacífico. O ponto médio ponderado pelo movimento de cargas do Atlântico sul-americano está próximo a Santos, assim como o ponto médio ponderado pelo movimento de cargas dos portos do Pacífico da América do Sul está próximo a Callao e Chancay.

Nos últimos 25 anos, tem sido acentuado o movimento de crescimento das regiões mediterrâneas do Brasil, assim como as áreas mais dinâmicas do Pacífico têm concentrado o crescimento dos seus países vizinhos. Segundo dados da Airports Council International – Latin America Caribbean (ACI-LAC, 2024), os aeroportos de Santiago e Lima têm hoje mais movimento do que os de Buenos Aires e Rio de Janeiro, diferentemente do que ocorria na virada do século. O dinamismo maior do Pacífico também pode ser notado na América Central e na América do Norte.

Na América do Sul, porém, o estoque populacional que vive na costa atlântica é mais do que o dobro do que habita a região do litoral do Pacífico. Na tabela 1, apresenta-se a distribuição populacional em quatro grandes agrupamentos: Caribe, Atlântico, Mediterrâneo e Pacífico. Menos de 60 milhões dos mais de 420 milhões de sul-americanos vivem próximo ao Pacífico, enquanto no Atlântico são mais de 136 milhões.

MAPA 1

Rede interoceânica e densidade populacional na América do Sul



Fonte: Projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul (Dinte/lpea).

TABELA 1
Distribuição da população da América do Sul em quatro grandes grupos

Países	Grupos	População (milhões de habitantes)				Total
		Caribe	Atlântico	Mediterrâneo	Pacífico	
Argentina	Atlântico e Mediterrâneo	-	22,3	23,7	-	46,0
Brasil	Atlântico e Mediterrâneo	-	111,3	91,8	-	203,1
Bolívia	Mediterrâneo	-	-	11,3	-	11,3
Chile	Pacífico	-	-	-	18,5	18,5
Colômbia	Atlântico, Mediterrâneo, Pacífico e Caribenho	11,5	-	39,3	1,5	52,3
Equador	Pacífico e Mediterrâneo	-	-	7,9	9,0	16,9
Guiana	Atlântico, Mediterrâneo e Caribenho	0,743	-	0,083	-	0,826
Paraguai	Mediterrâneo	-	-	6,1	-	6,1
Peru	Pacífico e Mediterrâneo	-	-	4,9	29,4	34,3
Suriname	Atlântico, Mediterrâneo e Caribenho	0,546	-	0,082	-	0,628
Uruguai	Atlântico e Mediterrâneo	-	2,46	1,04	-	3,5
Venezuela	Atlântico, Mediterrâneo e Caribenho	24,0	-	4,3	-	28,3
Total		36,79	136,06	190,5	58,4	421,75
Em milhões de habitantes		-	-	-	-	-
Em %		8,7	32,3	45,2	13,8	100,0

Elaboração dos autores.

Obs.: 1. Para a Argentina, foram utilizados os dados do Instituto Nacional de Estatística e Censos da Argentina (Indec). Disponível em: https://www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/publicaciones/anuario_estadistico_2022.pdf. Para o Brasil, foram utilizados os dados do Censo Demográfico 2022, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/>. Para a Bolívia, foram utilizados os dados do Censo Bolívia 2024, do Instituto Nacional de Estadística (INE). Disponível em: <https://censo.ine.gob.bo/resultados/>. Para o Chile, foram utilizados os dados do Instituto Nacional de Estadística (INE). Disponível em: <https://www.ine.gob.cl/>. Para a Colômbia, foram utilizados os dados do Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane). Para o Equador, foram utilizados os dados do Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (Inec). Disponível em: https://www.censoecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2023/10/Presentacio%CC%81n_Nacional_1%C2%B0entrega-4.pdf. Para a Guiana, a Venezuela e o Suriname foram utilizadas as estimativas do Banco Mundial (World Bank Population). Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=G-Y-VE-SR>; <https://www.worldbank.org/en/country/suriname/overview>; e <https://www.worldbank.org/en/country/guyana>. Para o Paraguai, foram utilizados os dados do Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Disponível em: <https://www.ine.gov.py/censo2022/>. Para o Peru, foram utilizados os dados do Instituto Nacional de Estadística e Informática (Inei). Disponível em: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7834622/6608076-peru-evolucion-de-los-indicadores-demograficos-1940-2025.pdf>. Para o Uruguai, foram utilizados os dados do Instituto Nacional de Estadística. Disponível em: <https://www.gub.uy/instituto-nacional-estadistica/censos2023pvh>.

2. Trata-se de uma classificação arbitrária com o intuito de esquematizar a distribuição demográfica sul-americana de modo a esboçar, de maneira simplista, onde estão localizados os principais centros populacionais da América do Sul. Para tal, a população de cada país da América do Sul foi subdividida em quatro agrupamentos (Caribe, Atlântico, Mediterrâneo e Pacífico). Para a Argentina, foram contabilizadas no grupo Atlântico as populações das províncias de Buenos Aires, Rio Negro, Chubut e Santa Cruz, além dos habitantes da cidade autônoma de Buenos Aires; a população das demais províncias foram consideradas no grupo Mediterrâneo. Quanto ao Brasil, a população no grupo Atlântico foi contabilizada a partir do número de habitantes que residem em porções situadas até 150 km do litoral brasileiro, ao longo de toda a extensa costa, enquanto os demais habitantes foram considerados no grupo Mediterrâneo. Para a Bolívia e o Paraguai, toda a população de ambos foi considerada no agrupamento Mediterrâneo. No Chile, toda a população foi agrupada no Pacífico. No Equador, a população foi dividida em Pacífico (referente aos residentes da costa e de Galápagos) e Mediterrâneo (referente à serra andina e à Amazônia). No Peru, a divisão foi semelhante, ou seja, a população do grupo Pacífico foi contabilizada a partir do número de habitantes que vivem na costa, enquanto a população do grupo Mediterrâneo se deu a partir dos habitantes da serra somados aos da Amazônia. Para o Uruguai, foram contabilizados como do agrupamento Atlântico a população dos seis departamentos costeiros, sendo quatro banhados pelo rio da Prata (Colônia, San José, Montevideu e Canelones) e dois banhados pelo oceano Atlântico (Maldonado y Rocha). Para os casos de Guiana e Suriname, foram contabilizadas no grupo Caribe as estimativas das populações próximas ao litoral e como Mediterrâneo todos os demais habitantes. Para a Colômbia, a população do Caribe foi classificada como sendo a que vive na região atlântica e insular; a do Pacífico, a que vivem na costa do Pacífico colombiana; e do Mediterrâneo a população dos Andes e demais áreas interiores. Para a Venezuela, as populações do grupo Caribe referem-se às que habitam a zona costeira do país e adjacências, enquanto o agrupamento Mediterrâneo contabilizou os demais venezuelanos.

No que se refere ao comércio exterior, os países do Pacífico da América do Sul têm tido nas últimas décadas maior abertura. Isso se traduz no fato de que Chile, Equador e Peru, agrupados, responderam por 27,7% do comércio exterior da América do Sul, mesmo tendo apenas 16,5% da população da região. Por sua vez, o grupo dos países atlânticos, a saber, Argentina, Uruguai e Brasil, somados, responderam por 60% da população e 56% do comércio exterior da América do Sul.

TABELA 2

Corrente de comércio dos países da América do Sul, em 2024, segundo quatro áreas geográficas selecionadas

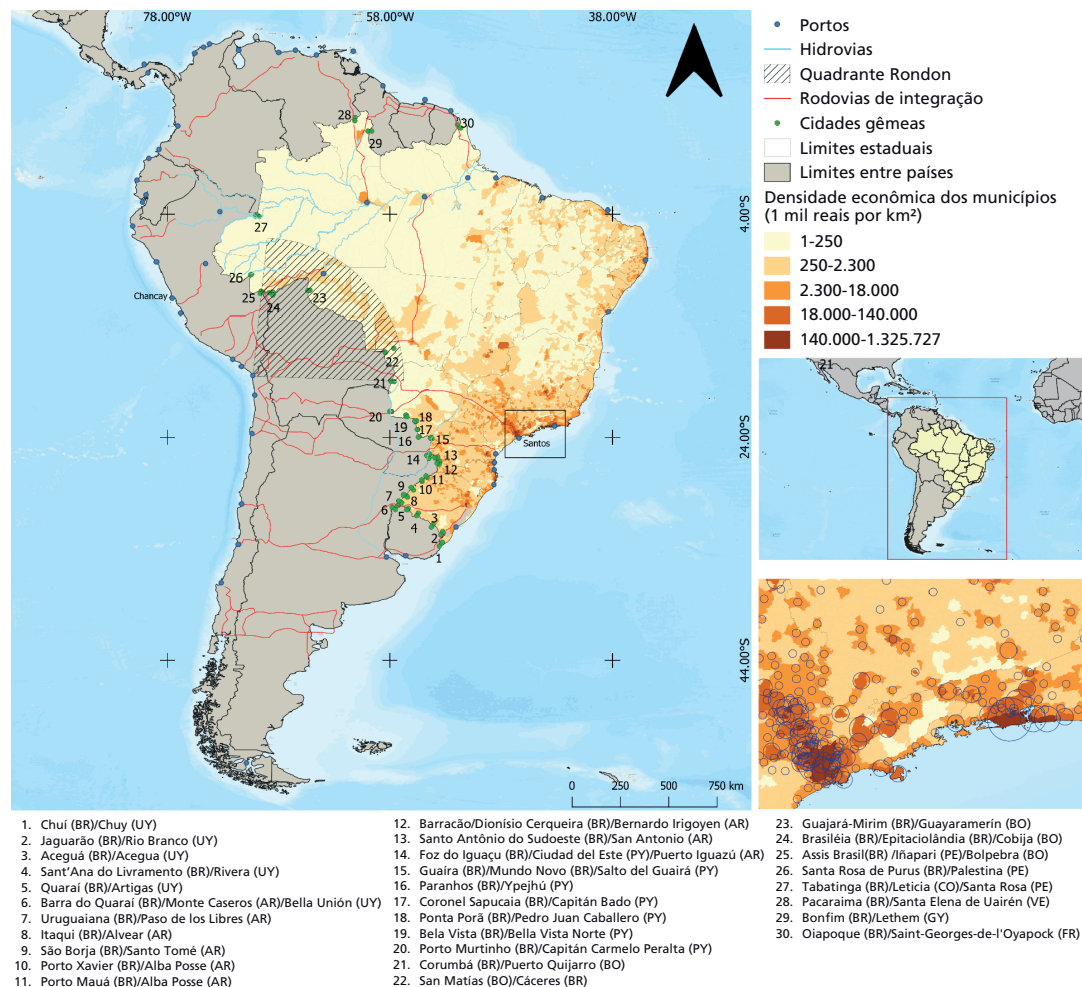
Grupos	Países	Corrente de comércio exterior (US\$ bilhões)	Participação por país (%)
Atlântico	Argentina	140,54	10,3
	Brasil	599,91	44,1
	Uruguai	22,77	1,7
	Subtotal	763,22	56,1
Pacífico	Chile	183,00	13,4
	Peru	129,69	9,5
	Equador	63,90	4,7
	Subtotal	376,59	27,7
Caribe	Colômbia	113,65	8,4
	Guiana	29,62	2,2
	Venezuela	28,67	2,1
	Suriname	3,23	0,2
	Subtotal	175,17	12,9
Mediterrâneo	Paraguai	27,36	2,0
	Bolívia	18,96	1,4
	Subtotal	46,32	3,4
Total	América do Sul	1.361,30	100,0

Fonte: TradeMap-ITC. Disponível em: <https://www.trademap.org/Index.aspx>.

Elaboração dos autores.

Atualmente, o Brasil responde sozinho por mais de 48% da população e 44% da corrente comercial da América do Sul. Suas áreas de maior densidade econômica coincidem com a concentração populacional. Porém, nos últimos 25 anos, foi notório o crescimento populacional, econômico e, principalmente, do comércio exterior nos estados articuladores, com destaque para Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia (Barros, Severo e Carneiro, 2022). Esses três estados respondem por menos de 2% da população e mais do que 5% das exportações da América do Sul. É justamente na área do Quadrante Rondon – destacado no mapa 2 – que há mais possibilidades de intercâmbio com a Ásia-Pacífico por meio dos portos do Chile e do Peru.

MAPA 2

Distribuição da densidade econômica dos municípios brasileiros, cidades gêmeas, infraestruturas selecionadas e o Quadrante Rondon

Fonte: Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas (Sírgas 2000), do IBGE; e Projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul (Dinte/Ipea).
Obs.: AR – Argentina; BO – Bolívia; BR – Brasil; CO – Colômbia; FR – Guiana Francesa; GY – Guiana; PE – Peru; PY – Paraguai; UY – Uruguai; e VE – Venezuela.

5 REFLEXÕES SOBRE O POTENCIAL DO MEGAPORTO DE CHANCAY COMO ALTERNATIVA LOGÍSTICA COMPLEMENTAR AO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Mesmo estando relativamente próximo do estado do Acre e da faixa sudoeste (Alto Solimões e Juruá) e sul (Boca do Acre, Purus e Madeira) do Amazonas, o megaporto de Chancay está consideravelmente distante dos centros de maior dinamismo econômico e densidade populacional do Brasil, concentrados no centro-sul do país, principalmente nas extensões próximas ao litoral Atlântico, como foi possível observar nos mapas 1 e 2.

A contribuição brasileira em relação ao novo *hub* portuário peruano será maior se as exportações destinadas não se restringirem apenas às vendas externas das áreas mais próximas a Chancay, notadamente Acre e parte do Amazonas. Ambas as economias, apesar de ainda não lograrem alcançar uma dinâmica exportadora com escala suficiente para viabilizar conexões diretas de Chancay com mercados da Ásia-Pacífico, apresentam grande potencial de crescimento, especialmente a acriana. É fundamental, portanto, que parte das vendas externas dos estados economicamente mais dinâmicos da região Centro-Oeste e Norte – especialmente os estados articuladores de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia – incrementem o fluxo de cargas destinadas ao megaporto, preferencialmente por múltiplos caminhos.

Essas porções brasileiras vêm apresentando forte expansão da produção e das exportações, significativos ganhos demográficos e pujante crescimento econômico. Parte desses movimentos geoeconômicos endógenos é explicada tanto pelos contínuos ganhos de produtividade do campo como pela crescente demanda externa, fator que poderia viabilizar serviços logísticos para o escoamento de parte da produção de áreas mediterrâneas do Brasil via Pacífico da América do Sul.

Nota-se que nem toda mercadoria brasileira apresenta semelhante viabilidade de acessar Chancay, seja por via exclusivamente rodoviária, seja multimodal. Primeiramente, deve-se analisar o tipo de cargas exportadas pelos estados do Centro-Oeste e de parte dos estados da região Norte, de maneira que se possa qualificar o perfil dos produtos que de fato poderiam acessar o terminal de maneira eficiente. Igualmente relevante é dimensionar as distâncias e o grau de atratividade de Chancay como centro de distribuição em relação às vias tradicionais de escoamento na costa atlântica.

As exportações de regiões mediterrâneas brasileiras, por exemplo, já têm nas hidrovias amazônicas importantes corredores logísticos de escoamento de grãos ao Atlântico equatorial e dificilmente serão alteradas no curto e médio prazos, se as principais variáveis atualmente postas forem mantidas. As características do transporte de *commodities* agrícolas a granel, como a movimentação de grandes volumes associada ao consumo em grande escala, dificulta, quando não impossibilita, que esse perfil de carga seja transportado de maneira eficiente por caminhos rodoviários, sobretudo andinos. Nesse caso específico, salvo os períodos de seca prolongada, é muito menos custoso fazer uso de comboios de barcas por via fluvial, como ocorre nas hidrovias dos rios Madeira e Tapajós.

Para as plumas de algodão que vêm por ferrovia de Rondonópolis, em Mato Grosso, até Santos, em São Paulo, o porto santista continuará sendo a principal opção utilizada. Contudo, à medida que a produção adentra os rincões interioranos na porção mais a noroeste do país, distanciando-se da borda atlântica, a balança que equaciona a viabilidade logística tende a pender, em alguns casos, para as vias do Pacífico sul-americano.

Nesse sentido, os bens diversificados de maior preço por tonelada – em geral, com maior valor agregado e possibilidade de serem transportados em contêineres – são os mais adaptados ao trajeto característico das estradas e altitudes andinas. Entre as mercadorias que melhor se adéquam às especificidades físicas do transporte estão as proteínas animais, miudezas, outros produtos alimentícios da bioeconomia à agroindústria, além de mercadorias oriundas das indústrias de transformação, como bens intermediários manufaturados e semimanufaturados.

6 OPÇÕES LOGÍSTICAS PARA O ESCOAMENTO DE CARGAS
BRASILEIRAS VIA CHANCAY

O município brasileiro mais próximo, por rodovia, de Chancay está a 1.887 km deste porto. Trata-se da cidade fronteiriça de Assis Brasil, no estado do Acre. Geograficamente, há outros municípios no Acre que estão mais próximos de Chancay – os quais, contudo, não possuem caminhos rodoviários diretos, como é o caso da ausência de uma autoestrada que ligue diretamente Cruzeiro do Sul (na região do Alto Juruá) à cidade de Pucallpa, capital do departamento de Ucayali.⁶

Para os exercícios de estimativa das distâncias apresentados na sequência, optou-se por considerar a ponte internacional da Integração Brasil-Peru, sobre o rio Acre, infraestrutura que conecta Assis Brasil a Iñapari (departamento de Madre de Dios), como ponto inicial do trajeto que percorrerá a Amazônia e os Andes peruanos até o porto de Chancay, na costa do país.

Os traçados 1 e 2, apresentados no quadro 1, são duas opções logísticas exclusivamente rodoviárias de acesso direto ao complexo de Chancay. Ambos os traçados seguem o mesmo caminho de Iñapari até Puerto Leguía e, desta última, rumam por trajetos diferentes: uma em direção a Camaná e outra via Cusco e Abancay. Os dois caminhos novamente se encontram na cidade de Nazca, de onde seguem em definitivo pelas rodovias 1S e 1N até acessarem, finalmente, a infraestrutura portuária de Chancay.

QUADRO 1
Traçados¹ rodoviários selecionados entre Iñapari e o megaporto de Chancay

Traçado 1: Iñapari, Puerto Maldonado, Mazuco, Puerto Leguía, Urcos, Cusco, Abancay, Puquio, Nazca, Palpa, Ica, Pisco, Lima e Chancay.
Rodovias: 30C, 3S, 30A, 1S e 1N.
Extensão: 1.876 km.
Traçado 2: Iñapari, Puerto Maldonado, Mazuco, Puerto Leguía, Macusani, Juliaca, Arequipa, Camaná, Chala, Nazca, Palpa, Ica, Pisco, Lima e Chancay.
Rodovias: 30C, 34B, 34A, 1S e 1N.
Extensão 2.111 km.

Elaboração dos autores.
Nota: ¹ Os traçados apresentados neste trabalho passam, algumas vezes, margeando as cidades destacadas, pois em alguns casos entrar na cidade implicaria tempo e custo adicionais ao se realizar o percurso.

6. Apesar de estarem pouco distantes em termos geográficos, a conexão rodoviária entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa soma mais de 2.800 km. As cidades estão separadas pela reserva do Parque Nacional da Serra do Divisor, unidade de conservação (UC) no estado do Acre localizada na fronteira peruano-brasileira.

MAPA 3

Traçados rodoviários (1 e 2) entre Iñapari e o megaporto de Chancay



Fonte: Projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul (Dinte/lpea).

Considerando-se que a distância que separa a cidade de Nazca do porto de San Juan de Marcona, na zona costeira do departamento de Ica, é de aproximadamente 80 km, espera-se que, havendo condições portuárias ajustadas ao tipo de carga brasileira e frequentes linhas de cabotagem até Chancay, o porto de San Juan de Marcona seja uma opção logística adicional no litoral peruano às cargas diversificadas do Brasil, no âmbito da rede interoceânica de integração de infraestrutura e logística na América do Sul.

É importante reforçar que os traçados apresentados no quadro 1 não são as únicas vias de acesso partindo de Iñapari até o megaporto de Chancay. Existem, por exemplo, caminhos alternativos, como o que passa por Huancayo, via estradas 30C, 3S, 22 e 1N. O simples fato de existir a estrada não significa, necessariamente, que a infraestrutura possui condições adequadas ou, ainda, que é viável – econômica, normativa ou logisticamente – realizar o transporte de cargas brasileiras por essas rotas. Idealmente, seria necessário calcular a viabilidade de trajeto a trajeto, a partir de testes práticos e exercícios que simulem o tipo de produto transportado, a existência de frete de retorno, a capacidade de carga e potência dos caminhões, os limites aos transportistas do Brasil, as condições estruturais das rodovias peruanas – como o limite de altura de túneis – e outros aspectos passíveis de serem discutidos em espaços regionais de diálogo.

7 CONEXÕES COM O TERMINAL DE CHANCAY VIA PORTOS PERUANOS DE ILO E MATARANI

Existem outras vias além da rodoviária que devem ser consideradas como alternativas para que as cargas brasileiras possam acessar Chancay de maneira mais eficiente em comparação ao longo percurso entre Iñapari e Chancay. Uma opção logística seria utilizar – para ao menos parte das cargas brasileiras – caminhos alternativos multimodais. Para tal, seria necessário tanto avaliar o perfil dos produtos brasileiros que poderiam ser exportados via Pacífico e a característica de transporte dessas mercadorias como verificar se há suficientes serviços intermodais de armazenagem, adequações portuárias e linhas de cabotagem regulares a Chancay. Em outras palavras, é igualmente importante que cargas brasileiras consigam chegar – através de trechos do Corredor Vial Interoceânico Sur – aos portos de Ilo e Matarani, localizadas na costa sul peruana, infraestruturas consideravelmente mais próximas de Assis Brasil que o caminho por estradas até Chancay.

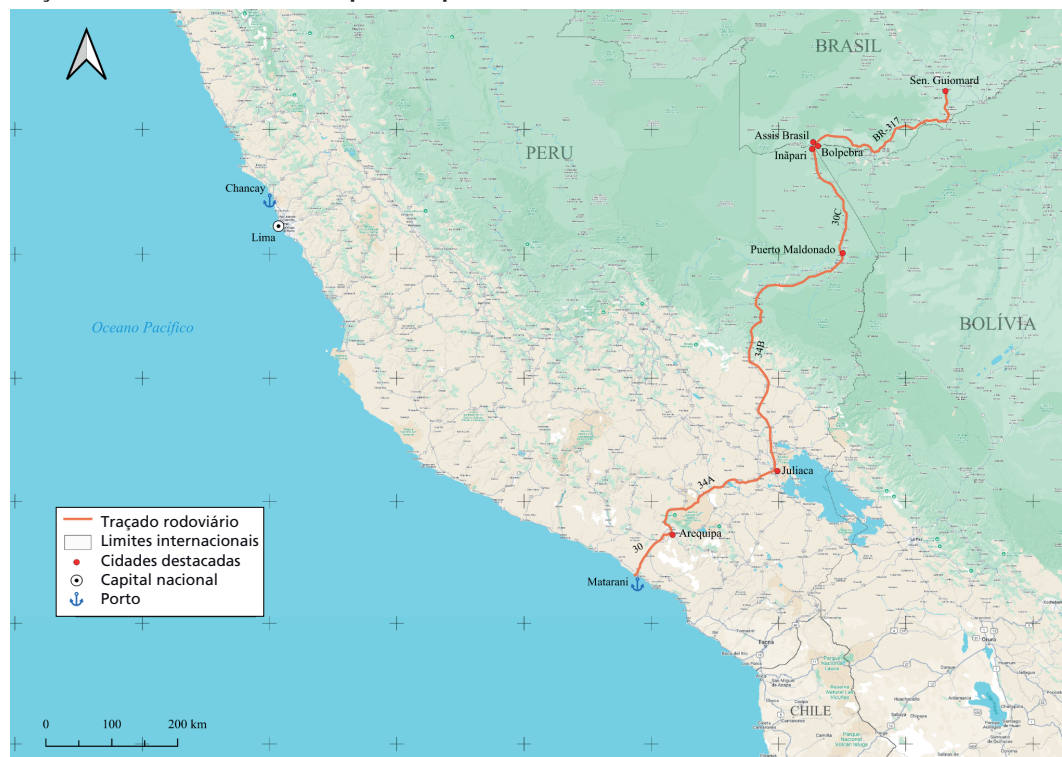
Para efeito de comparação, o mais curto trajeto rodoviário que conecta Iñapari a Chancay (1.876 km) supera em mais de 700 km a distância da rota entre Iñapari e Matarani (1.160 km) e em 695 km o caminho entre Iñapari e porto de Ilo (1.181 km), como pode ser observado no quadro 2 e nos mapas 4 e 5. A relativa proximidade entre os portos de Ilo e Matarani, que estão separados por apenas 142 km pela rodovia 1S, pode favorecer a dinamização de atividades econômicas portuárias e serviços de cabotagem em direção ao megaporto de Chancay. A utilização crescente de tais infraestruturas poderá permitir que cargas brasileiras cheguem a Chancay via transbordo de embarcações oriundas do sul do Peru – Ilo, Matarani e até mesmo San Juan de Marcona, desde que haja as condições necessárias de adaptação às cargas brasileiras, anteriormente mencionadas.

QUADRO 2
Traçados rodoviários entre Iñapari e os portos de Ilo e Matarani

Traçado 3: Iñapari, Puerto Maldonado, Juliaca, Arequipa e Matarani.
Rodovias: 30C, 34B, 34A, 30.
Extensão: 1.160 km.
Traçado 4: Iñapari, Puerto Maldonado, Juliaca, Puno, Moquegua e Ilo.
Rodovias: 30C, 34B, 3S, 36B, 36A, 1S e 36.
Extensão: 1.180 km.

Elaboração dos autores.

MAPA 4

Traçado rodoviário 3, entre Iñapari e o porto de Matarani

Fonte: Projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul (Dinte/Ipea).

MAPA 5

Traçado rodoviário 4, entre Iñapari e o porto de Ilo

Fonte: Projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul (Dinte/Ipea).

8 CONEXÕES COM O TERMINAL DE CHANCAY VIA PORTO DE ARICA

O porto de Arica também se posiciona como uma infraestrutura de grande valia para a projeção brasileira no Pacífico da América do Sul, sobretudo pelas novas possibilidades de interconexão desse *hub* no norte do Chile com Chancay. Alguns municípios rondonienses, mato-grossenses e sul-mato-grossenses, principalmente os situados na borda oeste e fronteira (próximas ao Quadrante Rondon), estão bastante distantes das tradicionais vias de escoamento no Atlântico brasileiro e relativamente mais próximos às alternativas do norte chileno, via caminhos bolivianos.

O acesso de cargas diversificadas brasileiras a Chancay também poderá ocorrer a partir da infraestrutura portuária de Arica, visto que, recentemente, foram inauguradas linhas marítimas que poderão potencializar o uso da cabotagem no Pacífico sul-americano. Essas novas rotas serão fundamentais para o adensamento dos fluxos intrarregionais, melhorando as trocas entre alguns portos da região – como Arica, Iquique, San Antonio, Lirquén, Paíta e Guayaquil ao megaporto peruano, como demonstrado na figura 1.

FIGURA 1

Rotas marítimas selecionadas (Latin America Regional – East Pacific Feeder) da operadora Cosco Shipping

1A – Rota CHX2

1B – Rota CHX

1C – Rota WSX



Fonte: Cosco Shipping. Disponível em: <https://lines.coscoshipping.com/home/Services/route/16>.

Espera-se que haja contínuo fluxo de cargas brasileiras ao porto de Arica, preferencialmente através de múltiplos caminhos complementares, sendo o trajeto via Assis Brasil-Iñapari apenas um deles – e talvez o com menor volume de cargas, devido às distâncias do percurso e à diferença na escala exportadora do Acre e adjacências (mais próximos das opções por Ilo e Matarani) em relação a áreas de outros estados articuladores mais dinâmicos, como Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O serviço logístico que integrará o porto de Arica ao complexo de Chancay e permitirá ganhos de eficiência em relação à movimentação e à distribuição de cargas ficou conhecido como Chancay Express, linha regional operada pela Cosco Shipping. Apesar de já terem sido realizados testes iniciais – como o ocorrido com o porta-contêiner Lakonia – a cabotagem entre Arica e Chancay tende a ganhar dinamismo à medida que o megaporto peruano passe a operar integralmente.

9 CONEXÕES COM O TERMINAL DE CHANCAY VIA RIOS AMAZÔNICOS E RODOVIAS PERUANAS

Também existe a possibilidade – apesar de mais remota no curto prazo – de se utilizarem vias fluvial-rodoviárias para o transporte de cargas brasileiras até o porto de Chancay. Nesse caso, seria necessário utilizar alguns rios amazônicos como o Solimões, o Amazonas, Ucayali, Marañón e Huallaga; além de trechos rodoviários a partir das cidades de Pucallpa (departamento de Ucayali) e Yurimaguas (departamento de Loreto), ambas na Amazônia peruana, para completar o trajeto das cargas brasileiras destinadas ao megaporto de Chancay. Em alguns pontos específicos dos trechos descritos no quadro 3, faz-se necessária a utilização de serviços de carga e descarga em terminais intermodais.

QUADRO 3

Trechos fluvial e rodoviário selecionados entre Tabatinga, no Amazonas, e o megaporto de Chancay, via Pucallpa

Trecho fluvial a montante: Tabatinga-Iquitos-Pucallpa.
Rios peruanos: Amazonas e Ucayali.
Extensão: aproximadamente 1.560 km.
Trecho rodoviário Pucallpa-Chancay: Aguaytía, Tingo María, Huánuco, Ambo, Huarica, Cochamarca e Huayllay.
Rodovias: 18C, 5N, 18A, 3N, 20A, 20C, 678 e 1N.
Extensão: 685 km.

Elaboração dos autores.

Os trechos – fluvial e rodoviário – entre Tabatinga e o porto multiuso de Chancay (via Pucallpa), descritos no quadro 3, têm uma extensão total que supera os 2.200 km. Contudo, não se trata necessariamente da extensão final, pois a essa distância deve ser somado o deslocamento de cargas brasileiras até a cidade fronteiriça de Tabatinga. Supondo que, contrariando o esperado, a economia manauara destine parcela significativa de suas exportações por essa via, a distância final deveria ser atualizada incorporando os 1.600 km que separam a capital do Amazonas de Tabatinga, totalizando um trajeto de 3.800 km entre a Zona Franca de Manaus e Chancay, sendo a mais distante e lenta saída de Manaus ao litoral sul-americano. A capital amazonense está a menos de 2.000 km de Belém, por via fluvial, a menos de 1.950 km da cidade de Puerto la Cruz, no Caribe venezuelano, e a 1.400 km de Georgetown, na costa da Guiana, por rodovias.

Sobre a conexão entre Pucallpa e Chancay também é considerada a utilização de outros modais de transporte para além das estradas, em específico o modal ferroviário, sobretudo a partir do projeto de interconexão ferroviária entre Chancay, Pucallpa e Cruzeiro do Sul, no estado do Acre. Nessa nova configuração, a cidade peruana de Pucallpa poderá desempenhar um papel de nó articulador intermodal amazônico, sobretudo por receber rios, estradas e – ainda que com poucas chances de ser executado a curto e médio prazos – linha ferroviária, otimizando-se a distribuição de cargas por vias intermodais em áreas de difícil acesso. Ressalta-se, entretanto, que projetos dessa natureza, de integração de infraestrutura regional, especialmente em áreas de abundante biodiversidade, como a serra do Divisor, somente deverão ser executados se estiverem estruturados segundo critérios de responsabilidade econômica, social e ambiental, com as devidas consultas, mitigações e compensações.

QUADRO 4

Trechos fluvial e rodoviário selecionados entre Tabatinga e o megaporto de Chancay, via Yurimaguas; e trecho rodoviário Yurimaguas-porto de Paita

Trecho fluvial a montante: Tabatinga-Iquitos-Yurimaguas.
Rios peruanos: Amazonas, Marañón e Huallaga.
Extensão: aproximadamente 970 km.
Trecho rodoviário Yurimaguas-Chancay: Tarapoto, Juanjuí, Tocache, Tingo María, Huánuco e Huaral.
Rodovias: 5N, 18A, 3N e 20C.
Extensão: 1.034 km.
Trecho rodoviário Yurimaguas-Paita: Tarapoto, Nueva Cajamarca, Pomacochas, Olmos e Piura.
Rodovias: 5N, 3N, 4B, 1N e 2.
Extensão: 982 km.

Elaboração dos autores.

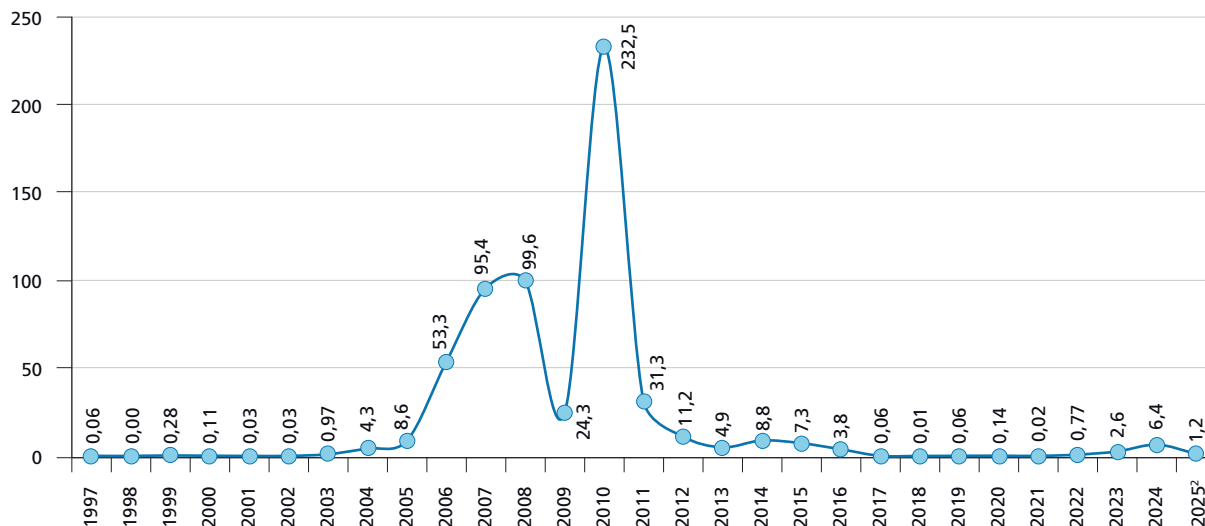
Raciocínio semelhante deve ser feito quanto aos trechos fluvial e rodoviário entre Tabatinga e o megaporto de Chancay (via Yurimaguas), descritos nas duas primeiras células do quadro 4. Repetindo o exemplo de Manaus, aos mais de 2.000 km que separam Tabatinga de Chancay devem ser somadas as distâncias do percurso de acesso da capital ao município tabatinguense, de modo que a extensão total seria superior a 3.600 km. Sobre as opções de distribuição em Yurimaguas, é importante salientar que também é possível acessar por rodovia o porto peruano de Paita, no departamento de Piura.

Mesmo sem forte indicativo de que os dois traçados fluvial-rodoviários (quadros 3 e 4) poderão ser utilizados para o transporte de grandes volumes de cargas no curto prazo, faz-se necessário estabelecer na Amazônia sul-americana um espaço de melhor articulação logística, tanto para superar a condição periférica na distribuição de bens como para viabilizar o acesso de serviços públicos às comunidades mais distantes (Virga e Neves, 2022). Ainda que com escala limitada, seria oportuno considerar algumas melhorias que podem impactar positivamente a distribuição de cargas através dos rios amazônicos. Um exemplo de aprimoramento seria a instalação de uma unidade da Receita Federal no município amazonense de Santo Antônio do Içá, na região do Alto Solimões, permitindo o registro dos fluxos de comércio exterior do estado realizadas através de afluentes do Amazonas, como os rios Iça-Putumayo e Solimões-Marañón.

Tem-se divulgado o crescimento das exportações registradas na aduana de Tabatinga no último ano, com uma análise superficial do comércio registrado naquela área. Em 2024, a unidade da Receita Federal do município fronteiriço a Letícia, na Colômbia e Santa Rosa, no Peru, registrou US\$ 6,4 milhões em exportações, principalmente de produtos mato-grossenses, maior movimento registrado desde 2016, mas ainda residual. Os maiores fluxos de exportações brasileiras registrados pela Receita Federal de Tabatinga se deram em 2006, 2007, 2008 e 2010 em razão das vendas de aeronaves brasileiras, de origem paulista, destinadas, principalmente, ao Equador, à Colômbia e à República Dominicana. Salvo as vendas de aviões em períodos esporádicos, o movimento comercial na aduana foi encabeçado por bens diversos e produtos alimentícios voltados à subsistência, como açúcar, cimento, arroz, tambaqui congelado, óleo de soja, ladrilhos e materiais de construção, todos em pequena escala.

Chama a atenção o fato de que, desde 2020, todas as exportações registradas em Tabatinga foram destinadas apenas ao Peru e à Colômbia, não havendo fluxo algum destinado aos países asiáticos. A hipótese é que esse comércio fluvial pelos sinuosos caminhos d'água amazônicos respondem às demandas de cidades e departamentos na Amazônia peruana e colombiana.

GRÁFICO 1

Evolução das exportações brasileiras registradas pela unidade da Receita Federal de Tabatinga (1997-2025)(Em US\$ milhões)¹

Fonte: Brasil. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. *Comex Stat*. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>.
Elaboração dos autores.

Notas: ¹ Valores livres a bordo (*free on board* – FOB) nominais.

² Até março de 2025.

A própria condição de forte isolamento de algumas cidades da Amazônia, como Iquitos, capital do departamento peruano de Loreto, força uma dinâmica interação entre os municípios peruanos, brasileiros e equatorianos conectados por rios navegáveis. Ademais, não há estradas de acesso a Iquitos, apenas a Carretera Departamental 103, que tem 102 km de extensão e conecta o maior município remoto do mundo, o principal da Amazônia peruana (com população de 480 mil habitantes), à cidade de Nauta, em Loreto.

10 BREVES COMENTÁRIOS SOBRE O COMÉRCIO EXTERIOR E A LOGÍSTICA DO ESTADO DO AMAZONAS

Em 2024, o Amazonas foi o segundo estado brasileiro com maior déficit na balança comercial, somando US\$ 15,1 bilhões negativos. No mesmo ano, Manaus concentrou 90% das exportações amazonenses – que totalizaram US\$ 970 milhões – e 98% das importações do estado – que somaram US\$ 16,1 bilhões.⁷ Parte significativa dos produtos importados pelo Amazonas para o abastecimento da Zona Franca de Manaus, especialmente circuitos eletrônicos e outros bens de alto valor agregado advindos de países asiáticos (China, Vietnã, Coreia do Sul e Taiwan), chegam ao estado por meio de conexões aéreas, via aeroporto internacional Eduardo Gomes. Tal infraestrutura é a segunda principal em termos de registros das exportações e importações estaduais, ficando atrás somente do porto manauara. Em 2024, mesmo tendo na Colômbia e no Peru, respectivamente, o sétimo e o décimo primeiro principais destinos das exportações amazonenses, a logística das vendas externas aos referidos países fronteiriços se deu por múltiplas vias, cabendo ao caminho fluvial pela fronteira

7. Todos os dados estatísticos do comércio exterior brasileiro apresentados nesta seção foram extraídos da plataforma *Comex Stat*, do MDIC. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>.

de Tabatinga somente 1,1% das vendas à Colômbia – ficando atrás de vias como o porto de Manaus (US\$ 45,7 milhões ou 80,9%), o aeroporto Eduardo Gomes (12,1%), o aeroporto de Guarulhos (2,5%) e o porto de Santos (1,8%) –, e nenhuma participação nas vendas destinadas ao Peru. É importante ressaltar que em 2024, pela primeira vez em mais de duas décadas, nenhum país sul-americano figurou entre os três principais destinos das exportações do Amazonas. Entre 1997 e 2023, países da América do Sul sempre estiveram nos principais destinos das vendas externas do estado, principalmente Argentina, Colômbia e Venezuela. Em 2024, porém, os três principais destino das exportações do estado foram: Alemanha, ouro principalmente; China, majoritariamente ferro-liga (ferro-nióbio); e Estados Unidos, de motos a derivados de petróleo.

11 POSSIBILIDADES DE ARTICULAÇÃO LOGÍSTICA ENTRE A AMÉRICA DO SUL E A ÁSIA-PACÍFICO: GOVERNANÇA

Para o Brasil, é fundamental e estratégico seguir avançando na consolidação de uma rede interoceânica de infraestrutura e logística que seja capaz de dinamizar o setor produtivo regional e promover ganhos de competitividade às mercadorias sul-americanas. Essa rede poderia, eventualmente, estar articulada ao projeto que se popularizou como Nova Rota da Seda.

Contudo, para que essa articulação faça sentido aos países da América do Sul, é preciso haver governança regional, de modo a garantir a perenidade dos projetos de infraestrutura de integração em momentos de variações políticas conjunturais e mudanças nas táticas de inserção internacional dos países vizinhos, especialmente os menores. Logo, avaliar o complexo de Chancay como sendo parte importante de uma disruptiva rede interoceânica de integração de infraestrutura e logística na América do Sul é vital. Igualmente importante é planejar e refletir sobre as potencialidades de se articular tal rede de infraestrutura de integração regional, ainda em construção, aos dinâmicos fluxos globais de comércio, especialmente na Ásia-Pacífico, que tendem a se acentuar no âmbito da Nova Rota da Seda e das mudanças geoeconômicas em curso (Barros *et al.*, 2021b; Barros, Severo e Carneiro, 2022).

As diretrizes da estratégia brasileira para a integração da infraestrutura regional foram apresentadas no início do terceiro governo Lula em reunião com os presidentes dos doze países da América do Sul em 30 de maio de 2023. Em seu discurso na reunião que deu origem ao Consenso de Brasília, há quatro menções igualmente relevantes e complementares sobre infraestrutura. A primeira delimita em 2000 o começo do esforço coletivo de integração da América do Sul, com centralidade na infraestrutura:

iniciamos, ali, um longo percurso, lançado com a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, ou simplesmente IIRSA, e a convergência entre o Mercosul [Mercado Comum do Sul] e a Comunidade Andina. Chile, Guiana e Suriname também se engajaram nesse esforço (Silva, 2023).

A segunda reconhece a importância da União de Nações Sul-Americanas (Unasul) nessa agenda:

por mais de dez anos, a Unasul permitiu que nos conhecêssemos melhor. Consolidamos nossos laços por meio de amplo diálogo político que acomodava diferenças e permitia identificar denominadores comuns. Implementamos iniciativas de cooperação em áreas como saúde, infraestrutura e defesa (*op. cit.*).

A terceira destaca a importância do tema em momentos de maior tensão global: “Quando as cadeias de suprimento globais foram afetadas por esse conjunto de fatores, nossas carências em infraestrutura e nossas vulnerabilidades externas foram expostas” (*op. cit.*). Por fim, a quarta menção é, ao mesmo tempo, um convite aos países vizinhos para se engajarem no tema e um roteiro claro a ser encaminhado no curto prazo, ao se sugerir “atualizar a carteira de projetos do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), reforçando a multimodalidade e priorizando os de alto impacto para a integração física e digital, especialmente nas regiões de fronteira” (*op. cit.*).

Infelizmente, passados dois anos da histórica reunião, não houve avanço significativo em relação aos pontos centrais desse roteiro. Houve reuniões da Rede de Infraestrutura de Transporte em nível intermediário, apenas. A estrutura flexível sem orçamento permitiu apenas o acordo para o estabelecimento de um observatório com pequeno financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). A título de comparação, menos de três meses após a reunião de presidentes em setembro de 2000 que definiu a infraestrutura como agenda central para integração da América do Sul, os ministros de Transportes, Energia e Comunicação dos doze países se reuniram em Montevideu e instituíram a IIRSA.

A última informação disponível sobre a Rede de Transporte e Infraestrutura do Consenso de Brasília trata de sua XIV Reunião, presidida pelo Equador. A notícia oficial indica representantes dos governos que dialogaram sobre metodologias para a identificação e a priorização de projetos de infraestrutura que teriam como produto final uma qualificação de projetos a serem financiados pelo “fundo de US\$ 10 bilhões que está posto à disposição dos bancos de desenvolvimento regional para a construção de corredores bioceânicos e a integração física da região” (Equador, 2025, tradução nossa).⁸ A questão decisiva é que esse fundo simplesmente não existe e não há nenhuma nova infraestrutura disruptiva de integração que foi planejada ou começou a ser executada nos últimos dois anos.

Em nível ministerial, o Brasil parece ter uma agenda despreocupada com a governança regional e repetidora em escala sul-americana das limitações conceituais da principal iniciativa chinesa, sem ter a força financeira para a execução das obras. O programa Rotas de Integração Sul-Americana, divulgado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento, não propõe a atualização da carteira do Cosiplan em articulação com os vizinhos, não reforça a multimodalidade, tampouco prioriza os projetos de alto impacto. Resumidamente, a iniciativa recortou um número significativo de projetos que já estavam previstos no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) nos estados de fronteira sem se preocupar com a articulação entre transporte, energia e comunicação. Trata-se de iniciativa exclusivamente brasileira que repete os erros que predominaram no passado, ao concentrar-se demasiadamente no modal rodoviário, não definir governança que possa garantir a participação dos atores subnacionais e privados, e não dar centralidade às questões socioeconômicas e ambientais.

Internamente, tomou-se a decisão acertada de se criar uma instância interministerial para tratar de infraestrutura da integração, que poderia planejar e dar celeridade às ações nacionais que estivessem vinculadas às iniciativas regionais. Passado um ano da publicação do Decreto nº 12.034, de 28 de maio de 2024, que institui a Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul, a referida instância jamais se reuniu. As insuficiências do documento original – como a não inclusão na composição da comissão do Ministério de Minas e Energia e do

8. “Fondo de 10 mil millones de dólares que ha puesto a disposición la banca de desarrollo regional para la construcción de corredores bioceánicos y la integración física de la región”.

Rotas rodoviárias desde o Brasil até Chancay, visando alcançar o mercado chinês, apenas fariam sentido se a distância fosse menor do que a do porto de Santos. Isso porque o custo de transpor a altitude da cordilheira dos Andes com um contêiner por caminhão é maior do que o custo unitário de um contêiner navegar 3.000 km em embarcações de carga transoceânicas. Detalhes sobre essas questões serão apresentados em estudo complementar do projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul do Ipea.

Transportar cargas brasileiras – como carne bovina congelada ou algodão – via Chancay comparativamente a Santos só apresentaria vantagem logística se o ponto de partida estivesse na metade noroeste do estado de Rondônia ou no Acre. Mesmo para cidades como Vilhena, em Rondônia, ou para qualquer ponto do Mato Grosso, considerando-se a logística hoje disponível, especialmente a inexistência de rodovias transversais de ligação na região norte mato-grossense, são mais vantajosas outras opções em relação a Chancay, inclusive o porto de Santos, com destino a Xangai, se o transporte até o porto for feito pelo modal rodoviário. Para que a saída ao Pacífico seja vantajosa para cargas do oeste brasileiro de diferentes estados, especialmente Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, é necessário que haja a estruturação de vários corredores bioceânicos com governança compartilhada, harmonização aduaneira e regulatória, e adaptação dos portos para cargas diversificadas. Idealmente, as cargas de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia e Acre deveriam fluir por diferentes caminhos para os portos de Antofagasta, Mejillones, Iquique e Arica, no norte do Chile, e de Ilo e Matarani, no sul do Peru e, daí, por cabotagem até um megaporto que faria a passagem transpácífica direta a Xangai ou outro grande porto asiático.

Maior eficiência logística seria alcançada caso houvesse conexão multimodal com uso intensivo de hidrovias, ferrovias e dutos. A travessia bioceânica por dutos e ferrovias teria mais viabilidade se próxima das áreas onde estão mais concentradas as atividades econômicas da América do Sul e onde o caminho entre as águas do Atlântico e do Pacífico não é tão distante. Em uma avaliação inicial, o local ideal para novas ligações mais eficientes estaria próximo ao trópico de Capricórnio, preferencialmente acompanhando os caminhos rodoviários já existentes, diminuindo os impactos e os processos de licenciamento ambientais e os custos com desapropriações, especialmente para o modal dutoviário, o mais barato dos meios de transporte (Gonçalves, Carneiro e Barros, 2025).

Na figura 3, é possível notar que o principal porto de Timor-Leste, país do sudeste asiático com o qual o Brasil compartilha herança histórica, o idioma oficial português e consistente cooperação desde sua independência em 2000, está equidistante entre os portos de Chancay via Pacífico (17.240 km) e de Santos via Atlântico Sul e Índico (17.470 km). Diferentemente das principais rotas comerciais do hemisfério norte, o trajeto mais curto entre Santos e Díli e entre Díli e Chancay não atravessa pontos de estrangulamento da logística mundial como são o canal do Panamá, o canal de Suez e o estreito de Malaca (Unctad, 2024). Há que se considerar a médio e longo prazo a oportunidade para a América do Sul de ampliar sua projeção no sudeste asiático e em toda a Ásia-Pacífico a partir de um *hub* de distribuição em Timor-Leste, eventualmente operado por empresas da própria região, especialmente para a distribuição de produtos em que temos grande vantagem comparativa.

FIGURA 3

Comparativo das distâncias de rotas marítimas diretas entre os portos de Dili e Chancay (17.240 km) e entre os portos de Santos e Dili (17.470 km)



Fonte: Searoutes. Disponível em: <https://app.searoutes.com/routing/>.

Elaboração dos autores.

13 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O complexo portuário de Chancay pode se tornar uma espécie de Santos do oceano Pacífico, mas isso depende de articulação logística com os países vizinhos, inclusive o Brasil. O Peru tradicionalmente exporta produtos brutos, como o minério de cobre, para a Ásia com linhas diretas, assim como faz o Chile. Para produtos como o minério de ferro exportado pelo Brasil para a China, com baixo valor por tonelada, é mais viável o transporte pelas vias já consolidadas do oceano Atlântico.

As cargas diversificadas que podem transpor a cordilheira dos Andes, como o algodão do Centro-Oeste do Brasil (Barros *et al.*, 2023) ou as carnes argentinas, brasileiras e paraguaias, poderiam acessar rapidamente mercados da costa do Pacífico da América Central e do Norte e alguns importantes mercados asiáticos transitando por Chancay. Para a maioria dos casos, porém, não é viável o trânsito de 3 ou 4 mil quilômetros por terra antes de chegar ao porto peruano. O que seria ganho com menos 3.000 km de trânsito marítimo seria mais do que perdido ao subir a 4 mil metros acima do nível do mar com caminhões ou ao trafegar longas distâncias por estradas.

A alternativa é clara: revitalizar a governança regional em infraestrutura para tornar a América do Sul um mercado logístico comum, com harmonização de regras, agilidade aduaneira, livre trânsito de cargas entre os dois oceanos por transportadores de qualquer país, além de uma rede disruptiva de infraestrutura multimodal que inclua vários corredores logísticos complementares, adaptação dos portos a cargas dos países vizinhos e cabotagem eficiente entre os diferentes portos da costa do Pacífico da América do Sul. Adicionalmente, é importante fortalecer a iniciativa do grupo de trabalho bilateral coordenado pelas chancelarias do Brasil e do Peru, garantindo cronograma, definição de mesas de trabalho temáticas, participação de atores subnacionais e privados e, idealmente, inclusão de atores bolivianos e chilenos.

A infraestrutura é como um vetor de dinamismo econômico (Wilmsmeier, 2015), mas exige base geoeconômica e conhecimento territorial para ter consequências positivas. A possibilidade de volume significativo de trânsito de produtos entre Manaus e Chancay visando alcançar mercados asiáticos por meio de navegação a montante no Alto Solimões via aduana de Tabatinga é nula. Os esforços deveriam se concentrar na facilitação de intercâmbios e de integração produtiva, especialmente vinculados à bioeconomia, fomentando o comércio transfronteiriço na Pan-Amazônia.

No que se refere às relações extrarregionais, especialmente com a China, país de origem da empresa construtora e gestora de Chancay, algumas considerações são necessárias. Nas últimas duas últimas décadas, a China tornou-se rapidamente o principal parceiro comercial da América do Sul, mas, *grosso modo*, a infraestrutura logística do subcontinente é a mesma. O porto de Chancay tem potencial disruptivo se conseguir se consolidar como *hub* para conexões diretas entre a América do Sul e os principais mercados do leste e sudeste asiáticos e da costa do Pacífico da América Central e da América do Norte. Seu êxito, porém, não depende exclusivamente da China e do Peru, mas da revitalização da governança regional em infraestrutura.

Três países da América do Sul não participam da Iniciativa Cinturão e Rota: Brasil, Colômbia e Paraguai. Há esforço diplomático sistemático da República Popular da China, até agora fracassado, para que o Paraguai estabeleça relações diplomáticas com Pequim. Brasil e Colômbia simplesmente optaram por não aderir à iniciativa do gigante asiático até o momento.

A integração da América Latina é mandato constitucional do Brasil, e sua atual política externa se pauta pelo não alinhamento ativo, buscando estabelecer agendas positivas com os principais polos de poder. O programa de governo em vigor define como prioridades a integração regional e o fortalecimento do agrupamento BRICS. Os próximos dois movimentos em relação à governança regional que encontra consonância com todos esses elementos são: i) a maior participação dos vizinhos nas agendas financeira e de infraestrutura, tanto articuladas por Brasil e China como associadas ao BRICS; e ii) a revitalização do Cosiplan, atualizando sua carteira de projetos com os países participantes da Unasul e do Consenso de Brasília, que devem convergir. Em seguida, caberia ao Cosiplan estabelecer sinergias com as iniciativas chinesas, como a Iniciativa Cinturão e Rota, ou de outras potências extrarregionais. Essa é a forma mais adequada para que as novas infraestruturas com financiamento externo fomentem a integração regional e não sejam apenas mais uma veia aberta que nos desintegra.

REFERÊNCIAS

AAP – ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ. **Megapuerto de Chancay**: impactos en la economía y en la industria automotriz peruana. Lima: AAP, 2024. Disponível em: <https://aap.org.pe/observatorio-aap/megapuerto-de-chancay/Megapuerto-de-Chancay.pdf>.

ACI-LAC – AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL – LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN. **Top 20 airport passengers traffic in LAC**. Ciudad de Panamá: ACI-LAC, 2024. 2 p. (*Ranking*). Disponível em: <https://aci-lac.aero/horus/wp-content/plugins/horus/files/news/top-20-passengers-in-lac-35394.pdf>.

APEÑO, A. A.; CHIRINOS, A. P. **Reporte sobre el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay**: documento de trabajo. Lima: CooperAcción, 2024. 40 p. Disponível em: <https://cooperaccion.org.pe/wp-content/uploads/2024/11/reporte.pdf>.

BARROS, P. S. (Org.). **Uma nova agenda de infraestrutura para a América do Sul**. Brasília: Funag; Ipea, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/13584>.

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: Ed. UEMS; Brasília: Ipea, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10598>.

BARROS, P. S. *et al.* **A ponte do Abunã e a integração da Amacro ao Pacífico**. Brasília: Ipea, 2021a. (Nota Técnica Dinte, n. 35). Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10771>.

BARROS, P. S. *et al.* **Transformaciones geoeconómicas en América del Sur**. Montevideo: Aladi, 2021b. (Documento de Trabajo, n. 003/21). Disponível em: https://www.observatorioasiapacifico.org/images/2021/DT_00321_Silva_1.pdf.

BARROS, P. S. *et al.* **A dinâmica recente do algodão no Mato Grosso**: possibilidades de exportação para o Peru e a Ásia-Pacífico. Rio de Janeiro: Ipea, 2022. (Nota Técnica Dinte, n. 44). Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11051/2/NT_48_Dinte_A_Dinamica_recente.pdf.

BARROS, P. S. *et al.* Brasil do Atlântico ao Pacífico: rede interoceânica e fronteiras. In: PÊGO, B. *et al.* (Org.). **Fronteiras do Brasil**: o litoral em sua dimensão fronteiriça. Brasília: Ipea, 2023. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12726/4/LV_Fronteiras_Cap9_Brasil_do_atlantico_ao_pacifico.pdf.

BARROS, P. S.; SEVERO, L. W.; CARNEIRO, H. C. **Red Interoceânica en América del Sur**: corredores bioceánicos y el rol de los estados articuladores. Santiago de Chile: Cepal, 2022. (Boletín FAL, n. 392). Disponível em: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/8535985b-7619-4097-b0d6-7df579eb89dd/content>.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Declaração de Brasília sobre corredores bioceânicos**. Brasília: MRE, 21 dez. 2017. (Nota à Imprensa). Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/atos-adotados-por-ocasio-da-li-reuniao-do-cmc-e-da-li-cupula-de-chefes-de-estado-do-mercosul-e-estados-associados-brasilia-20-e-21-de-dezembro-de-2017#III.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Declaração conjunta entre o presidente da República Cooperativa da Guiana e o presidente da República Federativa do Brasil, por ocasião da visita presidencial a Georgetown, em 6 de maio de 2022**. Brasília: MRE, 2022a. (Nota à Imprensa, n. 72). Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-conjunta-de-sua-excelencia-dr-mohamed-irfaan-ali-presidente-da-republica-cooperativa-da-guiana-e-sua-excelencia-jair-bolsonaro-presidente-da-republica-federativa-do-brasil-por-ocasio-da-visita-do-presidente-bolsonaro-a-georgetown-em-6-de-maio.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Declaração presidencial conjunta dos presidentes da República Federativa do Brasil e da República do Peru**. Brasília: MRE, 2022b. (Nota à Imprensa, n. 17). Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-presidencial-conjunta-dos-presidentes-da-republica-federativa-do-brasil-jair-messias-bolsonaro-e-da-republica-do-peru-jose-pedro-castillo-terrones.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Declaração conjunta dos presidentes da República Federativa do Brasil, da República Cooperativa da Guiana e da República do Suriname**. Brasília: MRE, 29 fev. 2024. (Nota à Imprensa, n. 88). Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-conjunta-dos-presidentes-da-republica-federativa-do-brasil-da-republica-cooperativa-da-guiana-e-da-republica-do-suriname-1.

CHILE. **Declaración de Asunción sobre corredores bioceánicos**. Assunción: Minrel, 21 dic. 2015. Disponível em: https://www.minrel.gob.cl/minrel_old/site/artic/20151221/asocfile/20151221164909/declaraci__n_de_asunci__n_sobre_corredores_bioce__nicos.pdf.

EQUADOR. Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. XIV Reunión de la Red de Infraestructura y Transporte del Consenso de Brasil bajo la Presidencia Pro Tempore del Ecuador. **Comunicamos**, Quito, 9 abr. 2025. Disponível em: <https://www.cancilleria.gob.ec/2025/04/09/xiv-reunion-de-la-red-de-infraestructura-y-transporte-del-consenso-de-brasiliabajo-la-presidencia-pro-tempore-del-ecuador/>. Acesso em: 5 maio 2025.

FURTADO, C. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. 4. ed. São Paulo: Nacional, 1971. 317 p.

GONÇALVES, J. S. B.; CARNEIRO, H. C.; BARROS, P. S. **Relação bilateral com vocação regional:** integração de infraestrutura, produtiva e comercial entre Brasil e Chile. Rio de Janeiro: Ipea, jan. 2025. (Texto para Discussão, n. 3028). Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14492/10/TD_3028_web.pdf.

NARREA, O. **Sharing Chinese and Peruvian visions about the future Chancay Port:** exploring opportunities under the Belt and Road. Lima: Cechap/UP, 2022. (Working Paper Series, n. 3). Disponível em: <https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/Working-Paper-Nro3-Omar-Narrea.pdf>.

PAUTASSO, D. *et al.* A Iniciativa do Cinturão e Rota e os dilemas da América Latina. **Revista Tempo do Mundo**, Rio de Janeiro, n. 24, p. 77-106, dez. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.38116/rtm24art3>.

PREBISCH, R. **El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas.** Santiago de Chile: Cepal, 1949.

SILVA, L. I. L. da. Discurso do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em reunião com presidentes de países da América do Sul. **Acompanhe o Planalto**, 30 maio 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/discursos-e-pronunciamentos/2023/discurso-do-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-em-reuniao-com-presidentes-de-paises-da-america-do-sul>.

UNCTAD – UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Review of maritime transport:** navigating maritime chokepoints. New York: UNCTAD, 2024. Disponível em: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf.

VIRGA, T.; NEVES, B. C. Infraestrutura de transportes e o papel brasileiro na Amazônia sul-americana, uma concertação necessária: governar, integrar, preservar. **Revista Tempo do Mundo**, Rio de Janeiro, n. 30, p. 163-200, dez. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.38116/rtm30art6>.

WILMSMEIER, G. **Geografía del transporte de carga:** evolución y desafíos en un contexto global cambiante. Santiago de Chile: Cepal, 2015. (Serie Recursos Naturales e Infraestructura, n. 175).