



# ANÁLISE DA *PERFORMANCE* GEOECONOMICA NA AMERICA DO SUL: O CASO DA ESTRADA DO PACÍFICO NO BRASIL





**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ACRE –UFAC**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO - PROPEG**  
**CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - CFCH**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo**



**ADRIANO MATIAS DA SILVA**

**ANÁLISE DA PERFORMANCE GEOECONÔMICA NA AMÉRICA DO SUL: O  
CASO DA ESTRADA DO PACÍFICO NO BRASIL**

**RIO BRANCO - ACRE**  
**2024**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ACRE –UFAC**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO - PROPEG**  
**CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - CFCH**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo**



**ADRIANO MATIAS DA SILVA**

**ANÁLISE DA PERFORMANCE GEOECONÔMICA NA AMÉRICA DO SUL: O  
CASO DA ESTRADA DO PACÍFICO NO BRASIL**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGeo do Centro de Filosofia e Ciências Humanas - CFCH da Universidade Federal do Acre. Requisito final para a obtenção do título de Mestre em Geografia sob orientação sob orientação do Prof. Dr. Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

**Área de concentração:** Análise da Dinâmica Socioambiental

**RIO BRANCO - ACRE**  
**2024**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ACRE –UFAC**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO - PROPEG**  
**CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - CFCH**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo**



Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da UFAC

---

- S586a Silva, Adriano Matias da, 1999 -  
Análise da performance geoeconômica na América do Sul: o caso da  
estrada do pacífico no Brasil / Adriano Matias da Silva; orientador: Prof. Dr.  
Cristovão Henrique Ribeiro da Silva. – 2024.  
117 f.: il.; 30 cm.
- Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Acre, Programa de  
Pós-Graduação, Mestrado em Geografia. Rio Branco, 2024.  
Inclui referências bibliográficas.
1. Estrada do Pacífico. 2. Redes Bioceânicas. 3. Integração Regional.  
I. Silva, Cristovão Henrique Ribeiro da (orientador). II. Título.

CDD: 910

---

Bibliotecário: Uéliton Nascimento Torres CRB-11º/1074.



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ACRE –UFAC  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO - PROPEG  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - CFCH  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo



**ADRIANO MATIAS DA SILVA**

**ANÁLISE DA PERFORMANCE GEOECONÔMICA NA AMÉRICA DO SUL: O  
CASO DA ESTRADA DO PACÍFICO NO BRASIL**

*Dissertação apresentada à banca examinadora em 01 de outubro de 2024*

**BANCA EXAMINADORA**

Prof. Dr. Cristóvão Henrique Ribeiro da Silva  
UFAC – PPGeo  
**Orientador**

Prof. Dr. Mateus Bruno Barbosa  
IFAC – Instituto GeoLAB  
**Membro da Banca**  
**Co-Orientador**

Prof. Dr. Waldemir Lima dos Santos  
UFAC - PPGeo  
**Membro da Banca**

Prof. Dra. Edima Aranha Silva  
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS - CPTL  
**Membro da Banca**

Prof. Dr. Rodrigo Otávio Peréa Serrano  
Universidade Federal do Acre  
**Suplente**

**RIO BRANCO - ACRE**  
**2024**

## DEDICATÓRIA

*Dedico este trabalho aos meus pais, cuja fé em mim nunca vacilou e cujo amor incondicional me sustentou em cada etapa desta jornada. A vocês, que sempre acreditaram nos meus sonhos e sacrificaram tanto para que eu pudesse realizá-los, minha eterna gratidão.*

*Ao meu orientador, cuja sabedoria, paciência e orientação foram fundamentais para a concretização deste trabalho. Agradeço profundamente por me guiar com tanto zelo e por compartilhar comigo seu conhecimento e experiência. Este trabalho é, em grande parte, resultado do seu apoio e dedicação.*

Dedico

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente, agradeço a Deus, por me guiar conceder forças durante toda essa jornada, com essa força fui abrindo portas em um caminho árduo só pude avançar por tê-lo presente em tudo que faço e em tudo que irei fazer. Agradeço do alimento a vida e por ter saúde, que me faltou nos últimos meses e colocou em risco a execução do trabalho e tem sido ainda difícil, mas sempre estive seguro nas mãos de meu Deus e me permitindo finalizar mais essa etapa de minha trajetória.

Agradeço aos meus pais, Francisco Sebastião e Maria José, que sempre me proporcionaram as melhores condições para que eu pudesse chegar ao ensino de inúmeras formas, mesmo com todas as dificuldades e batalhas vencidas. Me apoiaram em tudo e me incentivaram desde o início da graduação em bacharelado em Geografia até o momento atual desta dissertação como finalização do mestrado. Agradeço a minha avó Francisca Martins, apoio assertivo e constante me ajudou para que eu tivesse condições de encerrar esta fase tão importante para nós todos da família.

Esse trabalho finaliza um ciclo de momentos incríveis que passei em minha vida, que se iniciou na graduação de bacharelado em Geografia em agosto de 2017 e finalizado em agosto de 2022, prosseguindo com o mestrado em Geografia iniciado em setembro de 2022, vivi momentos especiais inesquecíveis.

Agradeço as experiências que tive como acadêmico, monitor e professor em algumas disciplinas na graduação na Universidade Federal do Acre (UFAC); No Grupo de Pesquisa GeoLAB e ao Instituto de Pesquisa de Geoeconomia da América do Sul (GeoLAB); tenho a satisfação de ser um dos cofundadores. Ser um GeoLABER me proporcionou e ainda me proporciona diversas oportunidades que serviram e são de suma importância para o meu crescimento profissional e acadêmico, no qual tenho amigos que me marcam como Gerson Bessa, Davyd Edson, Rene Flores e Theodoro Mendes.

Pessoas que me auxiliaram de forma direta e indireta para que eu pudesse finalizar esse trabalho, meu muito obrigado a vocês e que possamos seguir mostrando a geografia em nossos meios em forma de resolução de dificuldades da nossa vivência.

A meu orientador, com seu estilo único e bem diferente do que habitualmente eu conhecia. Tornou-se um amigo, colega e conselheiro, o Prof. Dr. Cristovão Henrique, que é uma das minhas inspirações no sentido acadêmico. Proporcionando oportunidades que jamais imaginei, muito obrigado pelas voadoras e puxões de orelha, por me apresentar algo que eu só ouvia falar mais não tinha conhecimento e hoje posso dizer que tudo que sei é resultado de toda sua orientação durante esses anos e que pode prosseguir por muito mais, agradeço por me dar a oportunidade de ser seu orientando e acreditar em meu potencial.

Diante disso, prestei e presto cada vez mais atenção ao que o senhor me fala e me orienta a fazer, como eu sempre digo: “Sou um eterno aprendiz”, e com puxões de orelha até nos últimos momentos de entrega desse trabalho final, ainda tiro aprendizados.

Portanto, eu gostaria de expressar que mesmo com todas as pessoas que estão ao entorno do círculo acadêmico, poucas são transparentes, tem seus atos de forma concreta, sinceros, com um jeito diferente, compreensivos e com seus defeitos, mas que isso nos faz humanos e um olhar do outro como humano. Agradeço todos esses anos a oportunidade dada a minha pessoa, no qual não tinha muitas oportunidades e que era deixado para escanteio e enxergou além, sendo um visionário não só de projetos, mas de mudanças de vida. Meu muito obrigado prof. Cristovão.

Ao Prof. Dr. Waldemir Santos que sempre foi de referência como professor e pesquisador, que fez parte da banca de qualificação e de defesa, seus conhecimentos me inspiram a se tornar um Geógrafo cada vez melhor, com toda sua compreensão geomorfológica do Acre e buscando as melhores condições da nossa terra.

À Prof. Dra. Edima Aranha que irá compor a banca de defesa, agradeço a oportunidade que tenho de ouvir sobre suas contribuições, sinto que em parte sou seu orientando, por conta de meu orientador falar bastante sobre a senhora e como mudou a vida dele, isso me deixa ainda mais agradecido pois creio que tudo tem um proposito e suas contribuições ao trabalho final serão de grande benfeitoria para melhorar cada vez mais.

Ao Prof. Dr. Mateus Barbosa que me auxiliou desde o princípio da dissertação com uma perspectiva diferente, como doutor em física, contribuiu



para que pudesse analisar e observar com mais clareza como os dados podem ser necessários para que possam quantitativamente e qualitativamente obter melhores análises sobre o tema proposto no trabalho final.

À minha namorada Kemilly Nascimento, por me ajudar tanto emocionalmente, por estar ao meu lado em cada passo desta caminhada. Seu carinho, compreensão e paciência foram fundamentais para que eu pudesse chegar até aqui. Seu apoio me deu motivação nos momentos mais difíceis, e sua confiança em mim foi de grande importância.

A todos, o meu muito obrigado.

## EPÍGRAFE

*A Geografia Econômica é a legítima herdeira da visão espacial dos fatos econômicos.*

Claudio Antonio G. Egler, 1993

## RESUMO

A interseção entre geopolítica e geoeconomia, com foco na América do Sul, destacando o Brasil e, em especial, o estado do Acre como ponto estratégico na integração regional. A pesquisa explora a evolução dos conceitos de geopolítica e geoeconomia, e suas aplicações práticas na promoção do desenvolvimento econômico e na criação de redes de infraestrutura. No contexto sul-americano, o Oeste do Brasil desempenha um papel central devido à sua localização na Estrada do Pacífico, que conecta o Atlântico ao Pacífico, em uma rede bioceânica geoestratégica para o comércio internacional e a integração regional. Em particular, o estado Acre, é examinado como um hub estratégico, onde a infraestrutura da Estrada do Pacífico fortalece a competitividade econômica regional ao conectar o Brasil aos mercados asiáticos via os portos do Peru. Por fim, debruçamos para compreender a *performance* geoeconômica sobre o cluster trifronteira, que inclui o Acre, a Bolívia e o Peru, destacando como essa área transfronteiriça, incluindo a Zona Franca de Cobija, cria uma plataforma para o crescimento geoeconômico. Focamos, portanto, nos aspectos geoeconômicos como logística e a integração de serviços alfandegários e fitossanitários que são fundamentais para potencializar o desenvolvimento econômico local e a conexão com redes globais de comércio. Por outro lado, os aspectos geoambientais também são realçados aqui nesta análise, como fatores definidores de acessos a recursos naturais e, ao mesmo tempo, obstáculos e desafios para a integração regional sulamericana.

**Palavras-chave:** Estrada do Pacífico; Redes Bioceânicas; Integração Regional; Estados Mediterrâneos; Performance Geoeconômica;

## **ABSTRACT**

The intersection between geopolitics and geoeconomics, focusing on South America and highlighting Brazil, especially the state of Acre, as a strategic point in regional integration. The research explores the evolution of geopolitics and geoeconomics concepts and their practical applications in promoting economic development and creating infrastructure networks. In the South American context, western Brazil plays a central role due to its location on the Pacific Road, which connects the Atlantic to the Pacific in a geostrategic bioceanic network for international trade and regional integration. In particular, the state of Acre is examined as a strategic hub where the Pacific Road infrastructure strengthens regional economic competitiveness by connecting Brazil to Asian markets through Peruvian ports. Finally, we delve into the geoeconomic performance of the tri-border cluster that includes Acre, Bolivia, and Peru, highlighting how this cross-border area, including the Cobija Free Zone, creates a platform for geoeconomic growth. We focus on geoeconomic aspects such as logistics and the integration of customs and phytosanitary services, which are essential to boost local economic development and connect with global trade networks. On the other hand, geo-environmental aspects are also highlighted in this analysis as defining factors for access to natural resources and, at the same time, obstacles and challenges for South American regional integration.

**Keywords:** Pacific Highway; Bioceanic Networks; Regional Integration; Mediterranean States; Geoeconomic Performance;

## **LISTA DE IMAGENS**

<b>Imagem 1 - Cluster tri-fronteira em esquema metodológico e analítico....</b>	<b>23</b>
<b>Imagem 2 – Área dos Municípios da Estrada do Pacífico em km² e em %</b>	<b>58</b>
<b>Imagem 3 – PIB dos municípios do Acre Inseridos na Estrada do Pacífico .....</b>	<b>61</b>
<b>Imagem 4 – PIB per capita dos Municípios da Estrada do Pacífico.....</b>	<b>62</b>
<b>Imagem 5 – Exportações dos Municípios do Acre inseridos na Estrada do Pacífico .....</b>	<b>63</b>
<b>Imagem 6 – Área dos Municípios do Cluster em km² e em Porcentagem .</b>	<b>82</b>
<b>Imagem 7 – Pontos de alagamento nas BR-317 e BR-364 .....</b>	<b>86</b>
<b>Imagem 8 – Danos estruturais nas estradas BR-364 e BR-317 .....</b>	<b>87</b>
<b>Imagem 9 - Caminhões na BR-364 na cheia histórica do Rio Madeira (2014) .....</b>	<b>95</b>
<b>Imagem 10 - Ponte da Integração Brasil–Peru.....</b>	<b>102</b>
<b>Imagem 11 - Ponte Binacional Wilson Pinheiro – Brasil – Bolívia .....</b>	<b>103</b>
<b>Imagem 12 – Construção Ponte sobre o Anel Viário – Brasília e Epitaciolândia – Acre - Brasil .....</b>	<b>104</b>



## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1 – População dos Países da América do Sul (2001 – 2021).....</b>	<b>26</b>
<b>Tabela 2 – IDH de Países da América do Sul (2001 – 2021).....</b>	<b>28</b>
<b>Tabela 3 - PIB de Países da América do Sul (2001 – 2022).....</b>	<b>37</b>
<b>Tabela 4 - População com Acesso à Internet na América do Sul (2001 – 2020) .....</b>	<b>39</b>
<b>Tabela 5 - População dos Estados mediterrâneos – Censos 2010 e 2022</b>	<b>48</b>
<b>Tabela 6 – IDH dos Estados Mediterrâneos (2010).....</b>	<b>49</b>
<b>Tabela 7 – PIB dos Estados Mediterrâneos – 2021 e 2020.....</b>	<b>50</b>
<b>Tabela 8 – Exportações para a China dos Estados Mediterrâneos .....</b>	<b>51</b>
<b>Tabela 9 – PIB dos Municípios do Acre inseridos na Rede do Pacífico em Relação ao PIB do Acre (2010 e 2020).....</b>	<b>59</b>
<b>Tabela 10 – IDH do Acre e dos Municípios da Estrada do Pacífico .....</b>	<b>64</b>
<b>Tabela 11 – Unidades Locais de Empresas dos Municípios da Estrada do Pacífico (Brasil) .....</b>	<b>74</b>
<b>Tabela 12 – Dados das alagações ocorridas entre os anos de 2010 e 2022 .....</b>	<b>86</b>
<b>Tabela 13 – Unidade Locais de comercio dos municípios do Acre da Estrada do Pacífico no Brasil.....</b>	<b>91</b>
<b>Tabela 14 – Variação do PIB dos Municípios da Estrada do Pacífico 2010 até 2015 no Acre - Brasil.....</b>	<b>95</b>
<b>Tabela 15 - Variação dos Municípios do PIB entre 2015 até 2020 no Acre - Brasil .....</b>	<b>96</b>

## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 1 – Corredores Bioceânicos na América do Sul.....</b>	<b>35</b>
<b>Mapa 2 – Estados Mediterrâneos do Brasil.....</b>	<b>47</b>
<b>Mapa 3 - Estrada do Pacífico na América do Sul.....</b>	<b>56</b>
<b>Mapa 4 – Redes Bioceânicas na América do Sul e produção agrícola brasileira .....</b>	<b>67</b>
<b>Mapa 5 – Exportações para a China entre 2010 - 2023 .....</b>	<b>71</b>
<b>Mapa 6 – Principais parceiros comerciais de exportação do Brasil por estados (2000 – 2021) .....</b>	<b>72</b>
<b>Mapa 7 - Malha urbana dos municípios do Cluster entre 2000 e 2020 .....</b>	<b>84</b>
<b>Mapa 8 - Áreas e grau de risco de ocorrência de fenômenos climáticos em Assis Brasil.....</b>	<b>88</b>
<b>Mapa 9 - Áreas e grau de risco de ocorrência de fenômenos climáticos em Brasília e Eptaciolândia .....</b>	<b>89</b>
<b>Mapa 10 - Áreas e grau de risco de ocorrência de fenômenos climáticos em Rio Branco .....</b>	<b>90</b>
<b>Mapa 11 - Unidades de Ensino dos Municípios Brasileiros na Rede para o Pacífico .....</b>	<b>93</b>
<b>Mapa 12 - Principais parceiros dos Municípios da Estrada do Pacífico em 2000 .....</b>	<b>98</b>
<b>Mapa 13 - Principais parceiros comerciais de municípios da Estrada do Pacífico em 2022 .....</b>	<b>99</b>
<b>Mapa 14 - Eixos de integração da IIRSA .....</b>	<b>1001</b>

## **LISTA DE GRÁFICOS**

<b>Gráfico 1 - Exportações e Importações em Milhões do Acre de 2013 a 2022</b> .....	<b>73</b>
<b>Gráfico 2 - PIB (2016) e IDH (2010) – (Municípios selecionados, variáveis disponíveis)</b> .....	<b>77</b>
<b>Gráfico 3: Evolução das Exportações de Pando (2010-2019)</b> .....	<b>79</b>
<b>Gráfico 4 – Relação entre o aumento populacional no cluster e expansão da malha urbana entre 2010 e 2022</b> .....	<b>85</b>

## LISTA DE ABREVEATURAS E SIGLAS

CNPQ	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana
MAPA	Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento
ONU	Organização das Nações Unidas
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
PIB	Produto Interno Bruto
PIN	Programa de Integração Nacional
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNDR	Plano Nacional de Desenvolvimento Regional
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
SIDSA	Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano
UF	Unidades da Federação
UNALSUL	União das Nações Sul-Americanas

# SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
<b>2. METODOLOGIA E RECORTE REGIONAL .....</b>	<b>19</b>
<b>3. AMÉRICA DO SUL E BRASIL: PANORAMA DA INTEGRAÇÃO REGIONAL 24</b>	
3.1 Revisitando o Projeto IIRSA/COSIPLAN.....	30
<b>4. A NOVA MARCHA PARA O OESTE: GEOECONOMIA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO BRASIL DO INTERIOR .....</b>	<b>43</b>
4.1 Os contextos e desafios do desenvolvimento regional no Brasil .....	43
4.2 A nova geoeconomia do interior: Os estados mediterrâneos brasileiros ...	46
<b>5. DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO: A <i>PERFORMANCE</i> GEOECONÔMICA DAS REDES BIOCEÂNICAS .....</b>	<b>53</b>
<b>6. O CLUSTER TRIFRONTEIRA E A ECONOMIA REGIONAL .....</b>	<b>76</b>
6.1 Infraestrutura e Geoeconomia Tri fronteiriça.....	76
6.2 A questão da Zona Franca de Cobija .....	78
6.3 A Questão Urbano-Regional .....	80
<b>7. ESTRUTURAÇÃO REGIONAL .....</b>	<b>100</b>
7.1 Contexto Geral.....	100
7.2 Facilitação Comercial e Logística .....	105
<b>8. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>107</b>
<b>9. REFERÊNCIAS .....</b>	<b>110</b>



## 1. INTRODUÇÃO

A gênese da Geopolítica foi com o sueco Rudolf Kjellén, acadêmico e professor, geógrafo, politólogo, sendo intensamente influenciado pela cultura germânica em ascensão no século XIX, publicando, em 22 de março de 1901, em um vespertino de Gotemburgo, o artigo “A política como ciência” (*Politik och Vetenskap*), cujo tema central era as relações do Estado com a sua moldura geográfica, em outras palavras, o país no qual o Estado se desenvolve (CORREIA, 2012, p. 230).

Kjellén analisava o Estado fazendo analogia com um indivíduo enquanto ser vivo no processo político, como ciência, tenta entender como o Estado se relacionava a política com as ciências, que são a jurisprudência, a sociologia, a etnografia, a história e a geografia. No campo específico da relação da política com a geografia chamou geopolítica, assim nascia o termo. Foi mais utilizado por Élisée Reclus (1830-1905) e Friedrich Ratzel (1844-1904) no final do século XIX, sendo esses os maiores geopolitólogos da área da Geografia (CORREIA, 2012, p. 230).

Assim, Correia (2012) faz um parâmetro sobre a geopolítica:

Quando as teorias geopolíticas começaram a impor-se como projetos estruturados para conquista e expansão do poder das grandes potências, logo como teorias justificativas, comprometidas, em situação, deturpando a ideia original do seu fundador Rudolf Kjellén, transformaram-se em verdadeiras teorias geoestratégicas, porque passaram a fundamentar-se na análise dos fatores geográficos com vista a alcançar objetivos políticos através da gestão de meios de coação violentos. Hoje, a designação corrente de geopolítica aplica-se predominantemente a elaborações teóricas que são do domínio da geoestratégia. (p.244-245).

A geopolítica sendo o estudo das relações entre os Estados e as suas relações com o espaço geográfico. Ela busca entender como o espaço geográfico e as relações entre os Estados afetam a política mundial. Alguns dos assuntos estudados na geopolítica são as relações internacionais, a segurança nacional, a política externa, os conflitos regionais e a economia global. A geopolítica contemporânea é qualificada por uma crescente disputa pela concentração de poder e pelo controle e acesso facilitado a recursos naturais.

A geoeconomia é um conceito que surge da interseção com a geopolítica, especialmente no contexto das relações internacionais, onde

frequentemente se refere à política externa e às estratégias competitivas entre nações. Edward Luttwak, um dos pioneiros no uso do termo, discute em seu texto "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce" (1990) os principais elementos que moldam o debate geoeconômico.

Para entender as bases do conceito de geoeconomia, é podemos estabelecer a distinção entre economia e geografia. A economia se dedica ao estudo da produção, distribuição, circulação e consumo de bens e serviços, como elucidado por Furtado (1959). Por outro lado, a geografia se concentra na análise da distribuição das atividades humanas no espaço, reconhecendo que o espaço não é apenas um palco passivo, mas também um fator que molda e é moldado por essas atividades e pelas relações de poder, sejam elas materiais ou imateriais, conforme apontado por Santos (1996).

Dentro do campo da geografia, a geografia econômica emerge como uma subárea que se debruça sobre o estudo das atividades produtivas humanas. Essa disciplina examina como essas atividades se organizam, se distribuem, circulam e são consumidas no espaço geográfico, além de investigar as complexas interconexões e contradições que as permeiam. (Manzagol, 1985)

A geoeconomia, por sua vez, se configura como uma subárea ainda mais específica da geografia econômica, posicionando-se lado a lado com a geopolítica. Seu foco reside na análise das estratégias econômicas empregadas por Estados e corporações visando alcançar objetivos geopolíticos, evidenciando a intrínseca relação entre o poder econômico e o poder político em um mundo globalizado. Em essência, a geoeconomia se destaca por sua ênfase na dimensão geoestratégica das ações econômicas, revelando como decisões e políticas econômicas podem ser utilizadas como ferramentas para influenciar o cenário geopolítico e alcançar vantagens competitivas em escala global.

Para a geografia econômica, que tanto trabalha com as economias de escala, como com as escalas cartográficas, o conceito permaneceu ambíguo e impreciso. Hoje, entretanto, a necessidade de compreender a espacialidade da dinâmica geral do capitalismo, sem perder de vista as especificidades do local, impõe que se estabeleça distinções entre as escalas geográficas ou entre os níveis de análise espacial, precisando-os como instrumentos interpretativos do processo de desenvolvimento desigual do capital em sua dimensão territorial. (Egler, 1993, p.22)

Esta pesquisa realiza uma análise delineada, guiada por uma abordagem teórico-metodológica, com o objetivo de identificar e explorar recortes essenciais relacionados ao desenvolvimento geoeconômico na América do Sul, concentrando-se especialmente na Estrada do Pacífico. A investigação busca compreender as ações dos Estados-nações e seus objetivos na promoção do desenvolvimento econômico e da integração regional, com atenção particular às dinâmicas fronteiriças e à *performance* geoeconômica<sup>1</sup> das áreas envolvidas.

É importante destacar que este estudo possui um caráter preliminar e exploratório, com a intenção de estabelecer uma base sólida para futuras investigações. O trabalho não se propõe a ser conclusivo ou vinculativo, mas sim a abrir caminhos para um entendimento mais abrangente e profundo sobre a integração da infraestrutura regional. Ao consolidar o conhecimento apresentado, espera-se que este estudo sirva como uma referência qualificada para reflexões e estudos subsequentes sobre a integração regional na América do Sul.

A estrutura desta pesquisa está organizada para desempenhar com objetivos específicos em cada etapa dividida em capítulos. Primeiramente, o estudo apresenta a metodologia adotada, detalhando os recortes geográficos e analíticos utilizados, explicando como os dados serão coletados e interpretados. Essa abordagem busca fornecer uma visão clara e transparente dos métodos aplicados, utilizando ferramentas como tabelas, *dashboards* e mapas para demonstrar as informações e resultados.

Em seguida, a análise explora como a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) desenvolveram projetos para promover a integração da região, com ênfase no Corredor Bioceânico do Pacífico ou a Estrada do Pacífico que vamos tratar como uma Rede Bioceânica.

Posteriormente, o estudo se concentra no Brasil, avaliando suas características geoeconômicas e geoeconômicas, tal parte examina o impacto

---

<sup>1</sup> A capacidade de uma região em gerar riqueza e desenvolvimento econômico, levando em consideração fatores como recursos naturais, infraestrutura, capital humano, políticas públicas e investimentos privados, a *Performance* Geoeconômica de sub-regiões na América do Sul é importante para compreender as potencialidades e desafios de cada região e para orientar políticas públicas e investimentos que possam contribuir para o desenvolvimento econômico. (Ribeiro-Silva, 2022). Disponível em: <https://bit.ly/3niZIW4>

do aumento das trocas comerciais e a crescente influência da China nas relações geoeconômicas. Além disso, investiga os estados mediterrâneos brasileiros — aqueles sem saída direta para os oceanos — e como estão sendo impactados pelas redes bioceânicas, avaliando variáveis como população, PIB e exportações para entender a *performance* geoeconômica desses estados.

Por seguinte, a pesquisa segue na análise da *performance* geoeconômica dos municípios brasileiros ao longo da Estrada do Pacífico no Acre. Esse segmento avalia os impactos econômicos, sociais e de infraestrutura gerados pela estrada, utilizando os dados e conceitos discutidos anteriormente. Serão explorados os desafios enfrentados, a execução dos projetos e os resultados observados até o momento.

Através dessa estrutura, o estudo visa demonstrar como as dinâmicas geoeconômicas e geopolíticas da região têm evoluído ao longo dos anos, influenciadas por diversos fatores globais. A globalização permite que os impactos locais sejam sentidos em escala global, e esta pesquisa busca explorar essas interconexões, oferecendo insights sobre o futuro da integração regional na América do Sul.

Com as dinâmicas e impactos fronteiriços que fazem parte de uma agenda de integração regional, vamos demonstrar nos capítulos posteriores o recorte regional, que chamamos de cluster, que são áreas que estão inseridas na Estrada do Pacífico. Desse modo, analisamos com dados qualitativos e quantitativos como se dão as infraestruturas, instituições, a geopolítica e geoeconomia da região de tríplice fronteira que são Bolívia-Brasil-Peru.

Temos assim, uma análise de como se dão as dinâmicas em que os atores regionais como o Estado e as Instituições desempenham para que possam chegar a alternativas de saída para o oceano Pacífico onde se demonstram os fluxos comerciais, ligando os Interesses dos atores da América do Sul e China, em busca, da integração regional e o desenvolvimento econômico.

## 2. METODOLOGIA E RECORTE REGIONAL

A pesquisa atual é conduzida em um período de incertezas geoeconômicas e geopolíticas (2024) que têm provocado mudanças significativas nos setores de integração regional, economia, alianças políticas e globalização. O objetivo é analisar como esses contextos geoeconômicos e geopolíticos se manifestam, delimitando-os por capítulos subsequentes.

Para isso, serão analisadas as diferentes áreas econômicas, políticas e sociais, avaliando como elas influenciam o que chamamos de *Performance* Geoeconômica como a capacidade de gerar riquezas e o desenvolvimento das regiões analisadas. Ao longo do estudo, a *performance* será analisada a partir da perspectiva de determinadas áreas e seus recursos, revelando a dimensão dessa análise. Para analisar esta tipologia de dimensão territorial, utilizamos a divisão do país (Brasil) em regiões geoeconômicas proposta por Geiger (1964; 1969) e Egler (1993; 2009).

O principal objetivo deste trabalho é identificar a *Performance* Geoeconômica da Estrada do Pacífico, com ênfase nos municípios inseridos nessa rede no Estado do Acre. Para abordar esse tema, é necessário primeiro entender o contexto em que a Estrada do Pacífico se formou e como ela se desenvolve geoeconomicamente, considerando também as nuances geopolíticas, como a integração entre os países e os projetos voltados para o desenvolvimento regional. Tudo isso será examinado em um momento de mudanças locais, regionais e globais nas quais a estrada está inserida.

Para fornecer um panorama abrangente da Estrada do Pacífico, é eficaz adotar uma visão ampla que considere a relação entre o Brasil e a América do Sul, sendo o Brasil um dos maiores impulsionadores de acordos, projetos e financiamentos relacionados ao desenvolvimento da integração regional, especialmente no período pós-pandemia de COVID-19<sup>2</sup> a partir de 2021.

Em um primeiro momento, iremos demonstrar como o Brasil se posiciona como ator basilar no contexto de América do Sul, sendo o principal incentivador das políticas anteriormente promovidas pelo COSIPLAN/IIRSA, que visam o desenvolvimento regional por meio da criação de infraestruturas que facilitam a

---

<sup>2</sup> A Covid-19 é uma infecção respiratória aguda causada pelo coronavírus SARS-CoV-2 - Disponível em: <https://bit.ly/3z9H1xN>



integração geopolítica e geoeconômica. Essas infraestruturas permitem que os produtos sejam exportados de maneira eficiente e competitiva, além de reduzir o tempo de transporte para produtos importados de países asiáticos.

Posteriormente, será traçada uma análise dos estados mediterrâneos do Brasil e da Nova Marcha para o Oeste. Onde serão observados dados populacionais, econômicos e políticos que ilustram a importância estratégica de uma saída pelo Oceano Pacífico para um país de dimensões continentais como o Brasil, bem como esses estados brasileiros, sem acesso direto aos oceanos que são mediterrâneos, estão diretamente envolvidos nas redes bioceânicas que conectam o interior do país à costa Oeste da América do Sul.

Então, a sua lógica chega a países de todo o planeta e difunde-se através do poder integrado nas redes globais de capital, bens, serviços, comunicação, informação, ciência e tecnologia. Aquilo a que chamamos globalização é outra maneira de nos referirmos à sociedade em rede, ainda que de forma mais descritiva e menos analítica do que o conceito de sociedade em rede implica. Porém, como as redes são seletivas de acordo com os seus programas específicos, e porque conseguem, simultaneamente, comunicar e não comunicar, a sociedade em rede difunde-se por todo o mundo, mas não inclui todas as pessoas (Castells, 2005, p. 18)

Tais redes são constituídas por um conjunto estratégico de serviços (*Hub*<sup>3</sup> de serviços) e infraestruturas que promovem interações econômicas significativas e evidenciam a importância da geografia econômica na configuração dos padrões de desenvolvimento, com a articulação dos Estados Mediterrâneos no Brasil que são aqueles que não tem uma saída direta para os oceanos.

[...] a competitividade entre as corporações se acirra e o domínio tático dos lugares e das redes de transporte e logística é o diferencial nos ganhos de produtividade. A questão geoeconômica das cadeias produtivas é um ponto a ser pensado na Geografia, no entanto, geralmente ele não vem à tona seja por negligência ou por ranço analítico (Ribeiro-Silva, 2016, p. 200)

A análise, desse modo, segue se concentrando na região abrangida pela Estrada do Pacífico com o enfoque dos municípios do Acre. Tanto as fronteiras mediterrâneas, consideradas aqui por seu potencial bioceânico, quanto aquelas

---

<sup>3</sup> Um hub, em sua essência e tradução do inglês, representa um ponto central onde diversos elementos convergem ou se interconectam. Este conceito é amplamente aplicado em diversos contextos, desde a tecnologia, transporte e até mesmo em espaços virtuais. Disponível em: <https://bit.ly/48qfJJE>

ao longo da Estrada do Pacífico, serão consideradas por sua capacidade de complementaridade e potencial para estabelecer regiões ou sub-regiões geoeconômicas. A análise busca demonstrar como os corredores bioceânicos, ao conectarem essas regiões, formam cadeias de serviços que promovem a integração e o desenvolvimento das áreas envolvidas se tornando redes.

[...] os corredores bioceânicos, que são instrumentos específicos na integração infraestrutural de transportes, podendo assumir diversos modais, tais quais: hidroviário, ferroviário, rodoviário, dutoviário e aéreo. Oliveira (2010) entende que os corredores são segmentos que ligam a área de produção e consumo, a partir de sistemas integrados entre dois ou mais modais. Como se tratam de corredores no eixo Brasil-Peru, a ligação bioceânica se faz entre o Oceano Atlântico, costeiro ao primeiro, e o Oceano Pacífico, costeiro ao último. (Silva Junior, 2019, p. 30)

Essa dissertação oferecerá uma leitura e compreensão dos fluxos do comércio internacional na área de estudo, demonstrando como as redes bioceânicas aumentam a competitividade dos produtos brasileiros no mercado Oriental, permitindo a expansão das trocas comerciais com países como China e Índia. Além disso, essa iniciativa é crucial para o desenvolvimento regional, conectando as duas grandes macrorregiões geoeconômicas da América do Sul: a Oriental, voltada para o Oceano Atlântico, e a Ocidental, voltada para o Oceano Pacífico. A pesquisa foca na *Performance* Geoeconômica, concentrando-se na avaliação do desempenho econômico de uma região específica, como os municípios do Acre ao longo da Estrada do Pacífico.

E podem (Redes), ao mesmo tempo, ser flexíveis e adaptáveis graças à sua capacidade de descentralizar a sua *performance* ao longo de uma rede de componentes autônomos, enquanto se mantêm capazes de coordenar toda esta atividade descentralizada com a possibilidade de partilhar a tomada de decisões. (Castells, 2005, p. 18)

Em seguida, vamos analisar o que chamamos *cluster*<sup>4</sup> segundo os municípios do lado brasileiro que se envolvem nos processos fronteiriços com gargalos na região onde a Estrada do Pacífico se encontra tendo sua influência direta nas cidades peruanas e bolivianas, que estão na faixa de tríplice fronteira.

A metodologia de cluster aplicada ao estudo da região tri-fronteira Brasil-Bolívia-Peru em uma abordagem multidisciplinar e integrada, destinada a compreender e planejar estrategicamente esta área de grande importância

---

<sup>4</sup> Clusters, em uma tradução literal do inglês, significa “agrupamento” ou “aglomerado”. Disponível em: <https://sforce.co/3A4VQ5b>

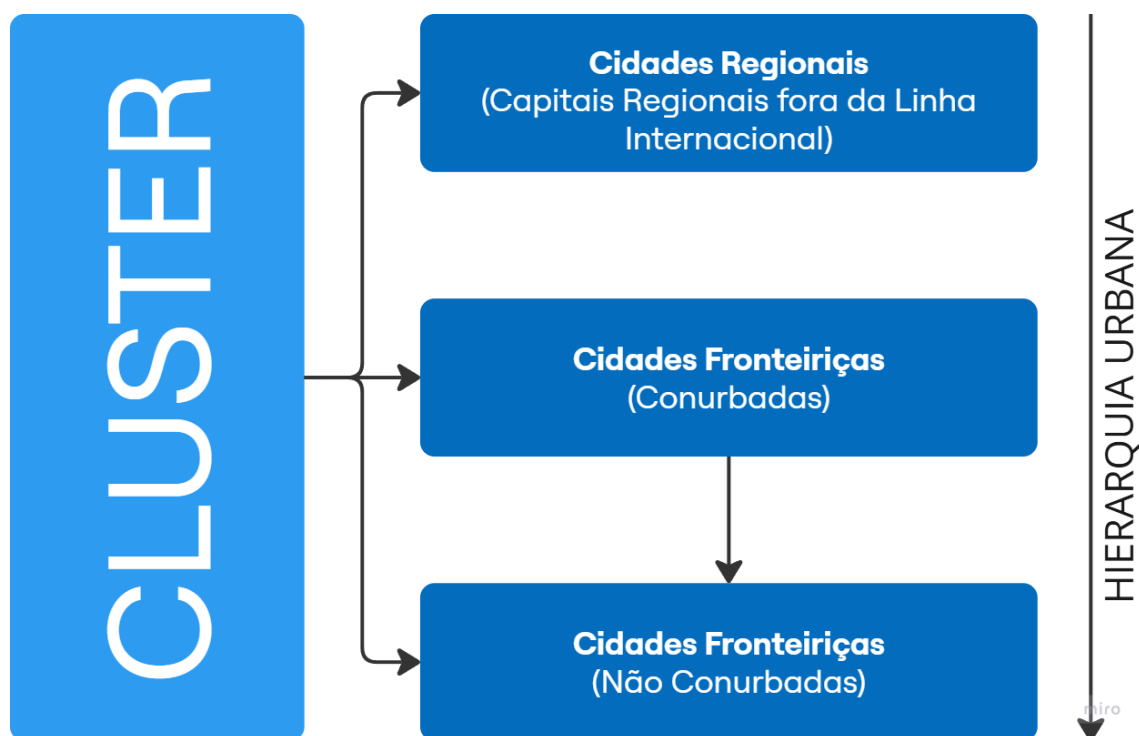
geoestratégica. Para delimitar o cluster, são aplicados critérios que consideram tanto características geoeconômicas quanto geoambientais. Isso envolve uma seleção cuidadosa de variáveis (relevo, clima, hidrografia, solos e litologia) que ajudam a definir a configuração territorial do cluster. Além disso, é realizada uma análise aprofundada de indicadores socioeconômicos, como renda, emprego, educação e infraestrutura, com o objetivo de identificar tanto as fraquezas quanto as potencialidades da região.

A metodologia também integra abordagens já estabelecidas, como as Regiões Geográficas Imediatas e Intermediárias definidas pelo IBGE em 2017, que abrangem 22 municípios do estado do Acre, Brasil. Esses recortes regionais são complementados por uma série de estudos regionais e territoriais, como a Rede Urbano-Regional (REGIC 2007) e os conceitos de Territórios-rede e Territórios Zona, de Haesbaert (2004). Esses estudos fornecem a base analítica para uma nova regionalização, que substitui as antigas mesorregiões e microrregiões, oferecendo uma perspectiva mais atualizada e relevante.

Na análise do cluster são feitas adaptações nas variáveis e na escala geográfica para alinhar a metodologia com a divisão geoeconômica do Brasil, conforme proposto por Geiger (1964; 1969) e Egler (1993; 2009). Esses ajustes permitem que a análise coincida com os limites das unidades federativas brasileiras e que as variáveis sejam aplicáveis também na escala sul-americana, levando em conta a dinâmica fronteiriça da região, conforme a imagem 1 indica.

A metodologia orienta a identificação de ações prioritárias para intervenção territorial. Com base na análise detalhada, são propostas estratégias para fortalecer o cluster, promovendo o desenvolvimento sustentável e explorando o potencial bioeconômico e geoestratégico da região. Assim, essa metodologia oferece uma base sólida para o planejamento e a intervenção estratégica na região tri-fronteira, combinando aspectos teóricos, metodológicos e práticos para um desenvolvimento regional integrado e sustentável.

**Imagem 1 - Cluster tri-fronteira em esquema metodológico e analítico.**



**Elaborado:** Silva, A. M. (2024)

Pela busca de saídas ao oceano pacífico, esses atores regionais e extrarregionais como o papel do Estado com suas políticas de incentivo ou mesmo as instituições inseridas nesse contexto vão servir de base para que possamos analisar e observar a dinâmica regional.

Esse processo envolve a análise de indicadores e métricas disponíveis em portais de dados públicos e privados dos países, estados e municípios selecionados para esta pesquisa. Entre as fontes utilizadas, destacam-se o Índice de Vulnerabilidade Social (IPEA, 2021), Produto Interno Bruto Municipal, *shapefiles* de limites administrativos dos estados e municípios ligados à Estrada do Pacífico (IBGE, 2023), aportes de investimento em infraestrutura (BNDES, 2022), área ocupada com safras sazonais (MAPA, 2021), trocas comerciais – exportação e importação (SECEX, 2022) (ALICE/WEB, 2022), dados socioeconômicos da Bolívia (INE), dados socioeconômicos do Peru (INEI), dados de desmatamento (RAISG, 2022), e dados de hidrografia (HydroSHEDS, 2023), entre outros.

Como descrito anteriormente, a pesquisa analisa uma sub-região da América do Sul, com o Brasil desempenhando um papel central, antes de se concentrar na nova marcha para o Oeste, demonstrando como os estados

mediterrâneos, que não possuem saída direta para o mar, estão envolvidos nas redes bioceânicas que facilitam o acesso ao Oceano Pacífico. Com o recorte feito no QGIS v.3.28, serão analisados os municípios e estados brasileiros inseridos no contexto da Estrada do Pacífico, avaliando como essa infraestrutura impacta a expansão para o Oeste e a busca por uma saída para o Pacífico.

Essas abordagens, que se desdobram ao longo dos capítulos, seguem uma lógica teórico-metodológica para ampliar a identificação dos recortes analisados, utilizando dados e observando as atuações dos Estados-nações em sua busca pelo desenvolvimento geoeconômico. A discussão sobre fronteiras do recorte que indicamos como cluster será analisada no contexto dos dados, avaliando como a *Performance* Geoeconômica do Brasil, dos estados mediterrâneos e dos municípios ao longo da Estrada do Pacífico se manifesta nesse esforço para alcançar o Oceano Pacífico como alternativa de escoamento de produtos e produção de bens e serviços.

Este estudo é preliminar, não conclusivo e não vinculativo, destacando a importância da continuidade e aprofundamento das pesquisas a partir das discussões apresentadas. A expectativa é que o conhecimento consolidado nesta dissertação possa servir como base para a retomada qualificada das discussões sobre a integração da infraestrutura regional, além de fornecer subsídios técnicos para a tomada de decisões governamentais sobre o tema.

### **3. AMÉRICA DO SUL E BRASIL: PANORAMA DA INTEGRAÇÃO REGIONAL**

A América do Sul, situada entre o Oceano Pacífico Sul e o Oceano Atlântico Sul, apresenta características geográficas e geológicas únicas. O continente se assemelha a um grande triângulo com costas recortadas e diversos sistemas de ilhas, o que sugere historicamente uma menor propensão à vida marítima.

O relevo da América do Sul está contextualizado na macro-compartimentação e geodinâmica do continente, que por sua vez depende da geotectônica global, ou seja, no entendimento da teoria da Tectônica de Placas. Os fatos geotectônicos, tanto do passado como do presente, são interpretados através do arcabouço global do planeta, e os fatos locais e regionais só podem ser entendidos também nesse contexto. As terras emersas atuais do planeta se configuram em macroestruturas geológicas muito antigas do Pré-Cambriano médio e inferior



(Arqueozóico) através dos Crátons. Agregados a essas megaestruturas desenvolveram-se outros arranjos estruturais com características de faixas ou cinturões de dobramentos datados do Pré-Cambriano Superior (Proterozóico) aqui denominados de Cinturões Orogenéticos Antigos. Sobre essas estruturas antigas os processos erosivos e deposicionais geraram as grandes Bacias Sedimentares Paleo-mesozoicas com diferentes condições climáticas, tectônicas e marinhas. Estas bacias formaram-se predominantemente sobre e entre crátons e cinturões orogenéticos antigos. Esse complexo conjunto de megaestruturas que fazem parte da litosfera do planeta, estão assentadas sobre o manto, que é composto por material viscoso, sobreposta pelo mais denso e quente. A menor densidade das rochas que compõem as terras emersas, combinada com os movimentos crustais decorrentes das forças endógenas, possibilita uma vigorosa dinâmica da crosta litosférica que ao longo dos tempos geológicos mais recentes agregaram novas formações rochosas, novos arranjos estruturais e conseqüentemente macro formas do relevo, que também se submetem aos longos processos erosivos e deposicionais, sobretudo, do período Cretáceo ao Cenozóico (Terciário e Quaternário). Estas novas megaestruturas e macroformas do relevo estão representadas por extensa cadeia orogenéticas (Andes), amplas depressões interiores e planícies como da Depressão Central Sulamericana e por Planaltos, Serras e Depressões, estas últimas produzidas por longos períodos erosivos ao longo do Cenozóico. (Ross et. al., 2019, p. 62)

A Cordilheira dos Andes, que se estende do sul do Chile ao norte da Venezuela, dividindo o continente em duas partes: a oriental, com planaltos e planícies estáveis, e a ocidental, com dobramentos montanhosos mais recentes e geologicamente instáveis. A cordilheira também influencia a hidrografia, com destaque para a bacia do Amazonas, que abriga um dos maiores rios do mundo e despeja no Atlântico um quinto da água doce do planeta. A costa do Pacífico, com sua topografia acidentada, contrasta com a costa leste, especialmente na Bacia do Rio da Prata, que apresenta uma extensa planície fértil e irrigada (Nogueira, 2015).

A cordilheira é o resultado de processos geológicos relacionados à movimentação das placas tectônicas, principalmente a sul-americana, a de Nazca e a do Pacífico. A formação da Cordilheira deve-se à subducção das placas de Nazca e do Pacífico sob a placa Sul-Americana, mecanismo que explica os intensos processos geotectônicos no continente e fornece indicações sobre a evolução do relevo brasileiro. (Ross et. al., 2019)

[...] Zalan (2004), ao sintetizar dados produzidos por diversos autores sobre a orogenia andina, indica que o processo de formação da Cordilheira Andina se deu por fases de dobramentos que se iniciam no Cretáceo Médio (96/106 milhões de anos), denominada de fase Mochica, pré-Andina. A essa fase inicial de dobramentos acrescentam-se outras, como a fase Peruana Cretáceo, pouco mais recente, da ordem de 83 a 87 milhões de anos; a fase Cordilheira Ocidental, também do Cretáceo Superior, com tempo da ordem de 65 a 74 milhões de anos. (Ross et. al., 2019, p. 67)

O Brasil tem interferência direta com a formação dos Andes, assim sendo o país mais extenso da América do Sul, ocupa quase metade do continente (47,3%) com uma área de 8,5 milhões de quilômetros quadrados, sendo o quinto maior do mundo. O território é formado por um bloco contínuo com poucas ilhas, atravessado pela linha do Equador ao norte e pelo Trópico de Capricórnio ao sul. O país é uma república federativa com 26 estados, o Distrito Federal e 5.570 municípios. Faz fronteira com a maioria dos países sul-americanos, exceto Equador e Chile, e possui uma costa de 7.367 quilômetros banhada pelo Oceano Atlântico (Brasil, 2024).

A população da América do Sul em 2001 contava com um total de 354.472.074 milhões que correspondia 5,69% da população mundial. Em 2021 teve um aumento de 22.51%, que corresponde a 434.250.377 milhões, em relação a população mundial teve um decréscimo de 5,49%, como podemos observar na tabela 1, segundo os dados do World in Data.

**Tabela 1 – População dos Países da América do Sul (2001 – 2021)**

<b>País</b>	<b>Área km²</b>	<b>População - 2001</b>	<b>População 2021</b>
<b>Argentina</b>	2.766.890	37.480.492	45.276.788
<b>Bolívia</b>	1.098.580	8.746.087	12.079.474
<b>Brasil</b>	8.510.417	178.211.890	214.326.220
<b>Chile</b>	756.950	15.523.973	19.493.184
<b>Colômbia</b>	1.138.910	39.837.876	51.516.560
<b>Equador</b>	283.560	12.845.523	17.797.736
<b>Guiana</b>	91.000	759.816	804.571
<b>Guiana Francesa</b>	214.999	171.415	297.462
<b>Paraguai</b>	406.750	5.211.540	6.703.802
<b>Peru</b>	1.285.220	27.014.912	33.715.464
<b>Suriname</b>	163.270	487.402	612.989
<b>Uruguai</b>	176.220	3.300.938	3.426.265
<b>Venezuela</b>	912.050	24.880.210	28.199.862
<b>Mundo</b>	-	6.230.747.000	7.909.295.000

**Fonte:** World in Data (2023)

Com os dados populacionais podemos prosseguir para a análise do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos países da América do Sul entre os anos de 2001 e 2021, mostrado na tabela 2, nos quais observamos tendências significativas no desenvolvimento humano na região.

O IDH (Índice de desenvolvimento humano), lançado na década de 1990 pela Organização das Nações Unidas (ONU), se propôs a verificar o nível de desenvolvimento de um país utilizando-se de indicadores de desempenho, frente aos aspectos econômicos e sociais para medir a qualidade de vida e as condições essenciais da sociedade, sendo contrária às velhas mensurações em que a economia do sujeito se destacava os aspectos sociais intrínsecas a ele. Nesse sentido, o IDH passou a ter um peso fundamental para mensurar o desenvolvimento humano (Dalberto et. al., 2015).

Sendo assim, a Argentina registrou um notável aumento, passando de 0.784 para 0.842, indicando melhorias substanciais ao longo dessas duas décadas. A Bolívia e o Brasil também apresentaram avanços em seus IDHs, saindo de 0.632 para 0.692 e de 0.686 para 0.754, respectivamente, sugerindo melhorias nas condições de vida e educação.

Destaca-se o desempenho notável do Chile, que exibiu uma ascensão consistente no IDH, indo de 0.768 para 0.855. Esse aumento sugere significativos progressos socioeconômicos no país ao longo do período analisado. A Colômbia e o Equador também testemunharam aumentos em seus IDHs, indicando melhorias nas condições de vida e educação.

A Guiana mostrou uma notável evolução com seu IDH subindo de 0.584 para 0.714, evidenciando avanços consideráveis em seu desenvolvimento humano. No entanto, os dados para a Guiana Francesa não estão disponíveis, o que impossibilita uma análise abrangente.

O Paraguai, o Peru e o Suriname registraram progressos em seus IDHs, refletindo melhorias nas condições sociais e econômicas desses países. O Uruguai manteve uma trajetória positiva, passando de 0.760 para 0.809, indicando um desenvolvimento contínuo. Por outro lado, a Venezuela manteve um IDH relativamente estável, oscilando de 0.689 para 0.691. Essa estabilidade sugere um cenário mais constante nas condições de desenvolvimento humano, apesar dos desafios enfrentados pelo país.

**Tabela 2 – IDH de Países da América do Sul (2001 – 2021)**

País	IDH 2001	IDH 2021
<b>Argentina</b>	0.784	0.842
<b>Bolívia</b>	0.632	0.692
<b>Brasil</b>	0.686	0.754
<b>Chile</b>	0.768	0.855
<b>Colômbia</b>	0.667	0.752
<b>Ecuador</b>	0.693	0.740
<b>Guiana</b>	0.584	0.714
<b>Guiana Francesa</b>	-	-
<b>Paraguai</b>	0.655	0.717
<b>Peru</b>	0.684	0.762
<b>Suriname</b>	0.674	0.730
<b>Uruguai</b>	0.760	0.809
<b>Venezuela</b>	0.689	0.691

Fonte: Word in Data (2023)

No ano de 2022, a faixa de fronteira do Brasil com a América do Sul, com uma extensão de 150 km, compreende uma área total de 1.421.344,688 km<sup>2</sup>, abrangendo aproximadamente 16,7% da superfície do país. A soma das áreas totais dos municípios, que se encontram total ou parcialmente dentro dessa faixa, alcança 2.265.118,167 km<sup>2</sup>, o que corresponde a cerca de 26,6% do território brasileiro. Esses valores estão de acordo com os dados recentemente divulgados referentes à malha municipal. É relevante notar que essas somatórias incluem as áreas da Lagoa do Patos e Lagoa Mirim, ambas situadas no estado do Rio Grande do Sul (IBGE, 2022).

O regionalismo internacional tem uma relevância mais destacada mundialmente a partir do pós-Segunda Guerra Mundial, devido a difusão de diferentes regionalismos em várias partes do Mundo. Com a globalização isso teve uma proliferação de acordos regionais com as mais variadas temáticas, compromissos e estruturas institucionais de negociação na busca de integrar regional determinadas áreas.

[...] quando do surgimento e da intensificação de várias formas de regionalismo, atraíram a atenção dos especialistas pelo elevado número de esquemas regionais que se expandiram ou se conformaram na década seguinte. Em conjunção com as dinâmicas que caracterizaram a integração da região, o debate acerca do regionalismo na América Latina não se fez menos expressivo. De início, a partir dos anos 1950, as experiências dos processos do denominado regionalismo contemporâneo, que se iniciavam na Europa, disseminam-se aos demais continentes, alinhando-se a projetos já desenvolvidos

localmente, como os promovidos pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL). Na América Latina, o regionalismo desenvolveu-se, destacando-se dois grandes períodos: o regionalismo velho, dos anos 1950 até os anos 1980, e o novo regionalismo, dos primórdios dos anos 1990 até a atualidade, o qual, por sua vez, também se define em duas subdivisões: os regionalismos aberto e pós-hegemônico. Durante o regionalismo contemporâneo latino-americano, blocos de integração regionais expandiram-se na América Latina, como também o desenvolvimento de redes e organizações no âmbito internacional, governamental e não governamental. Tais blocos influenciaram na dinâmica do sistema internacional e propiciaram o multilateralismo das relações entre os países. (Feijó; Corrêa, 2019, p.1)

Na América do Sul como referência dessa integração regional, vamos observar como se dão esses contextos de integração regional na América do Sul – que é uma tentativa de integrar os países sul-americanos –, com a criação de acordos para infraestruturas que se iniciaram nos anos 2000 e que no atual momento de crise geoeconomia e geopolítica que vem desencadeadas nos pós pandemia de COVID-19 a partir de 2021. (Silva, 2022)

O Brasil como “soberano” na América do Sul e impulsionar a integração regional visando uma saída para o oceano pacífico. No entanto, essa perspectiva enfrenta uma série de desafios significativos, um dos principais obstáculos é a tradição brasileira de não intervenção em assuntos internos de outros países, a postura de neutralidade prudente que historicamente marcou suas relações internacionais. Essa característica, enquanto fundamenta uma diplomacia respeitosa, pode limitar a capacidade do Brasil de exercer uma liderança mais assertiva na região.

Aliás, há um receio natural entre os países vizinhos em relação ao Brasil devido ao seu tamanho com suas fronteiras e potencial econômico. Muitos temem que o Brasil se torne uma força hegemônica na América do Sul, o que poderia gerar desconfiança e resistência à sua liderança.

Outro fator é a necessidade do Brasil concentrar seus esforços em resolver problemas internos antes de se engajar em uma liderança regional. Questões como desigualdade social, desafios econômicos e políticos internos exigem atenção e recursos, o que pode restringir a capacidade do país de liderar a integração sul-americana.

[...] o Brasil está na posição de tomar a liderança na América do Sul e impulsionar a integração regional. O mais importante argumento contrário à liderança brasileira é a tradição de não

intervenção do Brasil em outros países e a neutralidade prudente que historicamente caracterizaram as relações internacionais do Brasil, além do medo natural que o país causa nos outros da região como o que tem mais potencial de ser a força hegemônica da América do Sul. Outros argumentos contrários são a necessidade de focar primeiro nos problemas internos e algumas más experiências no financiamento externo. (Souza, 2022, p. 156)

Portanto, com os fluxos de comércio voltados para o oceano pacífico, era necessário criar uma agenda de integração regional que pudesse gerar projetos que abarcassem os objetivos dos países da América do Sul e a China como impulsionador desses projetos, com o foco de criar saídas de escoamento de produtos ao oeste por meio do oceano pacífico.

A IIRSA<sup>5</sup> (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana) implementou corredores bioceânicos no ano de 2000, com o alvo de conectar os oceanos Atlântico e Pacífico na América do Sul através de uma rede de rodovias, ferrovias e hidrovias. Os corredores bioceânicos têm o potencial de impulsionar o crescimento econômico e a integração regional, reduzindo o custo do transporte de mercadorias e facilitando o comércio entre os países da América do Sul e o resto do mundo (BNDS, 2010; BARROS, et. al., 2020).

### **3.1 Revisitando o Projeto IIRSA/COSIPLAN**

A América do Sul é palco de significativas iniciativas de integração regional, como a IIRSA e o COSIPLAN, que buscam fortalecer a conectividade e promover o desenvolvimento por meio de grandes projetos de infraestrutura. No entanto, esses esforços enfrentam desafios consideráveis, como a predominância do transporte rodoviário, a escassez de projetos multimodais e as dificuldades para garantir financiamento adequado. O Brasil, sendo o incentivador com maior relevância na economia da região, desempenha um papel central na promoção dessa integração, buscando reforçar suas conexões com os países vizinhos e expandir seu acesso ao mercado asiático, em especial

---

<sup>5</sup> A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, também conhecida como IIRSA, é um programa conjunto dos governos dos 12 países da América do Sul que visa promover a integração sul-americana através da integração física desses países. O objetivo é modernizar a infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações por meio de ações conjuntas - <https://bit.ly/3X0z8Cw>

à China. A construção de infraestruturas como a Estrada do Pacífico exemplifica essa busca por maior conectividade e acesso a novos mercados.

No início dos anos 2000, o projeto da integração sul-americana ganhou mais força. A I Cúpula dos Presidentes da América do Sul, realizada em Brasília, entre 31 de agosto e 1 de setembro de 2000, demonstrou a importância da infraestrutura como base para o aprofundamento da integração regional com o lançamento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Os projetos da IIRSA foram agrupados em dez eixos: 1) Eixo Andino; 2) Eixo Andino do Sul; 3) Eixo da Hidrovia Paraguai – Paraná; 4) Eixo de Capricórnio; 5) Eixo do Amazonas; 6) Eixo do Escudo das Guianas; 7) Eixo do Sul; 8) Eixo Interoceânico Central; 9) Eixo Mercosul - Chile; e 10) Eixo Peru - Brasil – Bolívia. (SIDSA, 2023, p. 19)

No contexto da evolução do regionalismo na América Latina, os processos de regionalismo internacional na América do Sul à luz da atual crise institucional nos acordos regionais da terceira onda. Essa crise, que se intensificou no século XXI, afeta organizações como a União de Nações Sul-Americanas (Unasul) e a Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América (Alba). Além disso, este estudo aborda as ondas anteriores de acordos regionais, como o Mercado Comum do Sul (Mercosul), representando a segunda onda, e o Pacto Andino, que mais tarde se transformou na Comunidade Andina de Nações (CAN), caracterizando a primeira onda.

Tomando como referência essa trajetória evolutiva do contexto latino-americano, o objetivo geral deste artigo é discutir os processos de regionalismo internacional na América do Sul à luz do atual contexto de crise institucional nos acordos regionais da terceira onda, iniciada neste século – União de Nações Sul-Americanas (Unasul) e Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América (Alba) –, da segunda onda de acordos regionais, que vigorou entre a segunda metade dos anos 1980 e a década de 1990 – Mercado Comum do Sul Mercosul –, e da primeira onda – Pacto Andino, renomeado e reconfigurado na segunda onda como Comunidade Andina de Nações (CAN) –, a qual compreendeu dos anos 1950 aos 1970. (Carvalho; Senhoras, 2020, p. 62-63)

A pesquisa se desenvolve com base na crise evidente do regionalismo internacional, manifestada por processos de fragmentação e desintegração regional em todo o mundo. Procura-se entender se a atual crise dos esquemas regionais na América do Sul possui razões conjunturais e estruturais, e se há explicações genéricas de convergência ou razões específicas que variam entre as diferentes iniciativas regionais.

Um exemplo desse processo contínuo de desconstrução é a efetiva extinção da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL), substituída pelo Foro para o Progresso da América do Sul (PROSUL) em 2019. Essa mudança resultou diretamente no desmantelamento do Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS). Esse ambiente de desagregação também impactou significativamente o desempenho da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e do Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), que têm coordenado projetos de integração física na região desde 2000 (COSTA, 2022, p. 16).

A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) teve impacto ao criar corredores bioceânicos que conectam os oceanos Atlântico e Pacífico, promovendo a integração física entre os países da América do Sul. No entanto, essa iniciativa enfrentou diversos desafios, como a predominância do transporte rodoviário, a falta de projetos multimodais e a dispersão de esforços em iniciativas que, apesar de bem-intencionadas, não alcançaram o impacto esperado na integração regional.

Como a iniciativa IIRSA-Cosiplan demonstrou, existe um forte potencial integrador entre os países que irá fomentar o desenvolvimento econômico e o crescimento principalmente pela infraestrutura, mas não apenas. Os corredores de integração geram desenvolvimento econômico pela criação das obras de infraestrutura e pela facilitação do comércio, pelo escoamento de safra, pelas importações e exportações e pela integração da cadeia produtiva entre os países-membros (Souza, 2022, p.153)

Embora a IIRSA tenha sido apresentada como um projeto liderado pelos governos sul-americanos, sua concepção inicial foi influenciada por organizações como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Corporação Andina de Fomento (CAF), que desempenharam papéis centrais na definição das prioridades e na condução dos projetos. A Unasul, criada em 2008, tentou promover uma governança compartilhada, integrando a IIRSA como secretaria técnica em 2009. No entanto, o desafio de financiamento permaneceu com os bancos multilaterais contribuindo de forma modesta em relação ao volume total de recursos necessários. (Costa; Gonzalez, 2020)

A análise dos dados de financiamento e execução dos projetos da COSIPLAN revela uma abordagem diversificada na busca por recursos, com um total de 655 projetos financiados por diferentes fontes, incluindo o Tesouro



Nacional, investidores privados e organismos internacionais como o BID, CAF e a União Europeia. Embora o investimento total estimado seja de cerca de 198.901,60 unidades monetárias, a execução dos projetos varia consideravelmente. (SIDSA, 2023)

Do ponto de vista da geoeconomia, essa disparidade na execução dos projetos sugere uma necessidade de reavaliar as estratégias de financiamento e implementação, especialmente em projetos de grande escala que dependem de múltiplas fontes de financiamento. A dependência excessiva do transporte rodoviário e a falta de integração multimodal representam desafios estruturais que limitam o potencial de crescimento econômico e de integração regional. Para maximizar os benefícios geoeconômicos, é essencial desenvolver uma infraestrutura que promova a diversificação dos modos de transporte e que esteja alinhada com as necessidades econômicas e geopolíticas da região.

Esses insights revelam que, para alcançar uma integração regional eficaz e sustentável, é necessário um compromisso mais forte com o desenvolvimento de infraestrutura multimodal e a garantia de fontes de financiamento robustas e confiáveis. A eficiência na execução dos projetos é categórico para que a América do Sul possa se posicionar de forma competitiva no cenário global, especialmente em relação ao acesso ao mercado asiático, onde o Brasil e outros países sul-americanos buscam expandir sua presença econômica.

No entanto, nem a IIRSA e nem o Cosiplan foram capazes de garantir a execução da maior parte dos projetos propostos. O financiamento foi insuficiente, assim como a prioridade dada pelos governos da região às obras, às ações e aos projetos. O financiamento das obras de integração da infraestrutura continua sendo um grande desafio para os países sul-americanos. É necessário alcançar a escala necessária de recursos de forma financeiramente sustentável, sem que os Estados sul-americanos percam a capacidade política de definir a agenda de integração e o seu projeto de desenvolvimento.

O acirramento da concorrência pelo mercado mundial renovou a importância dos projetos de infraestrutura e logística. A China, os Estados Unidos e a União Europeia mantêm em suas agendas políticas a priorização da renovação e construção de infraestrutura interna e internacional. O interesse externo em investir na infraestrutura sul-americana, contudo, não deve diminuir a importância e a responsabilidade dos Estados da América do Sul em reconstruir uma agenda de integração, não apenas nos diferentes modais de transporte, como também em energia e redes digitais. Entre os modais de transporte, cabe

ressaltar a deficiência na integração aeroportuária, o que se torna um obstáculo para a circulação de pessoas e dificulta inclusive a promoção dos negócios e do turismo dentro da região, além de gerar embaraços para a integração postal que poderia alavancar o comércio varejista intrarregional (SIDSA, 2023, p.21)

Com os recentes debates sobre a possível retomada da UNASUL, torna-se oportuno reavaliar a complexa trajetória da integração sul-americana em escala continental, a qual pode ser amplamente compreendida através de sua configuração territorial. Essencialmente, essa configuração se divide em dois grandes compartimentos, cada um com suas respectivas sub-regiões.

A divisão no primeiro compartimento é o Setentrional, que abrange a vasta bacia Amazônica, o litoral noroeste do Pacífico, a porção norte da Cordilheira dos Andes, o Planalto das Guianas e as regiões Centro-Oeste e Nordeste do Brasil. O segundo compartimento é o Meridional, predominantemente ligado à bacia do Prata, incluindo o litoral sudoeste do Pacífico, a seção sul da Cordilheira dos Andes, além do litoral sudeste e sul do Atlântico, a Patagônia e a Terra do Fogo. (SIDSA, 2023)

No compartimento Setentrional, destacam-se projetos significativos de interconexão, predominantemente rodoviários, que se manifestam na forma de corredores, eixos, redes ou rotas. Esses projetos têm como principal objetivo estabelecer a ligação entre pontos terminais distantes, buscando articular as diferentes partes da vasta área que compõe a América do Sul, com um enfoque particular no Brasil. Exemplos incluem a Estrada do Pacífico, que conecta Brasil e Peru ao Pacífico, e as rodovias que ligam Manaus a Caracas, Boa Vista a Georgetown, e Macapá à Guiana Francesa. Como podemos ver no mapa 1 os corredores se desenvolvem pela América do Sul. (SIDSA, 2023)

Esses empreendimentos refletem uma concepção de integração que prioriza a ocupação e a defesa do território, considerando os eixos viários como impulsionadores do desenvolvimento econômico em regiões periféricas e remotas. Essa visão está alinhada com os Eixos Nacionais de Desenvolvimento (END) do Programa Brasil em Ação, implementado durante o governo Fernando Henrique Cardoso. Nessa perspectiva, a infraestrutura rodoviária não apenas conecta territórios distantes, mas também desempenha um papel estratégico na

integração regional ao promover o progresso econômico em áreas tradicionalmente marginalizadas (COSTA, 2022, p. 17).

**Mapa 1 – Redes Bioceânicas na América do Sul**



Elaboração: Silva, A. M. (IIRSA, 2022)

Concordando com a tese de Ribeiro-Silva (2023), as redes bioceânicas oferecem ferramentas mais eficazes para compreender os desafios regionais do ponto de vista geoeconômico. Essas redes, diferentemente dos corredores bioceânicos, são estruturadas de maneira multimodal e interconectada,

envolvendo uma colaboração entre governos subnacionais, Estados-nações e diversas instituições. Esse modelo permite não apenas a facilitação do fluxo de mercadorias e pessoas entre os oceanos Atlântico e Pacífico, mas também aborda de forma mais abrangente os impactos ambientais e sociais, criando oportunidades para o desenvolvimento sustentável das regiões envolvidas.

A infraestrutura é um importante componente do desenvolvimento de um país, seja de maneira direta e imediata, seja de maneira indireta com impacto em outros setores, o que pode ser estendido para o desenvolvimento multinacional. A infraestrutura compartilhada pode facilitar o fluxo de mercadorias e pessoas, aumentando a dinâmica econômica e a criação de cadeias de valor. (Souza, 2022, p. 153)

Ao analisarmos o conceito de corredores bioceânicos, é vale destacar que eles consistem em redes de infraestrutura que incluem rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e outras vias de transporte, conectando os dois oceanos ao longo da América do Sul. No entanto, essas infraestruturas geralmente não são totalmente integradas, com um foco predominante no modal rodoviário, o que limita a eficácia do sistema em termos de diversificação e multimodalidade. Os corredores bioceânicos são projetados para cortar o continente latitudinalmente, com o objetivo de reduzir os custos de transporte e aumentar a competitividade dos produtos sul-americanos no mercado global.

Por outro lado, as redes bioceânicas, conforme descritas por Ribeiro-Silva (2023), vão além da mera interconexão física, incorporando uma rede de transporte multimodal e integrada, administrada por uma variedade de atores, incluindo governos locais e nacionais, além de instituições governamentais e não-governamentais. Essa abordagem permite mitigar as externalidades negativas associadas às cadeias globais de *commodities*, como o desmatamento, e favorece a criação de regiões economicamente robustas. Além disso, as redes bioceânicas integram de forma mais eficaz as dimensões econômicas, ambientais e sociais, oferecendo uma estrutura mais resiliente para o desenvolvimento sustentável.

Nesse sentido, concordamos com Dias (2005) e Santos (1995),

[...] as redes são instrumentos de poder, emergidas no viés da circulação e mobilidade territorial de informações, tecnologia, capitais e recursos. Como instrumento de poder da era globalizada, as redes buscam diferentes escalas temporais para se efetivar no território, como parcerias locais, regionais,

nacionais e globais, e se consolidar espacialmente. (Lima, 2018, p. 46-47)

A análise do Produto Interno Bruto (PIB) dos países sul-americanos entre 2001 e 2022, conforme a Tabela 3, reflete um cenário dinâmico de crescimento econômico na região, embora com variações significativas entre os países. Por exemplo, a Argentina registrou um crescimento de 134% em seu PIB, enquanto a Bolívia experimentou um impressionante aumento de 441%. O Brasil, como a maior economia da região, teve um crescimento de aproximadamente 243%, reforçando sua posição como um dos principais motores econômicos da América do Sul. Outros países, como Chile, Colômbia e Equador, também mostraram expansões consideráveis em suas economias, o que reflete um fortalecimento econômico geral na região ao longo do período analisado.

**Tabela 3 - PIB de Países da América do Sul (2001 – 2022)**

<b>País</b>	<b>PIB (a preços correntes US\$) - 2001</b>	<b>PIB (a preços correntes US\$) - 2022</b>
<b>Argentina</b>	268.696.750.000	631.133.384.440
<b>Bolívia</b>	8.141.516.928	44.008.282.878
<b>Brasil</b>	559.983.634.799	1.920.095.779.023
<b>Chile</b>	71.574.739.559	301.024.724.912
<b>Colômbia</b>	98.200.641.203	343.622.114.560
<b>Equador</b>	24.468.324.000	115.049.476.000
<b>Guiana</b>	712.167.450	14.718.388.489
<b>Guiana Francesa</b>	-	-
<b>Paraguai</b>	8.495.806.432,18	41.722.295.229,23
<b>Peru</b>	52.030.158.775,41	242.631.573.320,79
<b>Suriname</b>	834.279.357,80	3.620.987.993,33
<b>Uruguai</b>	20.898.761.742,24	71.177.146.197,50
<b>Venezuela</b>	122.911.036.746,73	-

**Fonte:** World Bank (2023)

Ao examinar o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) dos países sul-americanos entre 2001 e 2022, juntamente com o aumento do acesso à internet durante o mesmo período, podemos observar importantes insights geoeconômicos sobre a *performance* geoeconômica e a transformação digital na região.

Os dados revelam um crescimento econômico sustentado e diversificado na maioria dos países sul-americanos. O Brasil, Chile e Colômbia, por exemplo, apresentaram um crescimento robusto em termos absolutos e percentuais,

refletindo economias relativamente diversificadas e integradas ao mercado global. O crescimento do Brasil, de aproximadamente duas vezes, consolidou ainda mais sua posição como a maior economia da região. Da mesma forma, o Chile, com um aumento de três vezes, e a Colômbia, com duas vezes mais, destacam-se pela estabilidade macroeconômica e políticas favoráveis ao mercado implementadas durante esse período. Outros países, como Bolívia e Paraguai, também tiveram desempenhos notáveis, com crescimentos de 4 vezes. Esses resultados refletem a expansão econômica, impulsionada por setores-chave como a mineração no caso da Bolívia e a agricultura no Paraguai. Essas economias, tradicionalmente mais periféricas, estão se tornando atores econômicos mais relevantes na região, o que pode influenciar positivamente as dinâmicas de integração regional.

Em paralelo, o acesso à internet na América do Sul entre 2001 e 2020, como mostrado na tabela 4, revelou um crescimento significativo, essencial para a integração e o desenvolvimento econômico nas redes bioceânicas. O Brasil destacou-se como o líder regional, com um aumento impressionante no número de pessoas conectadas, passando de 8,1 milhões para 173,4 milhões, o que representa 55% da população conectada na América do Sul. Esse crescimento na conectividade é crucial para suportar as infraestruturas das redes bioceânicas, que dependem de uma comunicação eficiente e do acesso à informação para facilitar as trocas comerciais e a integração regional.

**Tabela 4 - População com Acesso à Internet na América do Sul (2001 – 2020)**

<b>País</b>	<b>Pop. Internet (2001)</b>	<b>Pop. Internet (2020)</b>	<b>INTERNET EM RELAÇÃO AMÉRICA DO SUL</b>
<b>ARGENTINA</b>	3.665.895	38.505.807	12%
<b>BOLÍVIA</b>	185.457	7.154.552	2%
<b>BRASIL</b>	8.070.316	173.419.624	55%
<b>CHILE</b>	2.965.079	17.042.181	5%
<b>COLÔMBIA</b>	1.137.053	35.544.505	11%
<b>EQUADOR</b>	343.032	11.362.233	4%
<b>GUIANA</b>	7.598	-	-
<b>GUIANA FRANCESA</b>	-	-	-
<b>PARAGUAI</b>	57.264	4.895.026	2%
<b>PERU</b>	2.047.396	21.731.361	7%
<b>SURINAME</b>	14.936	425.312	0%
<b>URUGUAI</b>	367.112	2.952.444	1%
<b>VENEZUELA</b>	1.153.447	-	-

**Fonte:** World in Data (2023)

Os dados analisados indicam que, apesar dos desafios, a América do Sul tem experimentado um crescimento econômico significativo e uma expansão na conectividade digital. Esses fatores são essenciais para o sucesso das redes bioceânicas, que oferecem uma abordagem mais integrada e sustentável para a integração regional, diferenciando-se dos corredores bioceânicos tradicionais. Ao focar não apenas na infraestrutura física, mas também nos aspectos socioeconômicos e ambientais, as redes bioceânicas representam uma evolução na forma como a América do Sul pode enfrentar os desafios da globalização e buscar um desenvolvimento regional equilibrado e sustentável.

A transformação digital surge como um dos motores desse crescimento, especialmente em países como o Brasil e a Argentina. O Brasil se destaca como o líder absoluto em conectividade com um salto expressivo no número de pessoas conectadas, de 8,1 milhões para 173,4 milhões, representando 55% da população conectada na América do Sul. A Argentina, com um aumento de 3,7 milhões para 38,5 milhões de pessoas conectadas, contribui com 12% da população conectada na região. Esse aumento na conectividade é crucial para o desenvolvimento das economias digitais e para a integração das redes bioceânicas, que dependem de uma infraestrutura de comunicação robusta para otimizar o fluxo de mercadorias e serviços.

Nos países da região Andina, como Peru, Colômbia e Equador, que também apresentaram crescimento significativo na conectividade, há um melhor posicionamento para integrar-se a essas redes digitais e aproveitar as oportunidades que surgem com a globalização. O Peru, por exemplo, passou de 2,05 milhões para 21,73 milhões de pessoas conectadas, representando 7% da população conectada regional. No entanto, apesar do crescimento geral, há uma disparidade significativa no acesso à internet entre os países. Enquanto o Brasil lidera, outros países como Bolívia, Paraguai e Suriname ainda enfrentam desafios consideráveis para ampliar sua infraestrutura digital, o que pode criar barreiras à integração econômica plena e ao desenvolvimento das redes bioceânicas.

Esses dados sugerem que a América do Sul está em um caminho de crescimento econômico significativo, embora com variações substanciais entre os países. O aumento da conectividade digital, particularmente em economias maiores como Brasil e Argentina, está transformando a maneira como os mercados funcionam e como os países se integram regionalmente. Para maximizar os benefícios desse crescimento, é essencial que a região invista em infraestrutura digital e multimodal que suporte as redes bioceânicas, reduzindo as disparidades regionais e promovendo um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável.

A geoeconomia da América do Sul, portanto, está em um ponto de inflexão, onde o fortalecimento das redes de conectividade e o aproveitamento das oportunidades de integração podem catalisar ainda mais o crescimento econômico e a inserção competitiva da região nos mercados globais. A análise dos dados fornecidos revela a heterogeneidade no acesso à internet e no crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) entre os países sul-americanos, com o Brasil liderando em ambos os indicadores. Essa heterogeneidade reflete diferentes estágios de desenvolvimento econômico e tecnológico na região, evidenciando tanto oportunidades quanto desafios.

No que diz respeito ao PIB, o Brasil destaca-se como a maior economia da América do Sul, tendo experimentado um crescimento significativo entre 2001 e 2022. Esse crescimento não apenas reflete o fortalecimento econômico do país, mas também sublinha seu papel crucial na liderança regional. A Argentina,



Chile e Colômbia também mostraram aumentos consideráveis no PIB, consolidando suas posições como economias de destaque na região.

No entanto, países como Bolívia e Paraguai, que partiram de uma base econômica menor, mostraram crescimentos percentuais expressivos, o que sinaliza um dinamismo econômico em ascensão. O crescimento impressionante da Guiana, com um aumento percentual elevado em relação ao seu PIB, também merece destaque, especialmente considerando as recentes descobertas de recursos naturais, como petróleo, que prometem continuar impulsionando sua economia.

Quando analisamos o acesso à internet, o Brasil novamente lidera tanto em números absolutos quanto percentuais, refletindo uma transformação digital significativa que é essencial para a integração econômica e o desenvolvimento das redes bioceânicas. Países como Argentina, Colômbia e Peru também demonstraram notáveis aumentos no acesso à internet, o que indica um avanço na infraestrutura digital, essencial para suportar a conectividade necessária ao crescimento econômico e à competitividade regional.

Apesar desses avanços, a análise destaca a disparidade no acesso à internet entre os países sul-americanos. Bolívia, Paraguai e Equador, por exemplo, mostram progressos, mas ainda enfrentam desafios significativos para ampliar a conectividade. Guiana e Suriname, com baixos níveis de conectividade, evidenciam a necessidade de maiores investimentos em infraestrutura digital para garantir que esses países possam integrar-se plenamente à economia digital da região.

Esses dados apontam para uma tendência geral de crescimento econômico e aumento da conectividade digital na América do Sul, mas também sublinham a necessidade de continuar a promover um desenvolvimento mais equitativo. Investimentos direcionados, tanto em infraestrutura física quanto digital, são essenciais para garantir que todos os países sul-americanos possam beneficiar-se de maneira equitativa do crescimento econômico regional.

Nesse sentido, o Brasil, com sua posição de liderança, pode desempenhar um papel fundamental em ajudar a reduzir essas disparidades, promovendo a integração regional através de iniciativas que melhorem tanto a infraestrutura de transporte quanto a conectividade digital. Esses esforços não apenas fortalecerão as economias locais, mas também aumentarão a

competitividade da região no cenário global, especialmente em relação aos interesses de grandes potências econômicas como a China e os Estados Unidos, que têm demonstrado crescente interesse em investir na infraestrutura sul-americana.

## **4. A NOVA MARCHA PARA O OESTE: GEOECONOMIA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO BRASIL DO INTERIOR**

### **4.1 Os contextos e desafios do desenvolvimento regional no Brasil**

O Brasil, sendo o quinto maior país do mundo em extensão territorial, ocupa uma posição singular na América do Sul, com o potencial de exercer uma influência global. Embora o país tenha alcançado notáveis avanços tecnológicos que, por si só, o colocariam entre as maiores economias do mundo, ainda enfrenta profundas disparidades sociais e regionais.

O Brasil conta com 16,9 mil quilômetros de fronteiras com outras dez nações. Essa faixa contempla 588 municípios brasileiros, dos quais 33 são cidades gêmeas<sup>1</sup> e quatro são tríplexes fronteiras, além de dezenas de pontos de contato com os países vizinhos, em territórios nos quais as culturas e as relações sociais fluem para além dos limites formais dos postos aduaneiros. Ao mesmo tempo, dos quase 17 mil quilômetros, cerca de 9 mil são demarcados por rios, lagoas e canais. Ao longo de dois séculos, a integração da infraestrutura regional esteve em um plano secundário. Por uma conjunção de fatores, a prioridade histórica foi demarcar os limites, sem, no entanto, unir os países. (SIDSA, 2023, p.11)

A ascensão do Sudeste Asiático na economia global, marcada pela mudança do eixo econômico do Atlântico Norte para a Ásia-Pacífico, tem sido uma das transformações mais significativas desde a década de 1970. Durante esse período, o Sudeste Asiático experimentou um crescimento econômico notável, acompanhado por avanços tecnológicos e uma intensificação dos fluxos comerciais e de investimentos, consolidando sua importância na região Ásia-Pacífico.

Essa dinâmica teve um impacto significativo na economia brasileira, especialmente nas últimas duas décadas. O crescimento das dimensões produtivas, financeiras e comerciais da China e do Sudeste Asiático impulsionou a demanda global por alimentos, matérias-primas e insumos básicos. O Brasil, aproveitando esse cenário favorável, expandiu suas exportações para a Ásia, com destaque para a China que em 2022 representou 27% do total das exportações brasileiras, somando quase US\$ 90 bilhões (SIDSA, 2023).

A influência da Ásia-Pacífico no contexto brasileiro também se manifesta em transformações territoriais, impulsionando a desconcentração espacial da economia. Nesse cenário, o Centro-Oeste brasileiro desempenha um papel crucial, funcionando como uma área estratégica de interligação entre as bacias

Amazônica e do Prata, com projeção na América do Sul e na conexão entre os oceanos Pacífico e Atlântico.

A proposta histórica de rotas bioceânicas, mencionada por Mario Travassos onde o SIDSA (2023) fala sobre:

[...] em seu livro *Projeção Continental do Brasil* (Travassos, 1935), o antigo território de Mato Grosso seria, ao mesmo tempo, uma plataforma de projeção brasileira rumo ao Pacífico e de atração de vizinhos para o Oceano Atlântico. Travassos propôs a construção de rotas bioceânicas, incluindo a integração ferroviária entre Santos-SP e Corumbá-MS, que se estenderia por todo o território da Bolívia, via Santa Cruz de la Sierra, até a costa do Pacífico. (SIDSA, 2023, p. 24)

Isso evidencia a integração continental, dispor-se não apenas a expansão geográfica do Brasil em direção ao Pacífico, mas também a atração de vizinhos em direção ao Atlântico, a viabilidade de cruzar os Andes para diferentes tipos de carga, destacando variáveis essenciais que incluem o perfil topográfico, comparação com vias tradicionais, impactos ambientais, entre outros.

Certamente, será necessário analisar a viabilidade de cruzar os Andes para cada tipo de carga, em cada uma 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 (BARROS, SEVERO, RIBEIRO & CARNEIRO, 2021 *apud* SIDSA, 2023, p. 24)

A importância dos "estados articuladores" brasileiros, que iremos chamar de estados mediterrâneos, localizados na faixa fronteira entre o Brasil e seus vizinhos sul-americanos. Estados como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia e Acre têm desempenhado um papel fundamental na superação de antagonismos geográficos, conectando o Brasil aos seus vizinhos.

Os dados apresentados sobre as exportações desses estados neotatlânticos ou mediterrâneos revelam uma ascensão ao longo do tempo, representando uma parcela significativa das exportações nacionais em 2022.

Esse crescimento expressivo das exportações e das exportações per capita desses estados evidencia seu papel como catalisadores do comércio exterior brasileiro (SIDSA, 2023).

A interconexão complexa entre o dinamismo econômico do Sudeste Asiático, as mudanças territoriais no Brasil, especialmente na região Centro-Oeste na integração regional e no comércio exterior brasileiro. Esses aspectos apontam para uma transformação significativa nas relações econômicas e comerciais do Brasil em um contexto global em evolução. (Barros et. al., 2021)

Na atual terceira expansão em direção ao Oeste ou marcha para o oeste, observamos o surgimento de discussões entre os países envolvidos sobre questões fronteiriças, geopolíticas e geoeconômicas em relação ao Oceano Pacífico. De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023), o Brasil experimentou um crescimento significativo de 66,58% na concentração urbana no interior do país e 33,42% nas capitais. Nesse contexto, as redes, ou mais especificamente, as redes de estradas bioceânicas, surgem como uma solução eficaz para otimizar o desenvolvimento econômico com acesso ao Oceano Pacífico.

As mudanças significativas impulsionadas por políticas de desconcentração espacial, migração interna de produtores rurais, avanços tecnológicos e pesquisa da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), resultando em alta produtividade no Cerrado e biomas adjacentes. Essa transformação centraliza estados brasileiros na expansão agrícola, levando o país a se expandir para o Oeste em termos demográficos e econômicos, especialmente nas exportações. O dinamismo agrícola na fronteira ocidental brasileira transcende fronteiras nacionais, impactando províncias de países vizinhos como Argentina e Paraguai, que também respondem à crescente demanda da Ásia-Pacífico (SIDSA, 2023. P. 24).

A produção agrícola brasileira tem experimentado forte reconfiguração geoespacial. Isso se deve, entre outros fatores, ao avanço das áreas produtivas em direção ao oeste do território nacional e, conseqüentemente, à crescente distância das culturas agrícolas dos portos tradicionais do Atlântico. Ao mesmo tempo, essa marcha produtiva ao Oeste aproxima os produtos brasileiros de alternativas logísticas disponíveis na costa do Pacífico, à semelhança do que há vinte anos aconteceu com a produção de grãos do Centro-Oeste e as rotas multimodais da Amazônia. O escoamento da produção nacional pelos portos das regiões Sul e Sudeste do Brasil (especialmente

Santos-SP e Paranaguá-PR) ganhou o apoio de alternativas logísticas de portos do Arco Norte, ativando estruturas como Porto Velho-RO, Manaus-AM, Itacoatiara-AM, Santarém-PA, Miritituba-PA, Vila do Conde-PA, Porto de Santana-AP e Itaqui-MA, entre outros. (SIDSA, 2023, p.24)

Os ganhos de *Performance Geoeconômica* do agronegócio brasileiro, impulsionando a expansão da fronteira agrícola em áreas previamente negligenciadas. Em alguns pontos da fronteira, esse padrão de uso da terra ultrapassa fronteiras (RIBEIRO SILVA, 2022). Embora menos resiliente, existe uma janela de oportunidade para que o impacto no desenvolvimento econômico criou uma zona geoeconômica tri-fronteiriça significativa. Contudo, é imperativo exercer cautela, priorizando terras já desmatadas e potencializando características de uma economia de baixo carbono, enquanto mantemos a preservação da floresta como base de uma estratégia essencial.

Apesar de a infraestrutura econômica ser uma estratégia fundamental para a integração, existem inúmeros desafios a serem superados. Um deles é a melhor utilização das bacias hidrográficas, que são essenciais para o abastecimento de água e para a preservação ambiental. Garantir a conexão multimodal, que inclui o transporte terrestre, fluvial e marítimo, para possibilitar a interligação das diferentes regiões, se deve observar como as conexões físicas de transporte, energia e comunicações.

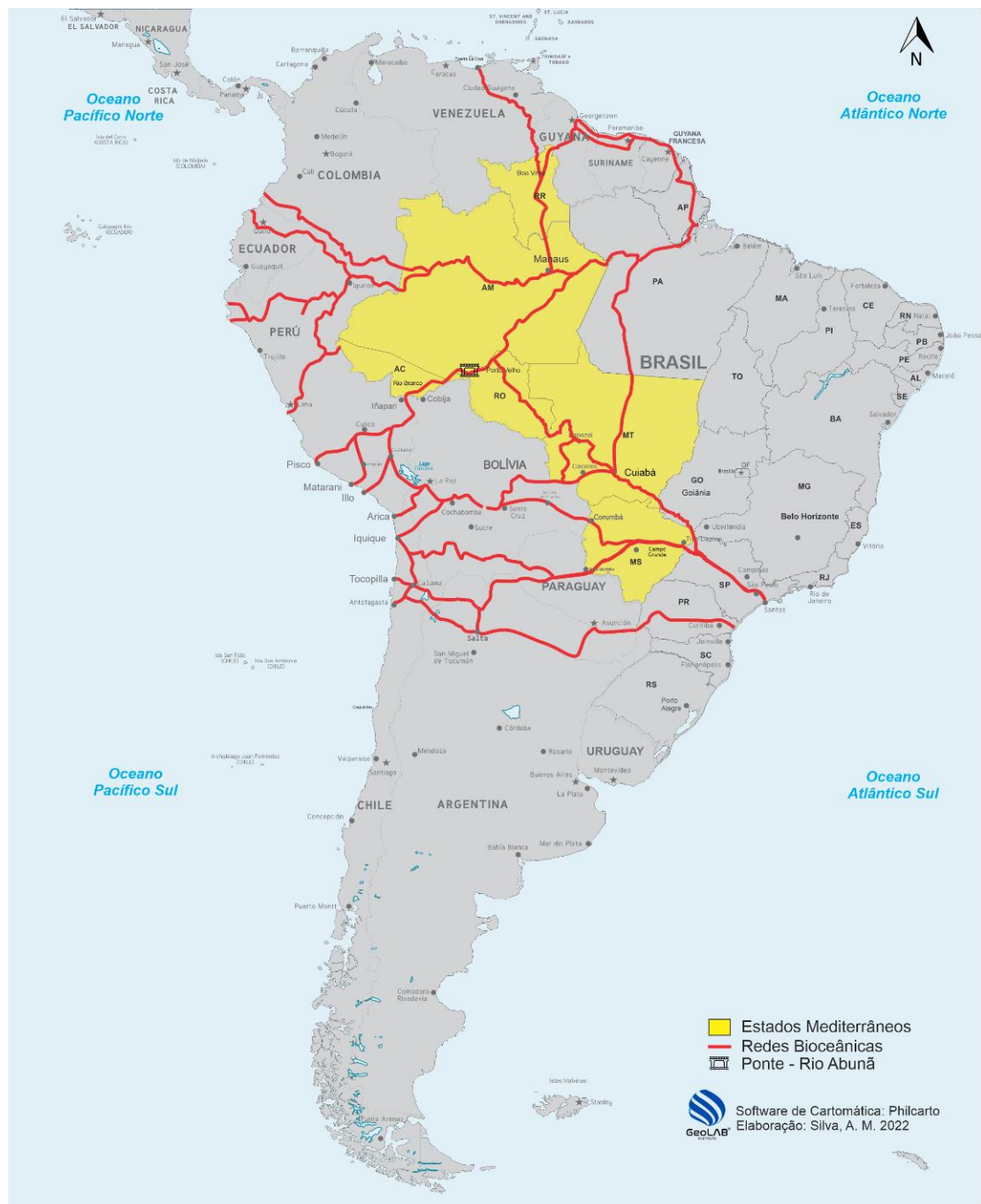
Dessa forma, é necessário conciliar o desenvolvimento da infraestrutura com a preservação ambiental e o fortalecimento da estrutura produtiva local. Projetos sustentáveis devem ser incentivados, visando gerar empregos formais e renda para a população, especialmente nas regiões próximas às redes de integração e suas áreas de influência.

#### **4.2 A nova geoeconomia do interior: Os estados mediterrâneos brasileiros**

A integração econômica e social na América do Sul é um desafio que vai além da construção de infraestrutura. É necessário considerar as necessidades das populações locais, além de promover a preservação ambiental e o desenvolvimento sustentável. Somente assim será possível alcançar uma integração verdadeiramente benéfica para todos os países sul-americanos. Podemos notar que esses estados são: Acre, Amazonas, Roraima, Rondônia,

Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, como demonstrado no mapa 2, onde tem seu papel diretamente ligado à saída para o pacífico.

**Mapa 2 – Estados Mediterrâneos do Brasil**



**Elaborado:** Silva, A. M. (IIRSA, 2022)

Nesse contexto, as redes bioceânicas presentes no Brasil, integrando o território nacional aos países vizinhos, como Bolívia e Peru. O alinhamento estratégico dessas redes bioceânicas permite um escoamento mais eficiente de produtos, conferindo maior competitividade nos preços de frete e custos logísticos para alcançar destinos, principalmente nos mercados orientais, como

China e Índia. Em 2021, houve um crescimento acima de 7% nos municípios dos estados de Amazonas, Rondônia e Acre.

**Tabela 5 - População dos Estados mediterrâneos – Censos 2010 e 2022**

<b>Estados Mediterrâneos</b>	<b>População (2010)</b>	<b>População em Relação ao Brasil (2010)</b>	<b>População (2022)</b>	<b>População em Relação ao Brasil (2022)</b>
<b>Acre</b>	733.559,00	0,4%	830.018	0,4%
<b>Amazonas</b>	3.483.985,00	1,8%	3.941.613	1,9%
<b>Mato Grosso</b>	3.035.122,00	1,6%	3.658.649	1,8%
<b>Mato Grosso do Sul</b>	2.449.024,00	1,3%	2.757.013	1,4%
<b>Rondônia</b>	1.562.409,00	0,8%	1.581.196	0,8%
<b>Brasil</b>	190.755.799		203.100.000	

**Fonte:** IBGE (2023)

Entre 2010 e 2022, como mostra a tabela 5, os estados analisados mostraram variações significativas em seu crescimento populacional. Mato Grosso se destacou com um aumento de 20,54%, seguido por Amazonas e Acre, ambos com crescimento em torno de 13%. Mato Grosso do Sul também cresceu consideravelmente, enquanto Rondônia teve o menor aumento, de apenas 1,20%.

Em termos de proporção da população nacional, Mato Grosso, Amazonas e Mato Grosso do Sul ganharam uma leve participação, enquanto Acre e Rondônia mantiveram suas proporções estáveis. O crescimento populacional do Brasil como um todo foi de 6,49%, o que indica que estados como Mato Grosso e Amazonas estão crescendo acima da média nacional, enquanto Rondônia permanece praticamente estagnado.

O IDH de 2010 é um favor a ser considerado quando fazemos a análise sobre esses estados como podemos ver na tabela 6, ao analisar o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos estados mediterrâneos do Brasil em 2010, algumas observações se destacam.



**Tabela 6 – IDH dos Estados Mediterrâneos (2010)<sup>6</sup>**

<b>Estados Mediterrâneos</b>	<b>IDH (2010)</b>
<b>Acre</b>	0,663
<b>Amazonas</b>	0,674
<b>Goiás</b>	0,735
<b>Mato Grosso</b>	0,725
<b>Mato Grosso do Sul</b>	0,729
<b>Rondônia</b>	0,69

**Fonte:** ONU (2024)

Em 2010, Goiás se destacou como o estado com o maior IDH entre os analisados, alcançando 0,735. Esse valor reflete um desenvolvimento humano relativamente elevado, sugerindo que Goiás possuía melhores condições de vida em termos de acesso à educação, serviços de saúde de qualidade e renda per capita comparado aos outros estados mencionados. Em seguida, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso apresentaram IDHs de 0,729 e 0,725, respectivamente. Esses índices indicam que ambos os estados também possuíam níveis significativos de desenvolvimento humano, próximos aos de Goiás, evidenciando uma qualidade de vida superior em comparação a estados como Acre e Amazonas.

Rondônia, com um IDH de 0,69, situou-se em uma posição intermediária. Embora seu desenvolvimento humano fosse inferior ao de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, ainda superava os níveis observados nos estados do Acre e Amazonas. Isso sugere que Rondônia, embora enfrentando desafios em termos de desenvolvimento, apresentava condições de vida mais favoráveis do que os estados com menores IDHs na lista.

Os estados do Acre e Amazonas, com IDHs de 0,663 e 0,674, respectivamente, estavam na parte inferior da escala de desenvolvimento humano entre os estados analisados. Esses índices indicam que, em 2010, Acre e Amazonas enfrentavam maiores desafios em áreas como educação e saúde, além de menores níveis de renda, refletindo um desenvolvimento humano mais limitado em comparação aos outros estados.

---

<sup>6</sup> **Ranking IDHM Unidades da Federação 2010** - Fonte: [Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013](#) (Com dados dos Censos 1991, 2000 e 2010.)

As diferenças no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) entre os estados brasileiros destacam as disparidades regionais com estados do Centro-Oeste, como Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, apresentando níveis de desenvolvimento humano mais altos, enquanto estados da região Norte, como Acre e Amazonas, enfrentam maiores desafios para atingir esses mesmos patamares. Essas variações no IDH são influenciadas por fatores históricos, econômicos e de infraestrutura, que afetam diretamente a qualidade de vida e o acesso a serviços essenciais. Compreender essas desigualdades é importante criação de políticas públicas que promovam um desenvolvimento mais equilibrado e inclusivo em todo o Brasil.

Essa compreensão mais aprofundada das disparidades nos índices de desenvolvimento pode orientar políticas públicas direcionadas, visando aprimorar o bem-estar da população em todo o território nacional. Outro fator que contribui para esse crescimento de variáveis ao longo dos anos é o PIB segundo a tabela 7 desses estados considerados mediterrâneos que são aqueles que não tem saída para nenhum dos oceanos, seja o pacífico ou o atlântico.

**Tabela 7 – PIB dos Estados Mediterrâneos – 2021 e 2020**

UF	PIB (2021)	PIB (2020)
<b>Acre</b>	R\$ 21.374.000	R\$ 16.476.371
<b>Amazonas</b>	R\$ 131.531.000	R\$ 116.019.139
<b>Goiás</b>	R\$ 269.628.000	R\$ 224.126.112
<b>Mato Grosso</b>	R\$ 233.390.000	R\$ 178.649.564
<b>Mato Grosso do Sul</b>	R\$ 142.204.000	R\$ 122.627.726
<b>Rondônia</b>	R\$58.170.000	R\$ 51.598.741
<b>Brasil</b>	R\$ 9.012.144.000	R\$ 7.600.000.000

**Fonte:** IBGE (2023)

Entre 2020 e 2021, os estados brasileiros analisados apresentaram diferentes ritmos de crescimento econômico, conforme refletido no PIB. Em 2020, o Brasil enfrentou um cenário econômico desafiador devido à pandemia, resultando em um PIB de R\$ 7,6 trilhões. Em 2021, houve uma recuperação, com o PIB nacional subindo para R\$ 9,012 trilhões, um crescimento de 18,6%.

O Acre, que tinha um PIB de R\$ 16,476 bilhões em 2020, alcançou R\$ 21,374 bilhões em 2021, representando um aumento de 29,7%. Mato Grosso também se destacou passando de R\$ 178,649 bilhões para R\$ 233,390 bilhões,

um crescimento de 30,6%. Goiás teve um aumento de 20,3%, indo de R\$ 224,126 bilhões em 2020 para R\$ 269,628 bilhões em 2021.

Em comparação, Amazonas cresceu 13,4% (de R\$ 116,019 bilhões para R\$ 131,531 bilhões), Mato Grosso do Sul 16% (de R\$ 122,627 bilhões para R\$ 142,204 bilhões), e Rondônia 12,7% (de R\$ 51,598 bilhões para R\$ 58,170 bilhões). Esses números indicam que, enquanto alguns estados tiveram uma recuperação econômica superior à média nacional, outros ainda enfrentaram um ritmo de crescimento mais moderado.

A comparação entre 2020 e 2021 reflete o impacto da pandemia da COVID-19, com a maioria dos estados apresentando uma desaceleração econômica em 2020 e uma recuperação em 2021. Esse padrão é consistente com o cenário nacional, indicando uma tendência de retomada após os desafios enfrentados no ano anterior. Podemos observar que entre os anos de 2009, 2019 e 2020 como as exportações da China têm uma variação que reflete em dados com o do PIB, conforme é possível notar na tabela 8.

**Tabela 8 – Exportações para a China dos Estados Mediterrâneos**

<b>UF do Município</b>	<b>2023 - Valor FOB (US\$)</b>	<b>2019 - Valor FOB (US\$)</b>	<b>2009 - Valor FOB (US\$)</b>
<b>Acre</b>	915.656	1.496.948	816.491
<b>Amazonas</b>	76.626.717	57.785.178	7.612.872
<b>Mato Grosso</b>	13.201.569.613	5.323.730.808	2.329.877.831
<b>Mato Grosso do Sul</b>	4.217.421.672	2.146.634.868	351.004.495
<b>Rondônia</b>	533.377.973	104.414.464	14.823.553

**Fonte:** COMEXSTAT (2024)<sup>7</sup>

A análise das exportações brasileiras para a China em 2009, 2019 e 2023 revela um crescimento com variações importantes entre os estados ao longo dos anos. Entre 2009 e 2019, Mato Grosso, um dos principais exportadores, viu suas exportações aumentarem 1,2 vezes, passando de aproximadamente 2,3 bilhões de dólares em 2009 para 5,3 bilhões de dólares em 2019. Mato Grosso do Sul teve um crescimento ainda mais acentuado de 5

<sup>7</sup> Exportação dos Estados Mediterrâneos para a China – Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/110300>

vezes com exportações passando de 351 milhões para 2,1 bilhões de dólares no mesmo período.

No Amazonas, o aumento foi de 6 vezes com as exportações subindo de 7,6 milhões para 57,7 milhões de dólares. Rondônia também registrou um crescimento expressivo de 6 vezes mais, passando de 14,8 milhões para 104,4 milhões de dólares. Por outro lado, o Acre, apesar de apresentar um crescimento de 83,3%, teve um desempenho mais modesto com exportações subindo de 816 mil para 1,4 milhão de dólares.

Entre 2019 e 2023, Mato Grosso continuou a expandir suas exportações de forma significativa, com um aumento de quase duas vezes, atingindo 13,2 bilhões de dólares em 2023. Mato Grosso do Sul também manteve um forte crescimento, de 96,4%, alcançando 4,2 bilhões de dólares. Rondônia apresentou o crescimento mais impressionante nesse período com um aumento de quatro vezes, elevando suas exportações para 533,3 milhões de dólares. O Amazonas registrou um aumento mais moderado, de 32,6%, com exportações chegando a 76,6 milhões de dólares. No entanto, o Acre experimentou uma queda de 38,8% nas exportações, que recuaram para 915 mil dólares em 2023.

Esses dados destacam a importância crescente da China como parceiro comercial, especialmente para os estados do Centro-Oeste, que se beneficiaram enormemente da demanda chinesa por *commodities*. No entanto, a diferença no ritmo de crescimento entre os estados sugere a necessidade de estratégias para fortalecer e diversificar as economias de regiões menos dinâmicas, como Amazonas e Acre.

Os dados reforçam a importância de uma análise regionalizada para compreender a diversidade econômica dentro do Brasil, sendo observada como se dá o crescimento dessas regiões que elas são como uma parte essencial para que as saídas dos pacíficos possam ser utilizadas sendo articuladores de bens e serviços dentro desse contexto.

## 5. DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO: A *PERFORMANCE* GEOECONÔMICA DAS REDES BIOCEÂNICAS

A geoeconomia enfoca o comércio internacional, as regras e os regulamentos que regem a economia internacional, as relações de investimento entre os países e outros fatores que influenciam o crescimento econômico global. Por outro lado, a geopolítica abrange questões políticas, como relações internacionais, alianças militares, disputas territoriais e outras questões que envolvem os Estados. A geoeconomia enfoca a economia global e a geopolítica enfoca as disputas políticas entre os Estados. Sobre as relações entre geoeconomia e geopolítica, Ribeiro-Silva (2017) apontou que:

No campo das reflexões sobre geoeconomia, pode-se salientar um importante aspecto teórico-metodológico: a geoeconomia não pode ser confundida com geopolítica, pois uma não substitui a outra. O cenário de reestruturação produtiva global, por exemplo, pode ser interpretado do ponto de vista geoeconômico, ao passo que as estratégias de mercados orquestradas pelas corporações se enquadram no domínio tático das redes de logística, como rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, capacidade produtiva, *MarketShare*<sup>8</sup>, pesquisa e desenvolvimento (P&D). (p. 63).

Com as mudanças geopolíticas e geoeconômicas nessas duas primeiras décadas do século, a América do Sul já possuía problemas estruturais antes da pandemia e agora necessita se remoldar frente às novas realidades deixadas no contexto árduo perdas econômicas e de vidas ceifadas pelo vírus. Desse modo, a integração entre os países Sul-Americanos é de suma importância. Com esse cenário, ainda é possível decidir e delinear estratégias de integração regional, tendo nos governos subnacionais as saídas regionais para fortalecer o que Ribeiro-Silva (2023) intitula de *performance* geoeconômica.

Em sua avaliação Ribeiro Silva (2023) defende que a *Performance* Geoeconômica de sub-regiões na América do Sul é fundamental para a compreensão das potencialidades e desafios territoriais que possam travar políticas públicas e investimentos impulsionadores do desenvolvimento econômico. Indicadores como PIB, comércio internacional, investimentos e infraestrutura são utilizados para medir essa *performance*.

---

<sup>8</sup> O *MarketShare* é uma porcentagem que corresponde à relevância da sua empresa diante dos competidores da indústria em que ela atua. Ele pode representar o valor de mercado, a porção de um público que prefere aquela marca, o volume de vendas e outros aspectos que você confere a seguir. Disponível em: <https://bit.ly/3NpX5wb>

De acordo com o autor a *Performance* Geoeconômica é a disposição de uma região de suscitar riqueza e desenvolvimento econômico, levando em consideração fatores como os recursos naturais, infraestrutura, capital humano, políticas públicas e investimentos privados. Deste modo a *performance* pode orientar políticas públicas e investimentos que promovam o desenvolvimento econômico sustentável, em facilitar o acesso a importantes portos e centros comerciais em ambos os países, impulsionando o fluxo de importação e exportação de produtos. (RIBEIRO-SILVA et. al., 2022).

A IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana) desempenhou um papel crucial ao implementar corredores bioceânicos em 2000, visando conectar os oceanos Atlântico e Pacífico na América do Sul por meio de uma rede abrangente de rodovias, ferrovias e hidrovias. Esses corredores têm o potencial de impulsionar o crescimento econômico e a integração regional, de modo a reduzir os custos de transporte e facilitar o comércio entre os países sul-americanos e o restante do mundo (BNDS, 2010).

A integração geoeconômica e social na América do Sul é um processo complexo que vai além da construção de infraestrutura. Embora a ligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico seja capital para essa integração, é importante lembrar que milhões de pessoas vivem nessas áreas e são diretamente afetadas por ela. A crescente população nas regiões de fronteira exige uma maior atenção por parte dos governos com a necessidade de sincronizar a agenda política, que historicamente se concentrou no Atlântico, com a realidade das populações que dependem da integração com os países vizinhos. (Barros et. al., 2021)

É importante destacar que as redes bioceânicas, conceito destinado a aprimorar a conectividade e o comércio na América do Sul, compreendem diversos meios de transporte, como rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos e portos. Essas redes contam com o apoio de diferentes níveis de governo e instituições, tanto governamentais quanto não governamentais.

Nesse momento, é possível rastrear potencialidades produtivas e regionais de saídas do Brasil para o Oceano Pacífico, com destaque para a Estrada do Pacífico, iniciativas já existentes, já consolidadas, mas que agora possuem a janela de oportunidade integracionista. Assim, é possível gerar

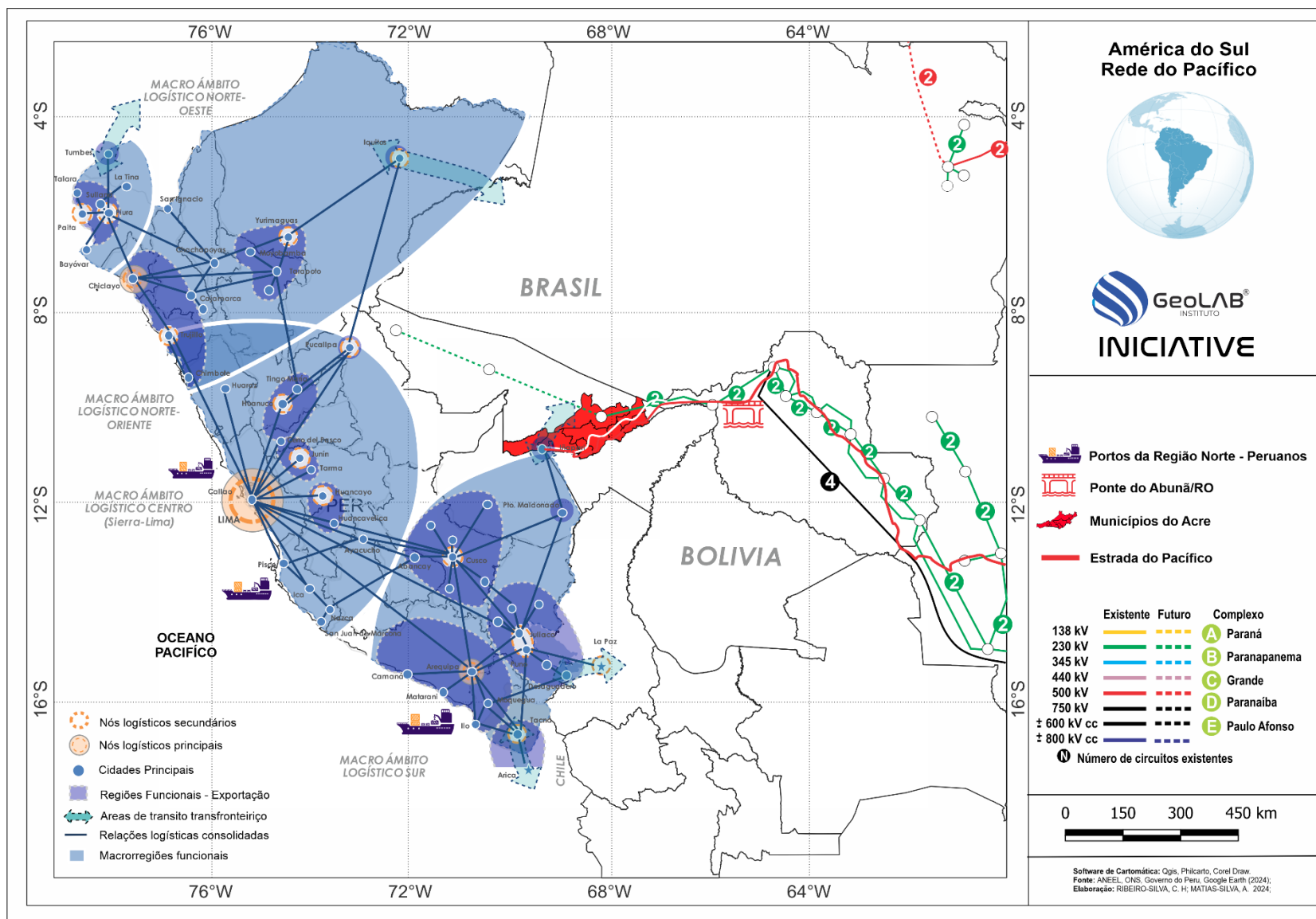
maiores oportunidades na economia local, abrindo oportunidades de empregos e inovação de grandes negócios para o desenvolvimento geoeconômico.

[...] eixo integracionista e comercial entre os países do Brasil, Bolívia e Peru, dando acesso aos portos do Oceano Pacífico no Peru. Como fruto de parcerias para o financiamento para execução da obra integracionista, a Estrada do Pacífico tanto no Brasil e no Peru, é a primeira obra concluída da IIRSA (Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana), para América do Sul, uma parceria do Governo Federal Brasileiro, Governo do Estado do Acre e a IIRSA. (Lima, 2018, p. 3-4)

A Estrada do Pacífico, como mostrado no mapa 3, é uma importante rodovia que conecta o Brasil ao Peru, passando pelo estado do Acre. Ela é conhecida como uma estrada binacional, já que atravessa territórios de dois países diferentes. No Brasil, ela é identificada como BR-317 (da fronteira com o Peru até Rio Branco) e BR-364 (de Rio Branco até o sudeste do Brasil), enquanto no Peru é chamada de *Carretera Interoceânica*.

Essa rodovia é fundamental para o desenvolvimento econômico e social dessas regiões, permitindo o acesso a importantes portos e centros comerciais tanto no Brasil quanto no Peru. Com o objetivo de identificar e discutir os impactos geoeconômicos da Estrada do Pacífico, a fim de contribuir para o desenvolvimento sustentável da região.

Mapa 3 - Estrada Do Pacífico Na América Do Sul





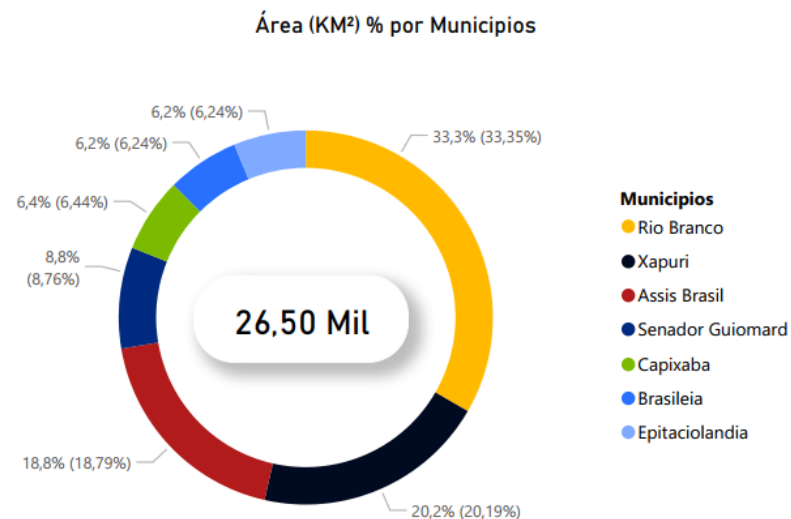
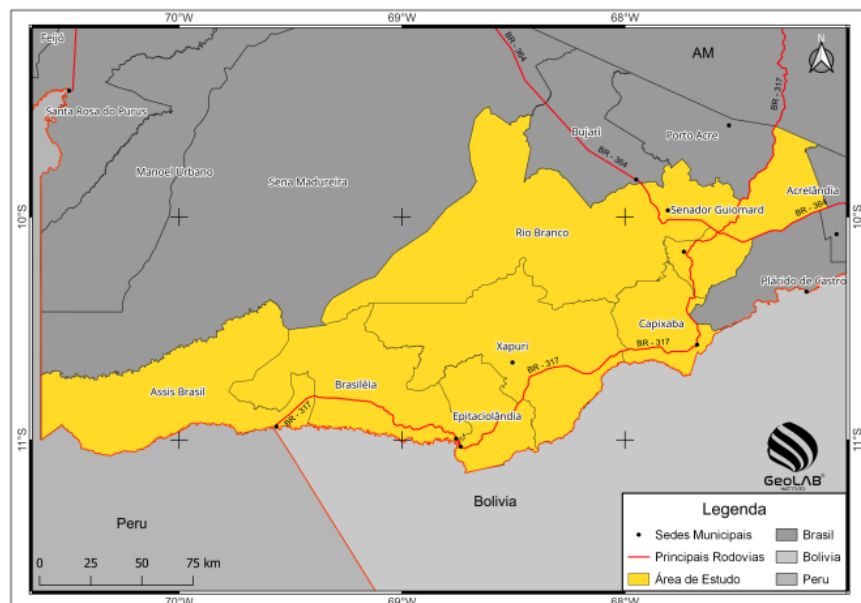
A construção de novas rodovias na Amazônia, como a BR 317, pode ter impactos significativos na região, incluindo o aumento da pressão sobre as áreas florestais e a possibilidade de marginalização da população local. Esses impactos precisam ser cuidadosamente avaliados e gerenciados, para que o desenvolvimento econômico não ocorra às custas do meio ambiente e do bem-estar das comunidades afetadas.

No Acre, a Estrada do Pacífico faz parte do cruzamento de duas rodovias federais a BR-364 e a BR-317. A conexão se dá antes de chegar à área urbana da capital Rio Branco, fazendo um anel viário seguindo a direção sudeste para os municípios da Regional do Baixo Acre até a fronteira com o Peru, e posteriormente pela Rodovia Interoceânica cruzando o território peruano até o Oceano Pacífico. A BR-317 tem a pavimentação asfáltica concluída em 2002, rebatizada regionalmente como Estrada do Pacífico [...] (Lima, 2018, p. 3)

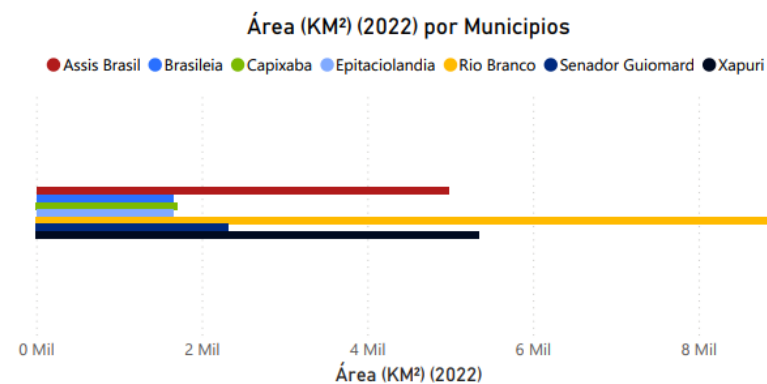
A Estrada do Pacífico como um todo – desde uma porção da BR-364 em Rondônia chegando ao Acre e para se ligar a BR-317, que assim liga a fronteira da Bolívia e do Peru ao Brasil por meio do Acre –, é de aproximadamente 341 km que é a BR – 317, que começa na capital Rio Branco e segue para Senador Guimard - 27 km (7.92%), Capixaba - 55 km (16.13%), Xapuri - 110 km (32.26%), Epitaciolândia - 68 km (19.94%), Brasileia - 4 km (1.17%) e Assis Brasil - 108 km (31.67%) como mostrado na Imagem 1 no lado brasileiro.

A BR-317 conecta o Acre com a Bolívia, onde as cidades de Brasileia e Epitaciolândia integram-se à boliviana Cobija (departamento de Pando), via ponte binacional Wilson Pinheiro. A mesma rodovia liga Assis Brasil com a peruana Iñapari (departamento de Madre de Dios) via ponte da Integração Brasil-Peru, 110 quilômetros depois. Assis Brasil está localizada a 3.800 quilômetros do Porto de Santos (SP), a 1.800 quilômetros do porto de Chancay, no Peru, e a menos de 1.200 quilômetros dos portos de Ilo e Matarani, também no Peru. (Brasil, 2024, pag. 4)

Imagem 2 – Área dos Municípios da Estrada do Pacífico em km<sup>2</sup> e em %



Municípios	Área (KM <sup>2</sup> ) (2022)	Área (KM <sup>2</sup> ) %
Assis Brasil	4.979,07	18,8%
Brasileia	1.652,67	6,2%
Capixaba	1.705,82	6,4%
Epitaciolândia	1.652,67	6,2%
Rio Branco	8.835,15	33,3%
Senador Guiomard	2.320,17	8,8%
Xapuri	5.350,59	20,2%



Elaborado: Silva, A. M. (IBGE, 2023)

Diante de dados dos municípios que estão no contexto da Estrada do Pacífico, contam com um PIB (Produto Interno Bruto) entre 2010 e 2020, conforme indicado na Tabela 9. O PIB é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, geralmente o recorte é feito em um ano. Os municípios ao longo da Estrada do Pacífico são claramente responsáveis pelas importações e exportações, de acordo com os dados do COMEXSTAT de 2023. Essa rede transportou todas as exportações do estado do Acre em 2014, totalizando US\$19.153.583,00.

No mesmo ano, as importações atingiram o valor de US\$ 9.097.392, equivalendo a 94% do total do estado. Devido à sua distância dos principais centros econômicos, a Estrada do Pacífico é um potencial a ser explorado para o estado do Acre. Mas essa rede de transporte se tornou uma alternativa eficaz, conectando as economias sul-americanas aos mercados globais.

A relevância da estrada do Pacífico na conexão com os portos peruanos consiste na possibilidade de acesso ao Centro-Oeste e aos portos do Sudeste no Brasil. (Bicalho, 2013, p. 191). Os municípios que estão no contexto da Estrada do Pacífico contam com um PIB (Produto Interno Bruto) em 2010 e 2020, indicado na Tabela 9; o PIB é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, geralmente em um ano.

**Tabela 9 – PIB dos Municípios do Acre inseridos na Estrada do Pacífico em Relação ao PIB do Acre (2010 e 2020)**

<b>Município</b>	<b>PIB (2010)</b>		<b>PIB (2020)</b>	
<b>Assis Brasil</b>	R\$	42.017,45	R\$	96.920,33
<b>Brasiléia</b>	R\$	190.698,91	R\$	480.141,67
<b>Capixaba</b>	R\$	108.531,09	R\$	145.317,75
<b>Epitaciolândia</b>	R\$	144.997,03	R\$	432.927,98
<b>Rio Branco</b>	R\$	5.125.851,32	R\$	9.579.592,27
<b>Senador Guimard</b>	R\$	184.619,61	R\$	357.580,11
<b>Xapuri</b>	R\$	117.259,89	R\$	292.045,30
<b>Acre - Total</b>	R\$	<b>8.342.356,00</b>	R\$	<b>16.476.371,00</b>
<b>Estrada Total</b>	R\$	<b>5.913.975,29</b>	R\$	<b>11.384.525,40</b>

**Fonte:** IBGE (2023)

A contribuição dos municípios da Estrada do Pacífico ao Produto Interno Bruto (PIB) do estado do Acre pode ser vista na Tabela 9 e na imagem 3 com base nos dados do IBGE para 2010 e 2020. Esses municípios contribuíram para

71% do PIB do Acre em 2010. No entanto, em 2020, esse percentual diminuiu para 69%. Vale ressaltar que o PIB do Brasil foi de R\$ 3,7 trilhões, de acordo com dados do Tribunal de Contas da União (TCU). Em comparação com o PIB do Acre, esse valor mostra claramente que o estado tem uma participação relativamente baixa. Podemos notar esses dados mais visíveis nas imagens 3 e 4, dos anos de 2010, 2015 e 2023.

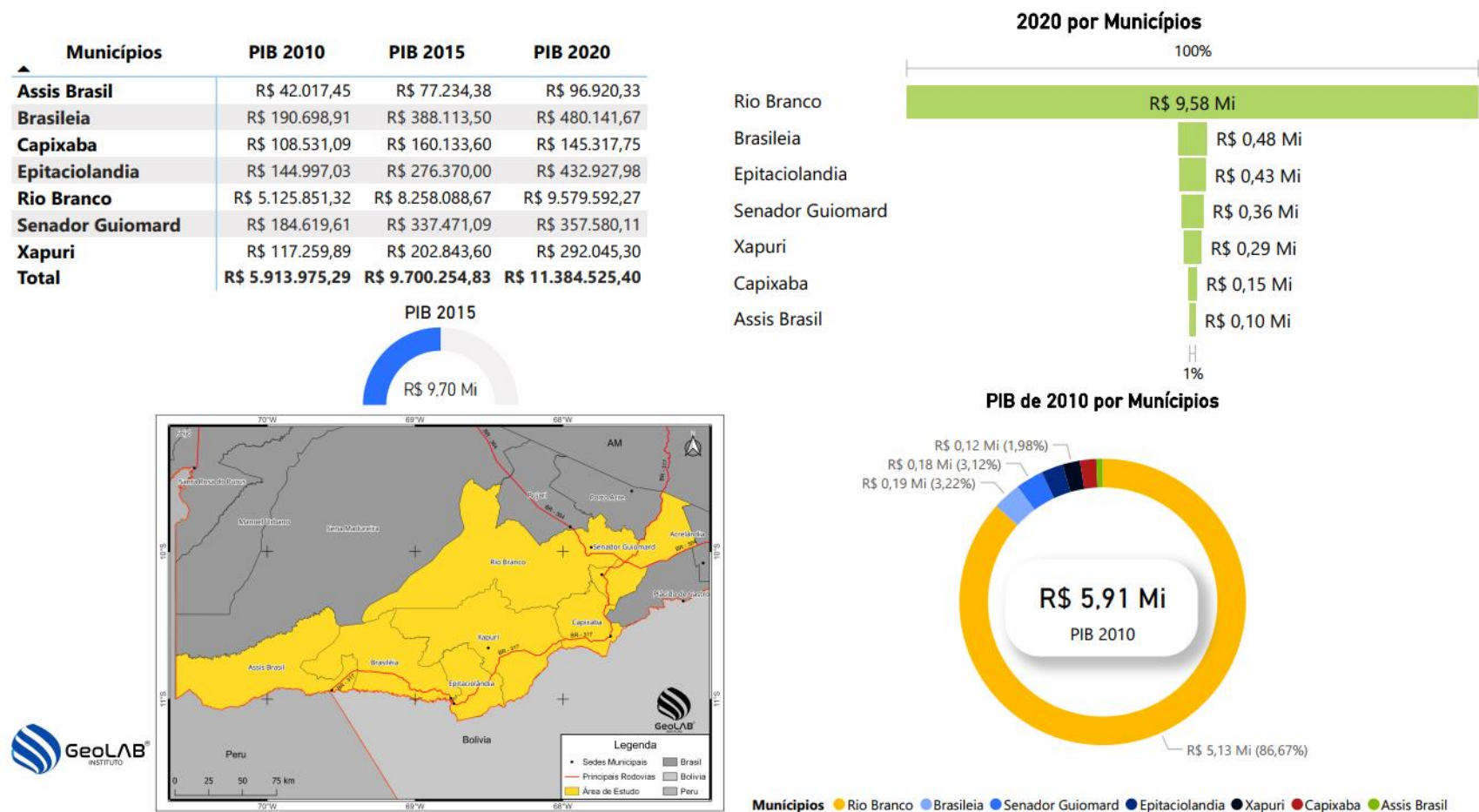
A Estrada do Pacífico se pode observar a balança comercial em alguns municípios, como podemos compreender nas imagens 5, na qual alguns municípios como Capixaba, Senador Guiomard e Xapuri no caso brasileiro, e não participam ativamente de importações e exportações.

Em 2017<sup>9</sup> podemos notar que a estrada está sendo inutilizada, com isso a participação de importações e exportações por meio da rede bioceânica não tem sido aproveitada como foi o plano de sua criação para escoamento de produções, produtos e pessoas. Podemos observar na imagem 5 como isso se dá nos anos posteriores de Exportações dos municípios do Acre da área de estudo.

---

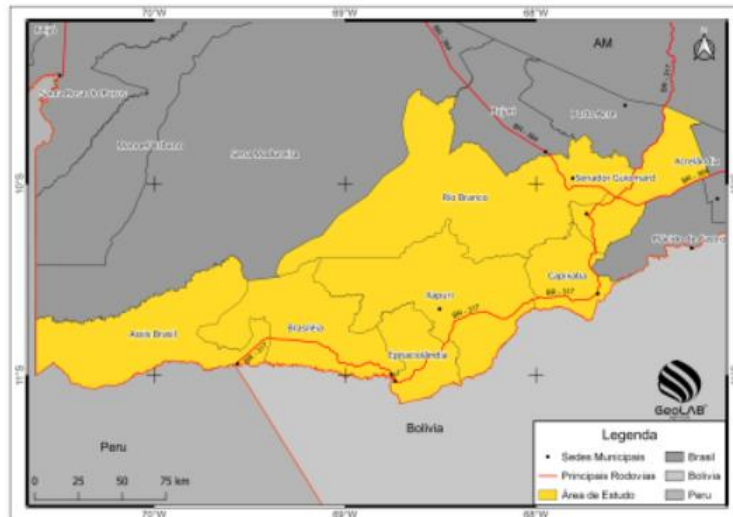
<sup>9</sup> Rodovia Interoceânica frustra previsão de integrar Brasil ao Pacífico, Disponível em: <http://glo.bo/457byqk>

Imagem 3 – PIB dos municípios do Acre Inseridos na Estrada do Pacífico



Elaborado: Silva, A. M. (IBGE, 2023)

Imagem 4 – PIB per capita dos Municípios da Estrada do Pacífico



R\$ 9,70 Mi

PIB 2015

R\$ 5,91 Mi

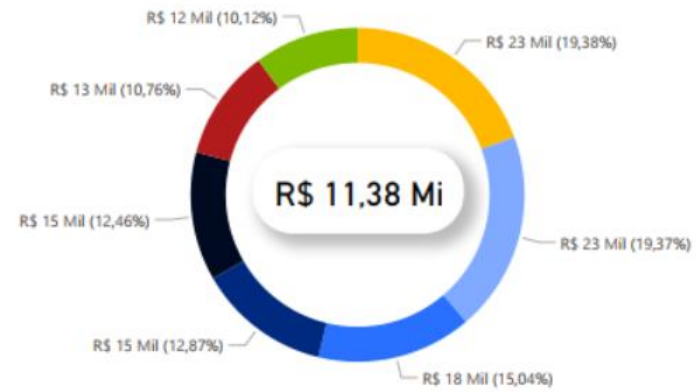
PIB 2010



Municípios	PIB (2020)	PIB per capita (2020)
Assis Brasil	R\$ 96.920	R\$ 12.864
Brasileia	R\$ 480.142	R\$ 17.981
Capixaba	R\$ 145.318	R\$ 12.102
Epitaciolândia	R\$ 432.928	R\$ 23.156
Rio Branco	R\$ 9.579.592	R\$ 23.172
Senador Guiomard	R\$ 357.580	R\$ 15.389
Xapuri	R\$ 292.045	R\$ 14.903

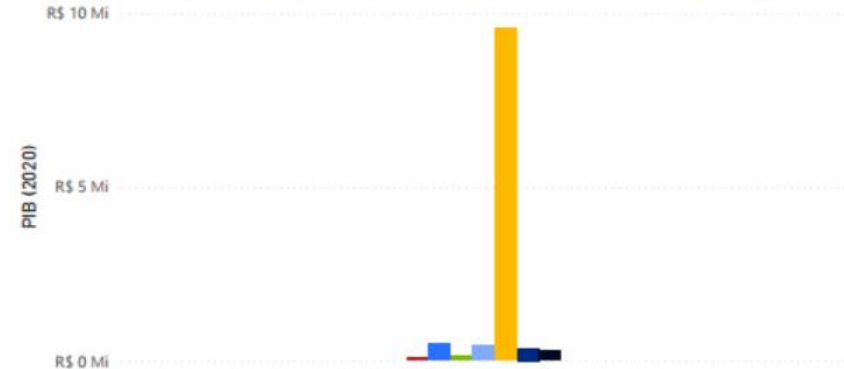
PIB per capita (2020) por Municípios

Municípios Rio Branco Epitaciolândia Brasileia Senador Guiomard Xapuri Assis Brasil Capixaba



PIB (2020) por Municípios

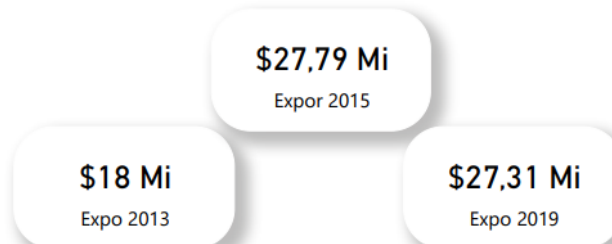
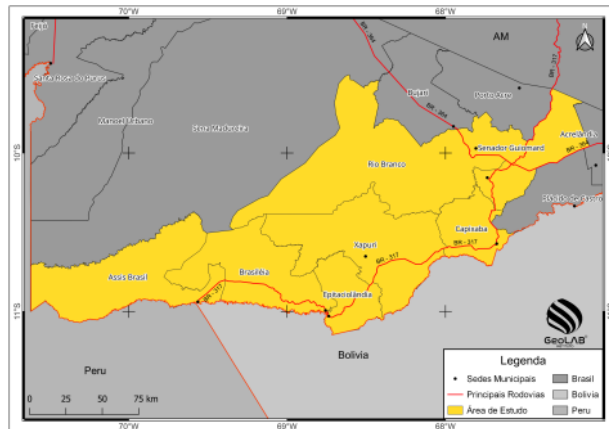
Assis Brasil Brasileia Capixaba Epitaciolândia Rio Branco Senador Guiomard Xapuri



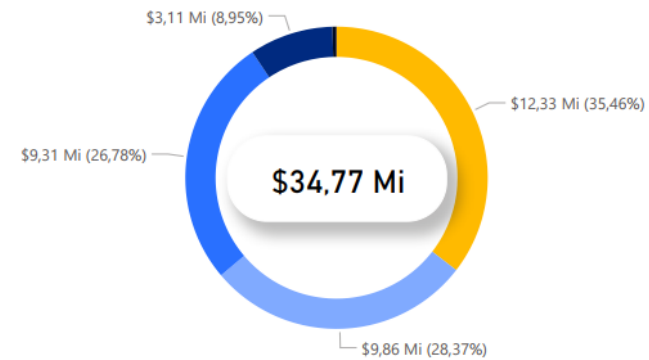
Elaborado: Silva, A. M. (IBGE, 2023)

**Imagem 5 – Exportações dos Municípios do Acre inseridos na Estrada do Pacífico**

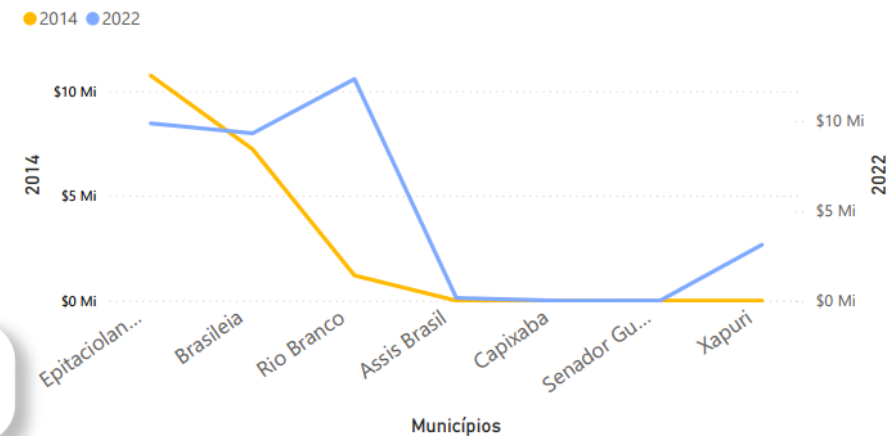
Municípios	2013	2015	2019	2022
Assis Brasil	\$0	\$0	\$0	\$148.903
Brasileia	\$9.291.948	\$11.842.048	\$4.542.595	\$9.310.397
Capixaba	\$0	\$0	\$0	\$0
Epitaciolândia	\$5.312.153	\$12.073.836	\$11.352.613	\$9.863.347
Rio Branco	\$3.737.342	\$3.873.947	\$8.563.686	\$12.330.235
Senador Guiomard	\$0	\$1.454	\$0	\$3.340
Xapuri	\$0	\$0	\$2.848.669	\$3.112.392



**Exportações 2022 por Município**



**Exportação 2014 e 2022 por Municípios**



**Elaborado:** Silva, A. M. (IBGE, 2023)

Em 2020, o PIB do Brasil foi de R\$ 7,6 trilhões, mostrando na composição nacional do PIB o Acre representa cerca 0,2%, fato que abre uma oportunidade estratégica de reposição geoeconômica no contexto de reestruturação produtiva global.

Isso tem vistas até mesmo o IDH dos municípios que estão abaixo da média brasileira. Em 2010, o IDH no Brasil foi considerado alto (0,727) com 33,9% dos municípios brasileiros nesta faixa de desenvolvimento humano, como mostrado na tabela 10.

**Tabela 10 – IDH do Acre e dos Municípios da Estrada do Pacífico**

<b>Município</b>	<b>Índice de desenvolvimento humano (IDH) - 2010</b>
<b>Assis Brasil</b>	0,588
<b>Brasiléia</b>	0,614
<b>Capixaba</b>	0,575
<b>Epitaciolândia</b>	0,653
<b>Rio Branco</b>	0,727
<b>Senador Guimard</b>	0,64
<b>Xapuri</b>	0,599
<b>Acre - Total</b>	0,637

**Fonte:** IBGE (2023)

Podemos associar esses números ao IDH mostrados na tabela 10, que, no caso de Rio Branco com 0,72 em relação ao Brasil, se encontra na média, enquanto os outros municípios estão abaixo para alcançar níveis favoráveis. O IDH do Acre é de 0,63. Os dados mostram como é a estrutura das sociedades que estão inseridas na Estrada do Pacífico, com o PIB e o IDH que afetam diretamente no cotidiano e para um desenvolvimento econômico.

A *Performance* Geoeconômica é um componente da análise das interações comerciais entre regiões e países, com a identificação de desafios e oportunidades para o desenvolvimento de uma integração regional mais eficaz, o Produto Interno Bruto (PIB) e o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), se mostra como a infraestrutura da Estrada do Pacífico, incluindo suas rodovias, empresas e o fluxo de pessoas e mercadorias, desempenha um papel importante na fomentar a integração da região e uma alternativa de saída para o pacífico.



A análise da *performance* geoeconômica da região analisada se destaca quando consideramos sua localização estratégica e acesso ao Oceano Pacífico como fatores determinantes para o desenvolvimento econômico da região. Utilizando estatísticas e dados oficiais do comércio internacional, como o Comex Stat do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) e o *Trademap* da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) e da Organização Mundial do Comércio (OMC), é possível avaliar a evolução das exportações, importações, principais parceiros comerciais e dos produtos comercializados no cluster; neste caso, selecionamos dados do Estado do Acre e suas correlações com os outros dois países transfronteiriços.

A IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana) implementou corredores bioceânicos<sup>10</sup> no ano de 2000, com o objetivo de conectar os oceanos Atlântico e Pacífico na América do Sul através de uma rede de rodovias, ferrovias e hidrovias. Os corredores bioceânicos possuiriam, em tese, o potencial de impulsionar o crescimento econômico e a integração regional infraestrutural do continente, reduzindo o custo do transporte de mercadorias e facilitando o comércio entre os países da América do Sul e o resto do mundo (BNDS, 2010).

Dito isso, explicar a distinção entre os dois, no primeiro temos os **CORREDORES BIOCEÂNICOS**: são um conjunto de infraestruturas viárias como rodovias, dutovias, ferrovias, hidrovias, infovias, pontes, aeroportos e portos que conectam os Oceanos Atlântico e Pacífico na América do Sul. Essas infraestruturas geralmente não estão conectadas e tem no modal rodoviário o principal foco, além disso, cortam latitudinalmente o continente com objetivo de reduzir o custo do transporte de mercadorias e pessoas tornando produtos sul-americanos mais competitivos no mercado global.

Por outro lado, temos a abordagem proposta por Ribeiro-Silva (2021) que advoga sobre **REDES BIOCEÂNICAS**: estruturadas por uma rede de transporte multimodal interconectada por governos subnacionais (Prefeituras de municípios e províncias; Unidades Federadas e dos Departamentos) e Estados Nações (Países e Blocos Regionais). Adicionalmente, as instituições

---

<sup>10</sup> Rota Bioceânica – O que é e seus impactos diretos e indiretos - Disponível em: <https://bit.ly/3rN8gKk>

governamentais e não-governamentais que fortalecem o fluxo de mercadorias, pessoas e ambiente de negócios entre os Oceanos Atlântico e Pacífico na América do Sul.

As redes bioceânicas são compostas por uma variedade de serviços, incluindo rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos, portos e aduanas com incentivos fiscais e investimentos público-privados, tendo o potencial de reduzir o custo do transporte de mercadorias e pessoas, o que pode tornar os produtos e serviços sul-americanos mais competitivos no mercado global até o Oceano Pacífico (RIBEIRO-SILVA, 2023).

Nessa chamada terceira marcha para o Oeste resulta a emergência de discussões dos países envolvidos em questões fronteiriças, geopolíticas e geoeconômicas para o Oceano Pacífico. E o Brasil, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023), aponta que a concentração urbana cresceu 66,58% no interior do Brasil e 33,42% nas capitais. Nesse sentido, as redes bioceânicas surgem como uma saída eficaz para otimizar o desenvolvimento econômico de acesso ao Oceano Pacífico.

Neste caso, em outros estudos já apontamos esse ganho de *performance* geoeconômica do agronegócio brasileiro que empurra a fronteira agrícola de uma região já esquecida há anos, inclusive, em alguns pontos da fronteira, este padrão de uso da terra cruza a fronteira (RIBEIRO SILVA, 2022). Ainda que pouco resiliente, há uma janela de oportunidade no cluster cujo impacto de desenvolvimento econômico criou uma zona geoeconômica tri-fronteiriça com relevância. Porém, há de haver cautela e priorizar as terras desmatadas, potencializar características de uma economia de baixo carbono, mantendo a floresta de pé como base de uma saída estratégica.

Nesse sentido, o mapa 4 evidencia as redes bioceânicas presentes no Brasil e que integram o território nacional aos países vizinhos como Bolívia e Peru. Com essas redes bioceânicas alinhadas estrategicamente, o escoamento de produtos pode conferir maior competitividade nos preços do frete e custo logístico para chegar ao destino com os produtos brasileiros aos mercados orientais, como China e Índia, sendo que só 2021 o crescimento foi de acima de 7% nos municípios dos estados de Amazonas, Rondônia e Acre.

**Mapa 4 – Redes Bioceânicas na América do Sul e produção agrícola brasileira**



**Elaborado:** RIBEIRO-SILVA, C.H. (COMEXSTAT, 2022)

No cenário atual de mudanças pós-pandemia de COVID-19, os Estados-nações estão em busca de novos modelos de desenvolvimento. Embora ainda não haja um consenso sobre qual abordagem desenvolvimentista seja mais adequada para os tempos atuais, há uma tendência emergente que aponta para

um "terceiro desenvolvimentismo" que leva em consideração as crises econômicas e políticas atuais, buscando soluções para os problemas globais (BRESSER-PEREIRA, 2016).

As trocas comerciais globais, especialmente aquelas voltadas para o Oceano Pacífico através de rede bioceânicas como a Estrada do Pacífico, representam soluções geoeconômicas estratégicas para o desenvolvimento e a integração regional do cluster. A Estrada do Pacífico, que conecta a fronteira da Bolívia e do Peru ao Brasil através do Acre, começa em Limeira, São Paulo, passa por Porto Velho, Rondônia, e segue até Rio Branco, Acre. A partir de Rio Branco, a BR-317 se estende até Assis Brasil na fronteira com o Peru, percorrendo um total de 341 km. Essa rodovia atravessa seis cidades do Acre: Senador Guomard, Capixaba, Xapuri, Epitaciolândia, Brasileia e Assis Brasil. A BR-317 desempenha um papel vital como rede comercial, facilitando o comércio entre Brasil, Bolívia e Peru (BRASIL, 2008).

Do ponto de vista geoeconômico, a Estrada do Pacífico tem o potencial de reduzir os custos de transporte de mercadorias entre a América do Sul e o restante do mundo. Essa rede pode também promover a diversificação das exportações da região e atrair novos investimentos estrangeiros. Politicamente, a Estrada do Pacífico contribui para a integração regional, fortalecendo o diálogo e a cooperação entre os países sul-americanos e, consequentemente, ajudando a reduzir as assimetrias geoeconômicas nas cidades ao longo da rede bioceânica.

De acordo com os dados do COMEXSTAT (2023), as exportações e importações que passam pelos municípios inseridos na rede bioceânica refletem a importância econômica da Estrada do Pacífico. Em 2014, todas as exportações do estado do Acre foram realizadas por meio dessa rede, totalizando US\$ 19.153.583,00. No mesmo ano, as importações atingiram US\$ 9.097.392,00, representando 94% do total do estado.

Segundo a Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG, 2021), a fronteira entre Brasil e Bolívia é a mais extensa do Brasil, com 3.423 km, dos quais 751 km são de fronteira seca e 2.672 km correspondem à fronteira fluvial. A estrada que conecta a Bolívia ao Brasil pelo Acre, através da capital Rio Branco até Assis Brasil, cobre cerca de 341 km.

A fronteira entre Brasil e Peru é a segunda mais extensa do Brasil, com 2.995 km, dos quais 2.003 km são de fronteira fluvial. Essa fronteira é marcada por uma linha de demarcação terrestre e fluvial, onde a linha terrestre segue o curso do rio Amazonas e a linha fluvial segue os rios Javari, Japurá, Juruá e Purus.

Este trecho da rodovia tem importância para o estado do Acre em sua totalidade, esta porção do território amazônico sempre foi tido como esquecido por conta da sua distância dos grandes centros. Daí a relevância da rede rodoviária intitulada de “*Estrada do Pacífico*” para conexão e viabilidade das atividades produtivas do agronegócio que visa conectar-se com os portos peruanos dinamizando os escoamentos da produção do Centro-Oeste e aos portos do Sudeste no Brasil (Bicalho, 2013, p. 191).

Segundo dados do IBGE mostrados na tabela 9 nos anos de 2010 e 2020 como é o PIB dos Municípios/províncias que estão do cluster e que estão no eixo de influência direta da Estrada do Pacífico em relação ao Estado do Acre, podemos notar que em 2010 são 71% do PIB do Acre concentrados nos municípios que estão inseridos na Estrada do Pacífico, em 2020 esse número cai para 69%. Segundo o Tribunal de contas da União (TCU), o PIB do Brasil foi de R\$ 3,7 trilhões<sup>11</sup>, comparado ao do Acre que é um valor baixo.

Desde 2017<sup>12</sup> há um consenso sobre a subutilização da estrada para escoamento de mercadorias, bens e serviços. Em decorrência disso, a participação de importações e exportações pela da Estrada do Pacífico não tem sido utilizada como foi o plano de sua criação. Em 2020, o PIB do Brasil foi de R\$ 7,6 trilhões<sup>13</sup>, mostrando na composição nacional do PIB, o Acre representa cerca 0,2%, fato que abre uma oportunidade estratégica de reposição geoeconômica no contexto de reestruturação produtiva global. Isso tem vistas até mesmo o IDH dos municípios que estão abaixo da média brasileira. Em 2010, o IDH no Brasil foi considerado alto (0,727) com 33,9% dos municípios brasileiros nesta faixa de desenvolvimento humano<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Desempenho da Economia Brasileira – Portal TCU. Disponível em: <https://bit.ly/43MBoia>

<sup>12</sup> Rodovia Interoceânica frustra previsão de integrar Brasil ao Pacífico – Disponível em: <http://glo.bo/457byqk>

<sup>13</sup> Em 2020, 1º ano da pandemia, PIB recua em 24 unidades da Federação - Disponível em: <https://bit.ly/3KkmM2O>

<sup>14</sup> Brasil: IDHM, 2010 – Disponível em: <https://bit.ly/3DCIfQs>

Podemos associar esses números ao IDH mostrados na tabela 10, que, no caso de Rio Branco, que podemos considerar hub central do cluster, com 0,72 em relação ao Brasil, se encontra na média, enquanto os outros municípios estão abaixo para alcançar níveis satisfatórios. O IDH do Acre é de 0,63<sup>15</sup>. Os dados mostram como é a estrutura das sociedades que estão inseridas na Estrada do Pacífico, com o PIB e o IDH que afetam diretamente no cotidiano e para um desenvolvimento econômico.

A compreensão da *Performance* Geoeconômica torna-se fundamental no entendimento das relações comerciais entre países e regiões, com um peso ambiental significativo para identificar oportunidades e desafios na integração regional.

Para tanto, para este exercício de inserir a *performance* geoeconômica faremos, o perfil da balança comercial do estado do Acre, Pando e Madre Díos e os municípios como parâmetros regionais nos municípios presentes na Estrada do Pacífico – do lado brasileiro (Rio Branco, Senador Guiomard, Xapuri, Brasileia, Epitaciolândia, Assis Brasil, Capixaba) como PIB (Produto Interno Bruto), IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) e análises das Exportações e Importações.

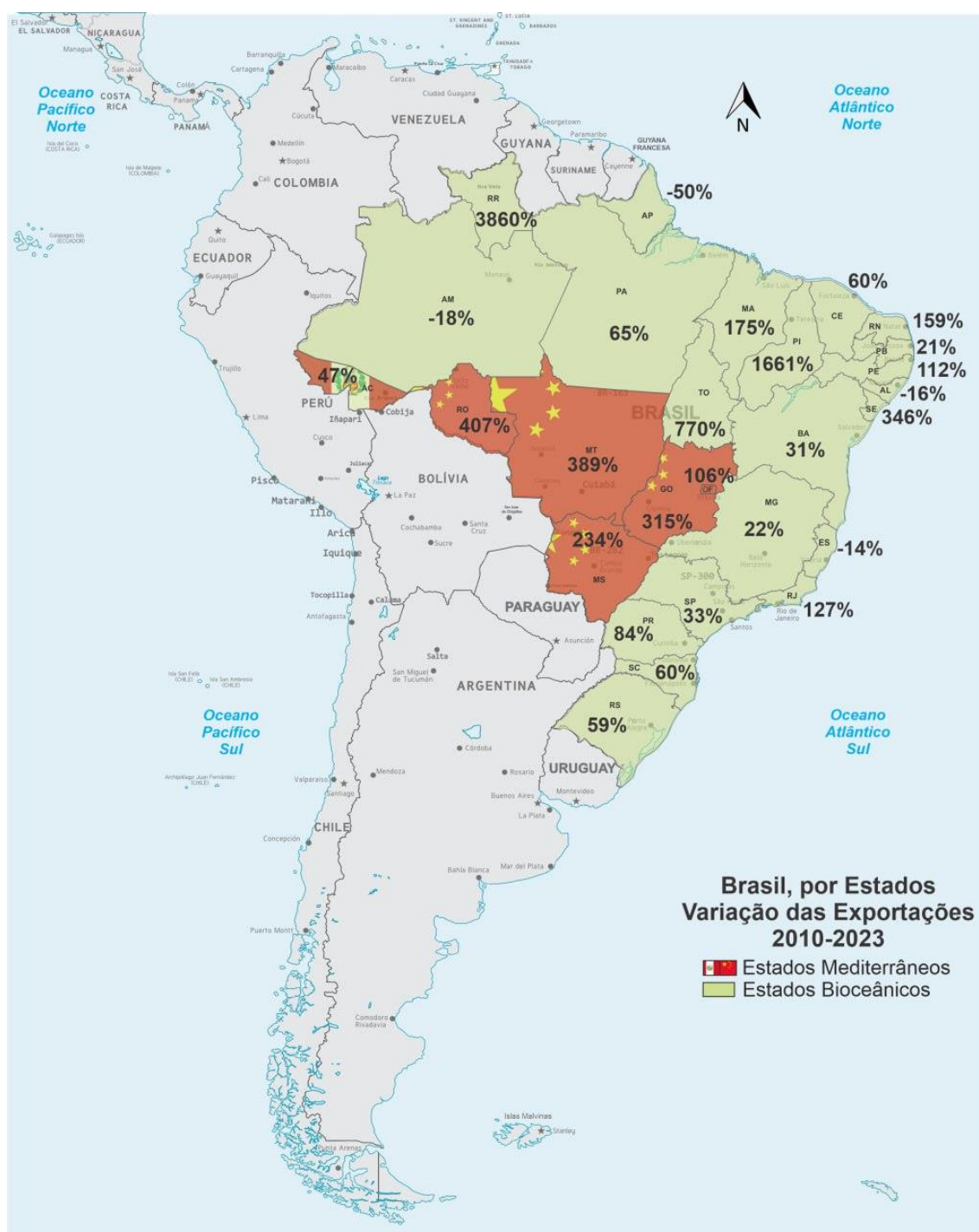
A China é um dos principais parceiros comerciais na última década do Brasil (mapa 5 e 6), consistir em ser o maior país do mundo em termos de população e o segundo maior país em termos de área, se destacando no último ano de 2022 como o principal destino das exportações brasileiras, peruanas e bolivianas, especialmente de commodities como soja, minério de ferro e petróleo, sendo responsável por 27% das exportações brasileiras em 2022, o que representou uma arrecadação de US\$ 84,4 Bi. Essa relação é impulsionada pela crescente demanda chinesa por recursos naturais e alimentos para sustentar seu crescimento econômico.

---

<sup>15</sup> O Acre e o bom desempenho no Índice de Desenvolvimento Humano - Disponível em: <https://bit.ly/3qfXyLR>

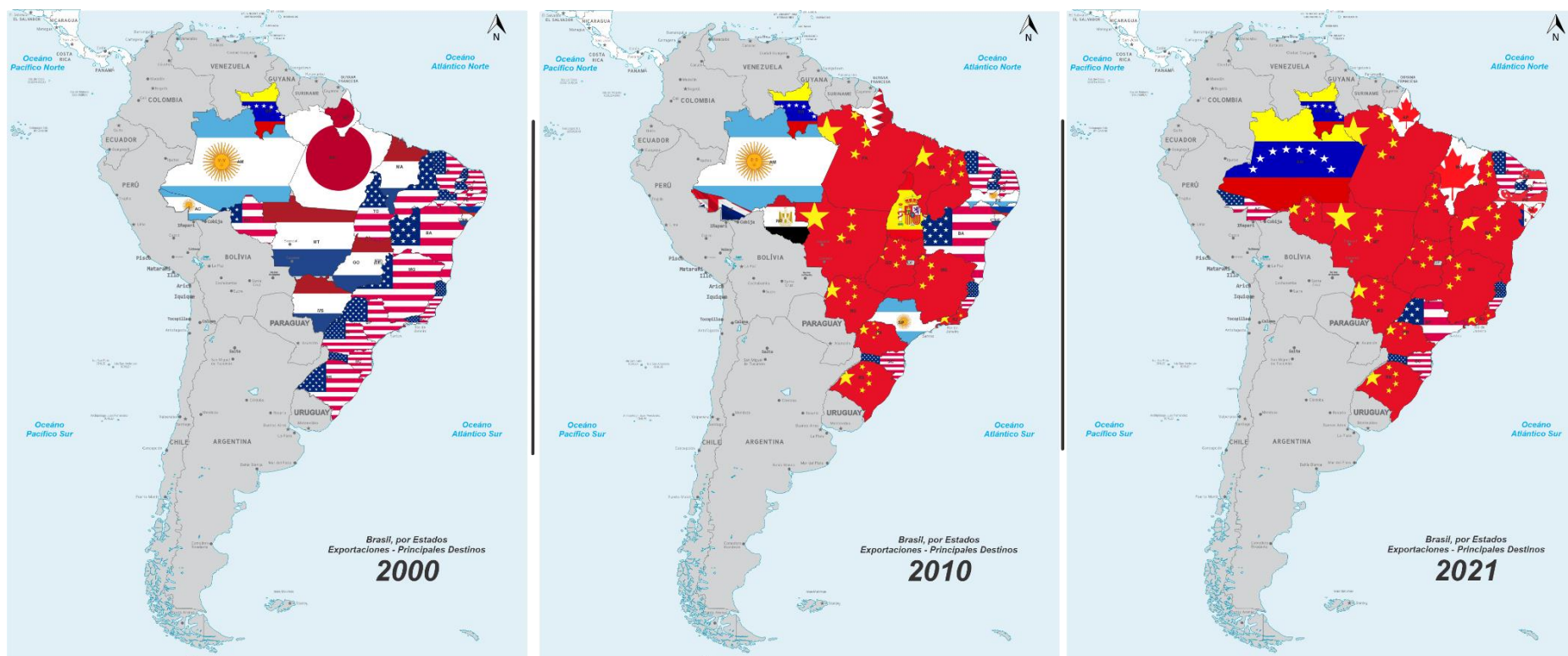


**Mapa 5 – Exportações para a China entre 2010 - 2023**



**Elaborado: Silva, A. M. (COMEXSTAT, 2024)**

**Mapa 6 – Principais parceiros comerciais de exportação do Brasil por estados (2000 – 2021)**



**Elaborado:** Ribeiro-Silva, C.H. (COMEXSTAT, 2022)

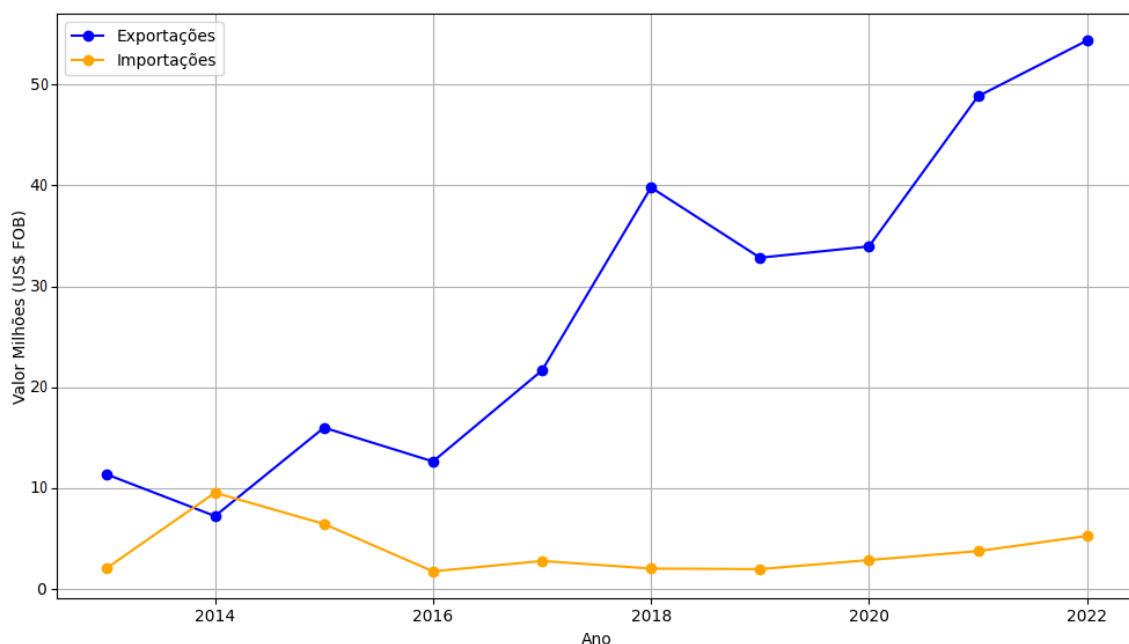


O Estados Unidos como uma das maiores economias do mundo e um importante parceiro comercial do Brasil, atuando tanto como destino para exportações quanto como fonte de importações de produtos manufaturados e tecnológicos, contribuindo com 37,4 bilhões (11%) nas exportações brasileiras no ano de 2022.

Trazendo um foco para a análise econômica mais regional em prol das importações e exportações do estado do Acre, e usando como aporte a análise voltada para a *Performance Geoeconômica*, nota-se que o estado do Acre vem apresentando bons resultados tendo uma linha crescente no que tange aos valores de exportações, tendo atingido neste último ano de 2022 aproximadamente US\$ FOB 54,37 milhões em somente em exportações, representando assim um crescimento de 11% em comparação ao ano anterior.

No que refere às importações, o estado apresenta números mais contidos e lineares, apresentando no último ano US\$ FOB 5,25 milhões, indicando um crescimento de 40,26% de crescimento em comparação ao ano de 2021. O gráfico 2 demonstra esses valores de importação e exportação ao longo destes anos.

**Gráfico 1 - Exportações e Importações em Milhões do Acre de 2013 a 2022**



Fonte: SEPLAN (2023)

A Estrada do Pacífico atua como uma via de fluxo estratégico para o fluxo de comércio e transporte de produtos, especialmente para cidades localizadas ao longo do eixo influência direta do cluster.

Por exemplo, Rio Branco, a capital do Acre e o maior município do estado, detém um papel central na economia local com 6.280 unidades locais e um salário médio mensal de 3,3 vezes o salário-mínimo, a cidade concentra a maior parcela do emprego formal. Ademais, outros municípios e províncias como Assis Brasil, Brasileia e Cobia, embora menores em comparação, têm uma relevância destacada no cluster devido à sua localização estratégica ao longo da Estrada do Pacífico.

Esses municípios, juntos, contribuem para o desenvolvimento regional e a integração da economia do cluster ao restante do arco norte da América do Sul. A infraestrutura de transporte disponível nesses locais – incluindo estradas, hidrovias e portos – facilita o fluxo de comércio, impulsionando o crescimento econômico local, o emprego formal e o desenvolvimento sustentável.

Portanto, a manutenção e aprimoramento contínuos da infraestrutura de transporte multimodal e das condições comerciais nessas áreas são essenciais para fortalecer ainda mais a performance geoeconômica do cluster, como podemos observar na tabela 11.

**Tabela 11 – Unidades Locais de Empresas dos Municípios da Estrada do Pacífico (Brasil)**

<b>Município</b>	<b>Unidades Locais</b>	<b>Salário Médio Mensal (em múltiplos do salário-mínimo)</b>	<b>Salário e Outras Remunerações (R\$ 1.000)</b>
<b>Rio Branco</b>	6.280	3,3	4.299.060
<b>Assis Brasil</b>	46	2,4	13.106
<b>Brasileia</b>	285	1,8	55.628
<b>Capixaba</b>	58	2,2	15.613
<b>Xapuri</b>	203	1,9	20.620
<b>Epitaciolândia</b>	238	1,6	34.481
<b>Senador Guimard</b>	176	1,9	43.525

**Fonte:** SEPLAN (2020)

A tabela 11 oferece um panorama dos sete municípios do Acre que estão ao longo da Rede da Pacífico e estão sendo avaliadas nesse trabalho. O recorte evidencia o protagonismo de Rio Branco, ao mesmo tempo em que destaca a

relevância econômica dos demais municípios estrategicamente localizados ao longo da Estrada do Pacífico.

A compreensão das relações internacionais pautadas nas questões geoeconômicas, como também geopolíticas, possibilita a criação de estratégias que tornem possível o desenvolvimento regional analisada referente ao Acre e a BR – 317, pois essas relações entre o estado do Acre (Brasil) com Bolívia (Pando) e Peru (Madre de Díos), visando mercados asiáticos-em especial o mercado chinês que é o seu principal parceiro comercial, a Estrada do pacífico pode facilitar o escoamento de produtos e abater os valores e o tempo para as importações e exportações para o Leste do Brasil, onde se encontram os grandes centros comerciais do país.

O planejamento estratégico para tornar a logística em prol da produção e escoamento possível deve ser construído pautado no desenvolvimento da região, sem deixar de lado a questão ambiental e sustentável. Dessa forma, conhecer os fatores geoambientais é um dos primeiros passos para oportunizar o melhor desempenho da infraestrutura local e desenvolvimento regional do cluster.

## 6. O CLUSTER TRIFRONTEIRA E A ECONOMIA REGIONAL

Como visto até aqui, o cluster como uma unidade territorial de intervenção direta de desenho de políticas públicas e aliados a interesses de financiamento infraestruturais. Para caminhar, abordaremos sobre a importância da Estrada do Pacífico foi e é um projeto estratégico para a América do Sul designado pelo IIRSA em 2000 com a criação dos corredores oceânicos.

Neste sentido, um cluster econômico é um agrupamento geograficamente concentrado de empresas inter-relacionadas (fornecedores especializados, prestadores de serviços, setores correlatos e complementares, clientes demandantes) que cooperam e concorrem entre si e instituições correlatas e específicas vinculadas por elementos comuns e complementares (universidades, institutos de pesquisa e desenvolvimento, bancos de financiamento, órgãos de normatização governamentais e associações industriais, comerciais e trabalhistas) que interagem sinergicamente com as empresas agrupadas num determinado território econômico. (Carvalho, 2000, p.4)

A rodovia tem o potencial de transformar a economia regional do extremo oeste do Brasil, portanto, da área do cluster, com a costa Oeste do continente sul-americano. Com isso, apresentaremos em pontos variados qual a *performance* geoeconômica da região - neste assunto discutiremos fatores geoeconômicos inseridos na Estrada do Pacífico.

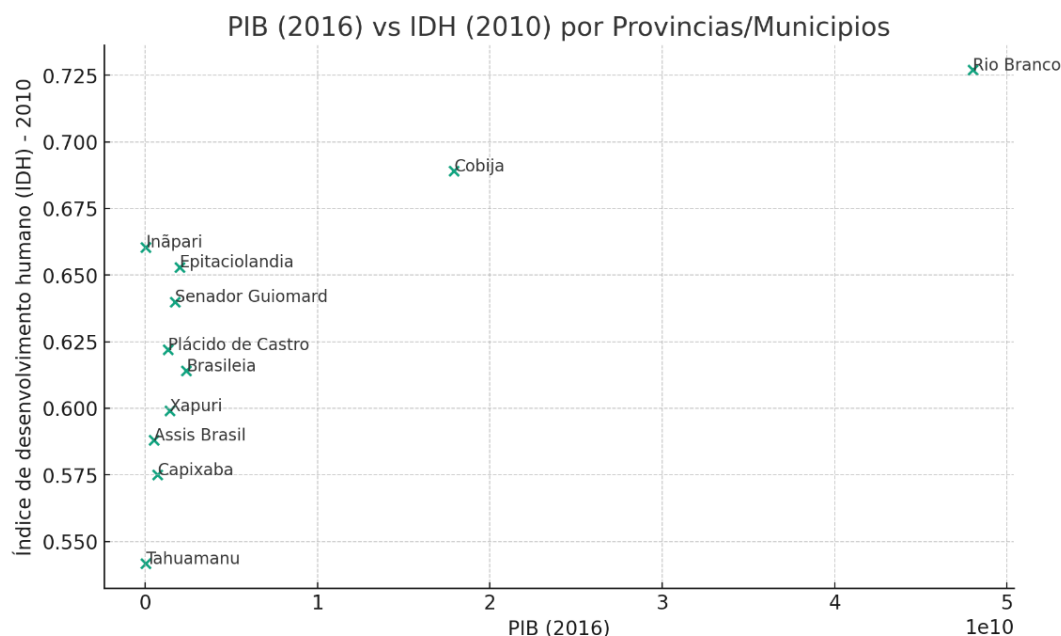
### 6.1 Infraestrutura e Geoeconomia Tri fronteira

Esta seção apresenta a região de tríplice fronteira, o foco estará na extração das potencialidades de integração produtiva, logística e comercial para apoiar os projetos de desenvolvimento regional. A região analisada iremos chamar de cluster, onde apresenta *performance* geoeconômica estratégica de cada país e suas respectivas unidades territoriais funcionais articulam-se do ponto de vista comercial e produtiva com capitais regionais.

Uma análise dos setores econômicos demonstra que a Administração Pública é o principal setor com cerca de 60% do PIB total do cluster. Essa concentração reflete a influência dos governos subnacionais na região transfronteiriça colocando Cobija (0,63) e Rio Branco (0,73) como as duas unidades territoriais de IDH mais alto do cluster (Gráfico 1), com atividades relacionadas à administração, defesa, educação, saúde pública e segurança

social. Além disso, a agricultura também desempenha um papel importante com uma participação de 20% no PIB.

**Gráfico 2 - PIB (2016) e IDH (2010) – (Municípios selecionados, variáveis disponíveis)**



**Fonte:** IBGE, INE (2023)

Esta expansão da agricultura no cluster explica as estratégias dos governos subnacionais para diversificar sua economia e reduzir a dependência do setor público, na nossa análise do cluster, sobretudo o governo do Acre tem investido no setor da agropecuária. Isso inclui outros projetos destinados a aumentar a produtividade agropecuária e florestal, fato que é possuidor de efeito duplo porque fortalece as cadeias produtivas como bovinos, suínos, grãos, mandioca, fruticultura, horticultura, cafeicultura, castanha, mel e borracha.

Por outro lado, pressiona o bioma amazônico, gerando os contrastes encontrados nos dados apresentados nas seções de caracterização das áreas antropizadas deste estudo, a exemplo do que explica o estado ser o 3º no ranking dos estados que desmataram na Amazônia Legal em 2022. Segundo dados do IMAZON (2023), sozinho o Acre perdeu 443 quilômetros quadrados de área florestada, e o número é 3% maior que o registrado entre agosto de 2021 e fevereiro de 2022, que foi de 429 km².

A agroindústria sustentável biorreferenciada e responsável se destaca como oportunidade de integração e desenvolvimento econômico da região,

fomentando a produção de alimentos e gerando empregos. Para uma análise mais profunda, é necessário considerar dados atualizados, bem como fatores políticos, sociais e ambientais que possam influenciar o desempenho geoeconômico do cluster.

## **6.2 A questão da Zona Franca de Cobija**

A Zona Franca de Cobija, capital do Departamento de Pando, é um importante centro de atividades comerciais e industriais na região fronteira entre a Bolívia e o Brasil. Criada em 1983, a Zona Franca oferece benefícios fiscais e incentivos para atrair investimentos e impulsionar o desenvolvimento econômico local.

A Zona Franca de Cobija tem desempenhado um papel fundamental na dinâmica geoeconômica da região, promovendo e facilitando o comércio entre diferentes países. Em 2012 movimentou cerca de 110 milhões de dólares, com um crescimento anual estimado entre 10% e 15%. Esses números destacam a importância da Zona Franca como centro econômico dinâmico e atraente para investidores e empresas.

A localização estratégica da Zona Franca de Cobija, próxima à fronteira com o Brasil, contribui para seu desempenho geoeconômico. A proximidade com o mercado brasileiro, um dos maiores da América do Sul, permite ampliar a atividade comercial e atrair investimentos. Além disso, a Zona Franca tem estreitado as relações comerciais com outros países, como Chile, Brasil, Estados Unidos e China, com importante participação desses países nas importações realizadas pela Zona Franca.

Além disso, o dinamismo provocado pelas mudanças associadas à Carretera Interoceânica que corta a região e a existência de legislações distintas que ditam os ritmos econômicos no seu espaço transfronteiriço (Zona Franca em Cobija e Área de Livre Comércio em Brasília e Epitaciolândia) ajudam a construir a sua excepcionalidade. As características citadas ainda auxiliam na organização do arranjo econômico que é marcado pela existência de inúmeras trocas [...] fazendo com que a interação entre as cidades gêmeas em questão possa ser tipificada como sinapse (Silva, 2016, p.16)

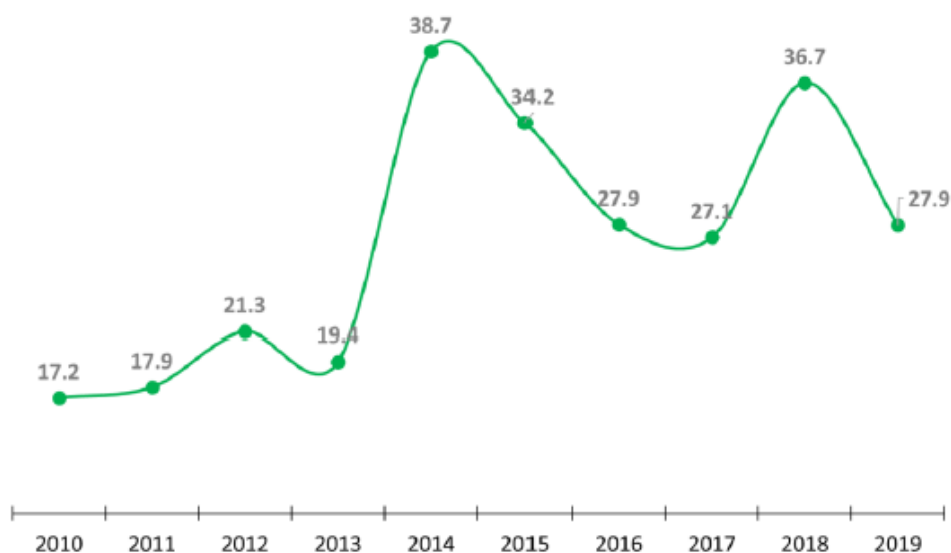
Os benefícios fiscais oferecidos pela Zona Franca de Cobija, como a alíquota reduzida de 1,5% sobre produtos importados, impulsionaram o comércio e atraíram empresas para a região. Esses incentivos contribuem para tornar os

produtos importados mais competitivos no mercado local, estimulando o consumo e impulsionando a atividade econômica. Entretanto, importa ressaltar que a efetiva fiscalização das atividades comerciais é fundamental para garantir a legalidade e transparência das transações na Zona Franca.

O desempenho geoeconômico de Cobija, localizada na província de Nicolás Suárez em Pando, é impulsionado principalmente pela exportação de dois produtos: castanha sem casca (já processada) e ouro bruto. Esses dois itens representam uma parcela importante, correspondendo a 86,93% do faturamento total do departamento. No entanto, é importante destacar que, embora contribuam com um percentual semelhante, a diferença de volumes e valores de mercado entre ambos os produtos é significativa. A exportação de castanha-do-brasil requer uma logística mais complexa em comparação com o ouro.

O gráfico 3 mostra as variações das exportações de Pando (2010-2019), destacando o peso do ambiente amazônico na especialização econômica da região, com a Cobija desempenhando um papel central nesse contexto.

**Gráfico 3: Evolução das Exportações de Pando (2010-2019)**



Fonte: INE, 2020; MDPyEP – DAPRO (2022)

Dentro do contexto dos clusters trifronteiriços, as exportações provenientes da região de Pando figuraram entre as mais modestas em nível nacional, correspondendo a apenas 0,3% do total do país. Durante a última

década, o pico em relação ao seu PIB foi alcançado em 2014, atingindo 13,6%. No entanto, desde então, observou-se uma tendência decrescente, culminando em 2019 com a representatividade de apenas 7,6% do PIB. Uma observação relevante é que, nesta região, a importância da inversão pública superou a das exportações em termos de contribuição econômica.

Quando categorizadas por atividade econômica, as exportações da região podem ser divididas entre produtos oriundos da agricultura, pecuária, caça, silvicultura e pesca, e produtos da indústria manufatureira. O primeiro grupo é majoritariamente representado pela exportação de castanhas, enquanto o segundo grupo destaca-se pela exportação de ouro metálico, bem como madeira e seus derivados manufaturados.

Esses dados mostram a importância da logística e do mercado internacional no desempenho geoeconômico da região, bem como a dependência de recursos naturais e produtos específicos para impulsionar o comércio exterior.

### **6.3 A Questão Urbano-Regional**

A materialização dessa nova realidade dependerá da elaboração e execução de políticas públicas de desenvolvimento regional e inovação que promovam a criação de cadeias de valor nos mais diversos setores, desde a bioeconomia aos circuitos produtivos agrosustentáveis. Nesta seção faremos a análise categorizada de acordo com o recorte proposto inicialmente na dissertação.

De acordo com o IBGE, entre 2012 e 2022, o cultivo de soja no Acre teve um aumento de 7 vezes, atualmente se destacando como o terceiro produto mais exportado do estado. No Bloco Regional, a quantidade produzida em 2021 foi de 9989 toneladas, somando mais de R\$ 25 milhões em valor de produção.

Há ainda a sinalização de interesse dos produtores rurais na diversificação da matriz produtiva para produtos como açaí de cultivo e café, por exemplo. De acordo com a Embrapa (2020), a cidade Capixaba, localizada no cluster aqui apresentado, possui cerca de 31,3% do seu território apto ao cultivo de café Canéfora, e 76,9% do território desmatado propício para o cultivo de seringueira.



A proximidade com dois grandes mercados consumidores, como é o caso da Bolívia e Peru, com aproximadamente 44 milhões de consumidores em potencial, bem como a relação com países com alta demanda por produtos agrícolas, fez com que o estado registrasse um aumento de 60% no volume de exportação nos últimos quatro anos, isto é, crescimento médio de 15% a.a (2018-2022).

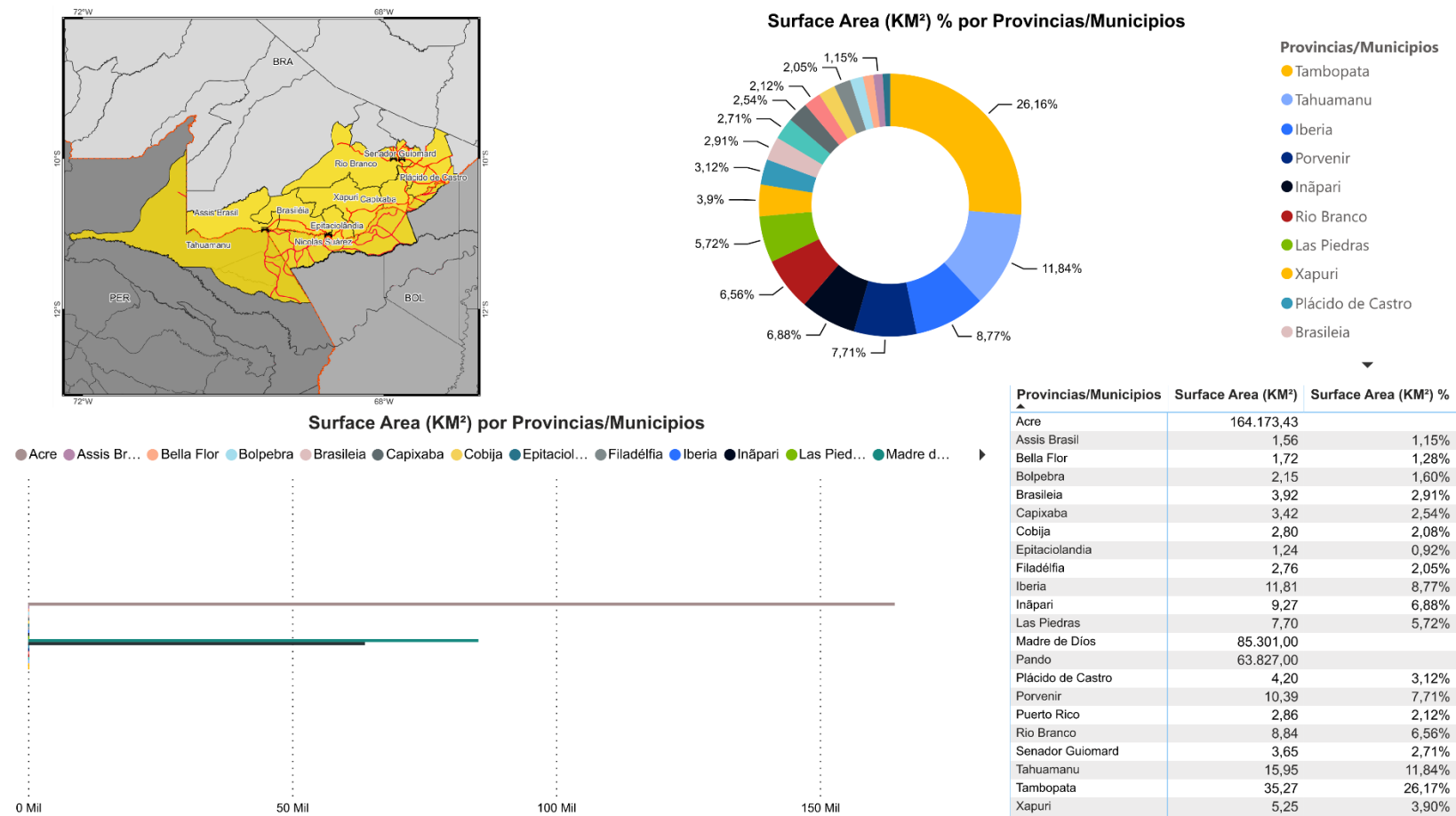
A Estrada do Pacífico viabiliza a exportação da produção através dos portos peruanos, reduzindo o valor do frete e o tempo em relação aos países asiáticos, atualmente os principais importadores de insumos nacionais. A interligação econômica e logística proporcionada pela Estrada do Pacífico, ligando o estado do Acre, Pando e Madre de Díos aos portos do Oceano Pacífico, influencia no crescimento da urbanização da região.

Os múltiplos fatores associados à atividade exportadora apresentados anteriormente convergem para impulsionar a urbanização em áreas situadas na área de influência direta do cluster. Dessa maneira, a acessibilidade facilitada pela Estrada do Pacífico desempenha um papel central nesse processo.

Ao se mostrar como uma alternativa aos desafios logísticos condicionados pelas características geográficas da região, a Estrada do Pacífico tem efeito direto no crescimento das exportações, resultando na melhoria da competitividade dos produtos in natura (como castanha) e semimanufaturados (bioeconomia) para entrada nos mercados internacionais e ampliando as oportunidades geoeconômicas.

A maior demanda pela produção, distribuição e serviços relacionados à atividade de exportação atrai investimentos e mão de obras para áreas urbanas próximas à Estrada do Pacífico que interfere na dinâmica urbana de todas as cidades-regiões do cluster, conforme podemos ver na imagem 6 como se configura a área e como é a influência nos municípios envolvidos no cluster.

Imagem 6 – Área dos Municípios do Cluster em km² e em Porcentagem

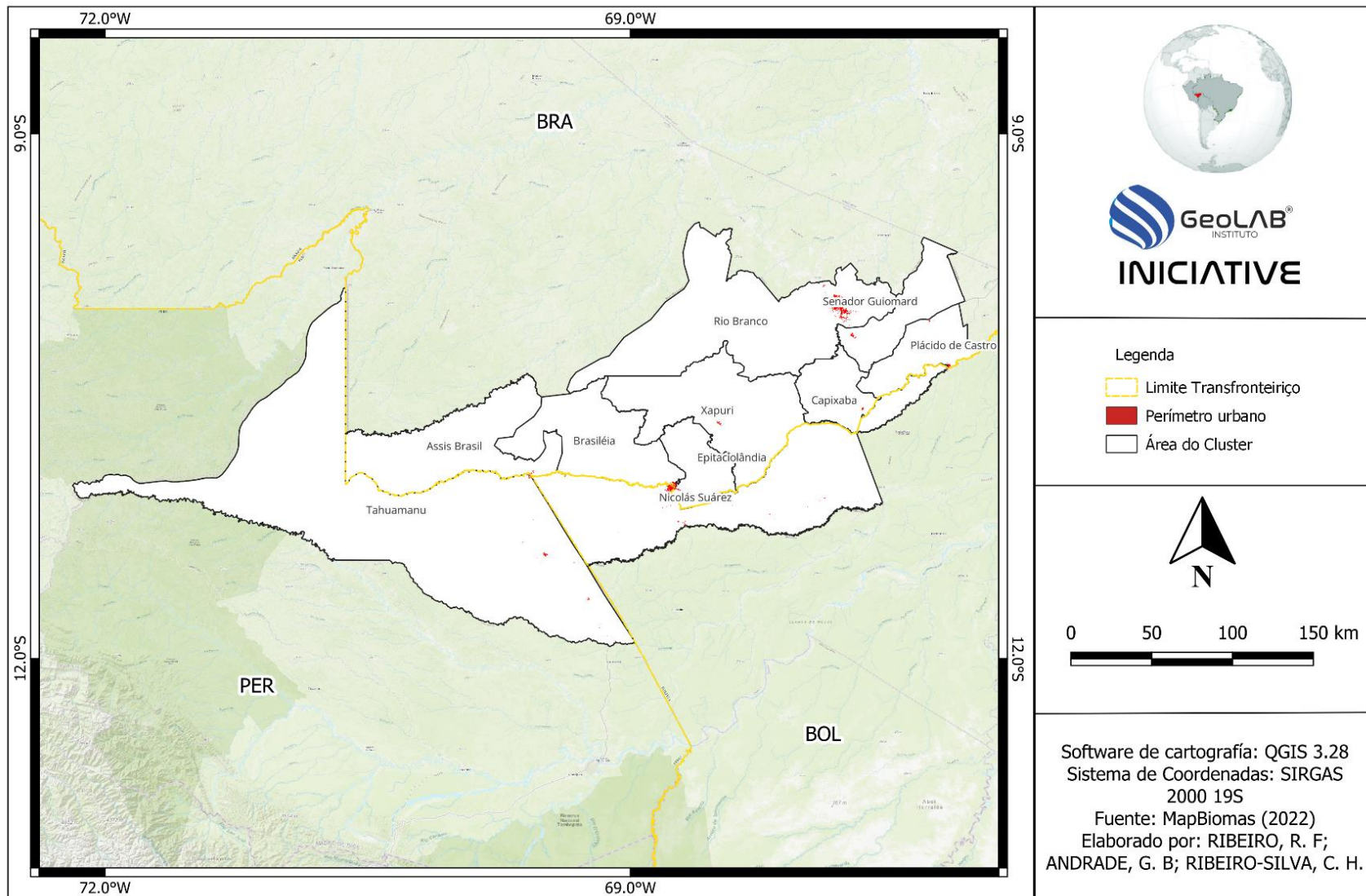


Elaborado: Silva, A. M. (2023)

Dessa forma, o crescimento da malha urbana (mapa 7) se mostra como uma reação ao fluxo econômico decorrente do aumento nas exportações e da facilitação logística intra cluster. A concentração de serviços comerciais e industriais ao longo da rede influencia a migração de pessoas em busca de empregos e oportunidades, além de promover o desenvolvimento de infraestrutura e serviços urbanos na medida em que as cidades se adaptam às demandas do crescimento populacional e de acomodam a força de trabalho crescente.

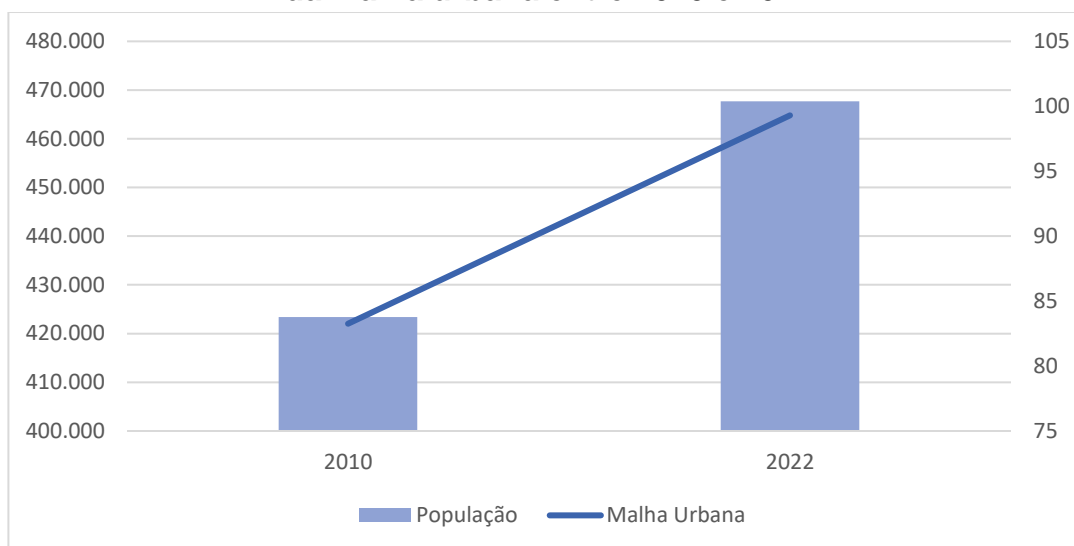
As faixas de fronteira carregam uma importância para a economia e a dinâmica das regiões observadas que a *performance* geoeconômica fica ligada diretamente as fronteiras com trocas comerciais, que são o caso boliviano em Cobija com a Zona de Livre comércio, com isso demanda um crescimento das cidades gêmeas no lado brasileiro, que são Brasiléia e Eptaciolândia que estão inseridas diretamente na Estrada do Pacífico, como articuladores das relações que estão no cenário da saída para o pacífico.

**Mapa 7 - Malha urbana dos municípios do Cluster entre 2000 e 2020**



Como evidenciado no gráfico 4, os dados demográficos dos municípios do cluster apontam uma relação entre a melhor *Performance Geoeconômica* e o aumento populacional. A flutuação populacional crescente entre 2010 e 2022 coincide com o aumento (12,5%) da malha urbana das cidades no mesmo período.

**Gráfico 4 – Relação entre o aumento populacional no cluster e expansão da malha urbana entre 2010 e 2022**



Fonte: IBGE (2023)

No entanto, esse crescimento populacional e expansão urbana trazem consigo desafios ambientais, notadamente no contexto do cluster, onde eventos de inundações e alagamentos têm impactos na dinâmica urbana e econômica da região. Como já descrito anteriormente neste informe, a estação chuvosa tem início em dezembro e estende-se até março.

Nesse período, as cotas de nível dos rios que constituem a bacia hidrográfica do Rio Acre alcançam a média de 1320 cm. Os solos facilmente encharcáveis da região tornam-se saturados devido ao acúmulo da água procedente das chuvas torrenciais, resultando em alagamentos e inundações. Nos últimos anos, cluster soma 293.733 de pessoas afetadas pelas ocorrências de alagações, 63.289 de desabrigados e desalojados, e mais de R\$ 475 milhões em prejuízos e danos materiais (tabela 12).

**Tabela 12 – Dados das alagações ocorridas entre os anos de 2010 e 2022**

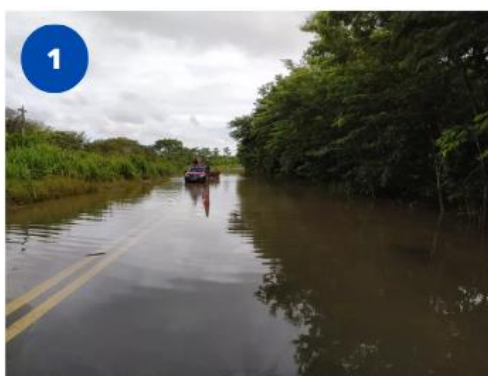
Municípios	Afetados	Desabrigados e Desalojados	Danos Materiais e prejuízos
<b>Assis Brasil</b>	4.816	1.044	4,15Mi
<b>Brasileia</b>	18.000	8.889	42,67Mi
<b>Capixaba</b>	817	441	592,92Mil
<b>Epitaciolândia</b>	2.100	1.220	313,93Mil
<b>Rio Branco</b>	256.000	48.177	383,41Mi
<b>Senador Guimard</b>	-	-	-
<b>Xapuri</b>	12.000	3.518	44,30Mi
<b>Total</b>	<b>293.733</b>	<b>63.289</b>	<b>563,06Mi</b>

**Fonte:** Atlas Digital de Desastres no Brasil (2023)

De acordo com o mapeamento de risco do CPRM, 6 dos 15 municípios que integram o cluster do lado brasileiro possuem áreas com suscetibilidade de ocorrência de fenômenos climáticos extremos como enchentes, inundações, deslizamentos de terra e erosões fluviais. Cabe mencionar que o grau de risco dessas ocorrências nos municípios varia entre “alto” e “muito alto” (mapas 8 a 10).

Os impactos das ocorrências de fenômenos climáticos vão além dos limites urbanos dos municípios, afetando também as infraestruturas responsáveis por viabilizar o acesso e escoamento de produção desses locais. No caso do cluster, a Estrada do Pacífico é uma das infraestruturas que frequentemente sofrem danos estruturais, impactando diretamente sobre a dinâmica econômica e a população.

**Imagem 7 – Pontos de alagamento nas BR-317 e BR-364**



1 - Alagamento na BR-364, 2022.  
Fonte: G1



2 - Alagamento na BR-317, 2023.  
Fonte: O Alto Acre.

A proximidade das rodovias com rios pode apresentar um fator de risco ao se considerar que grande parte das áreas sujeitas à erosão encontram-se situadas às margens dos rios. Em alguns trechos, essas margens são ocupadas pelas rodovias, que acabam expostas à possibilidade de obstrução em função de desmoronamento em função da erosão fluvial ou ainda em decorrência de deslizamentos de terra.

A ocorrência de enchentes e inundações, por sua vez, também representa um fator de risco às rodovias devido à composição estrutural de ambas. As BR-364 e BR-317 são constituídas, em sua maioria, por pavimento do tipo flexível, também conhecido como pavimento asfáltico, estruturado em diversas camadas responsáveis por distribuir o peso e o esforço da faixa de rolamento entre si.

#### **Imagem 8 – Danos estruturais nas estradas BR-364 e BR-317**



1 - Cratera em trecho da BR-364, 2023.  
Fonte: G1

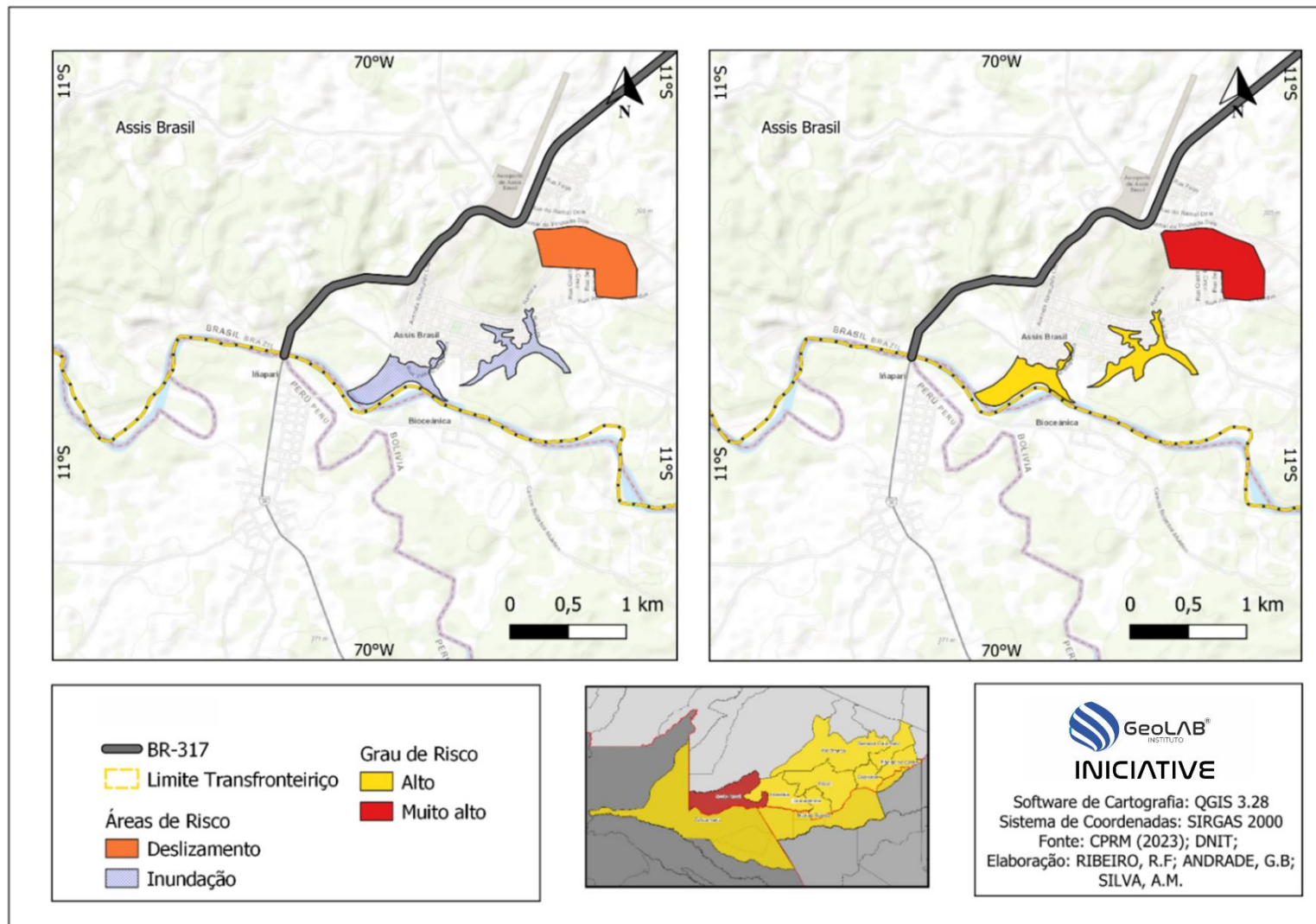


1 - Cratera em trecho da BR-317, 2021.  
Fonte: AC24Horas

Em outras palavras, os pavimentos flexíveis, quando submetidos a algum esforço antes de serem devidamente drenados, sofrem um processo de desintegração estrutural, podendo ocasionar a ocorrência de fendas, fissuras ou trincas, afundamentos, ondulação ou corrugação, escorregamento, desgaste, entre outros. Tais riscos ocasionados por fenômenos climáticos nos Municípios de Assis Brasil, Brasiléia, Eptaciolândia e Rio Branco são demonstradas nos mapas 8 a 10.

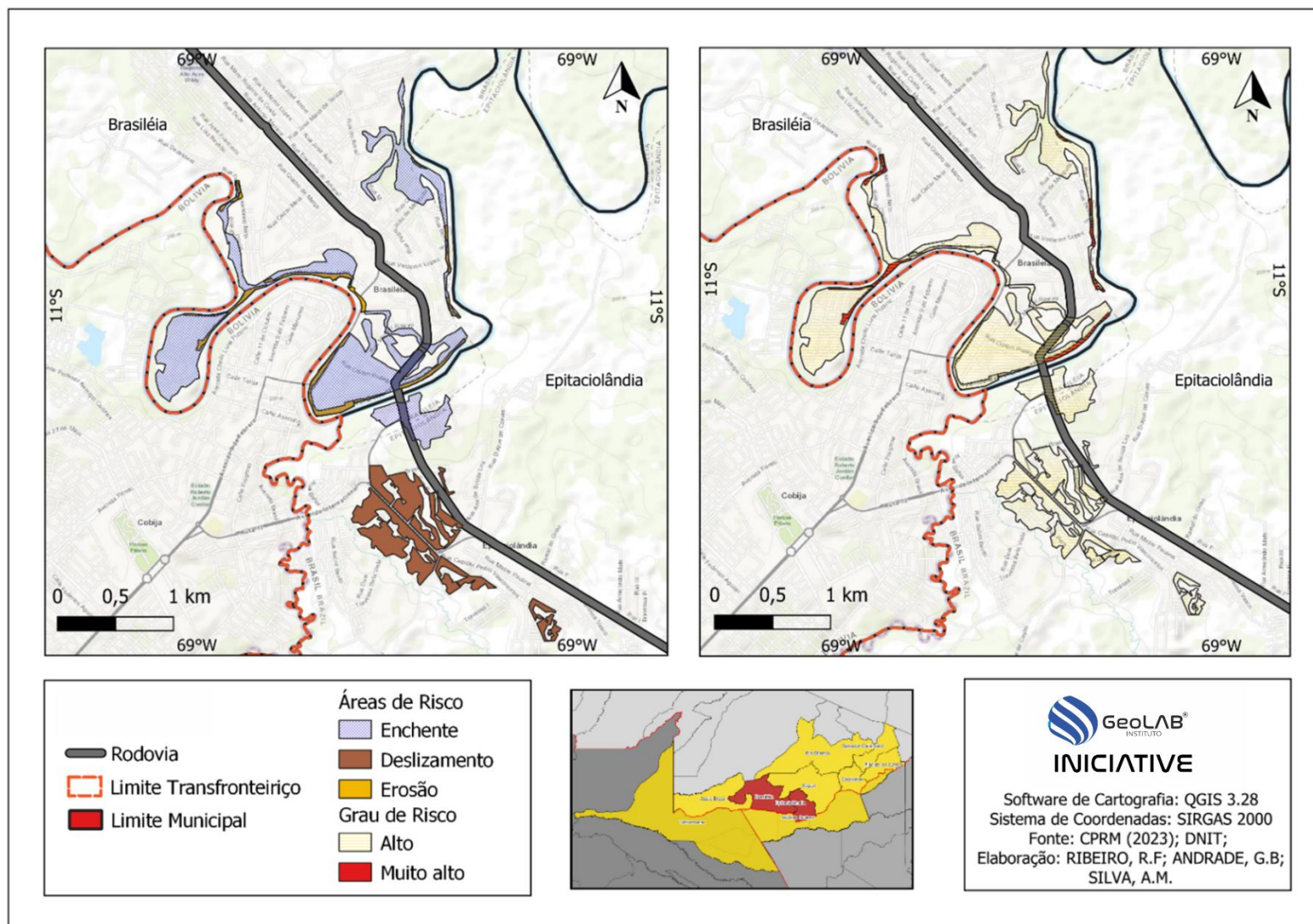


**Mapa 8 - Áreas e grau de risco de ocorrência de fenômenos climáticos em Assis Brasil**

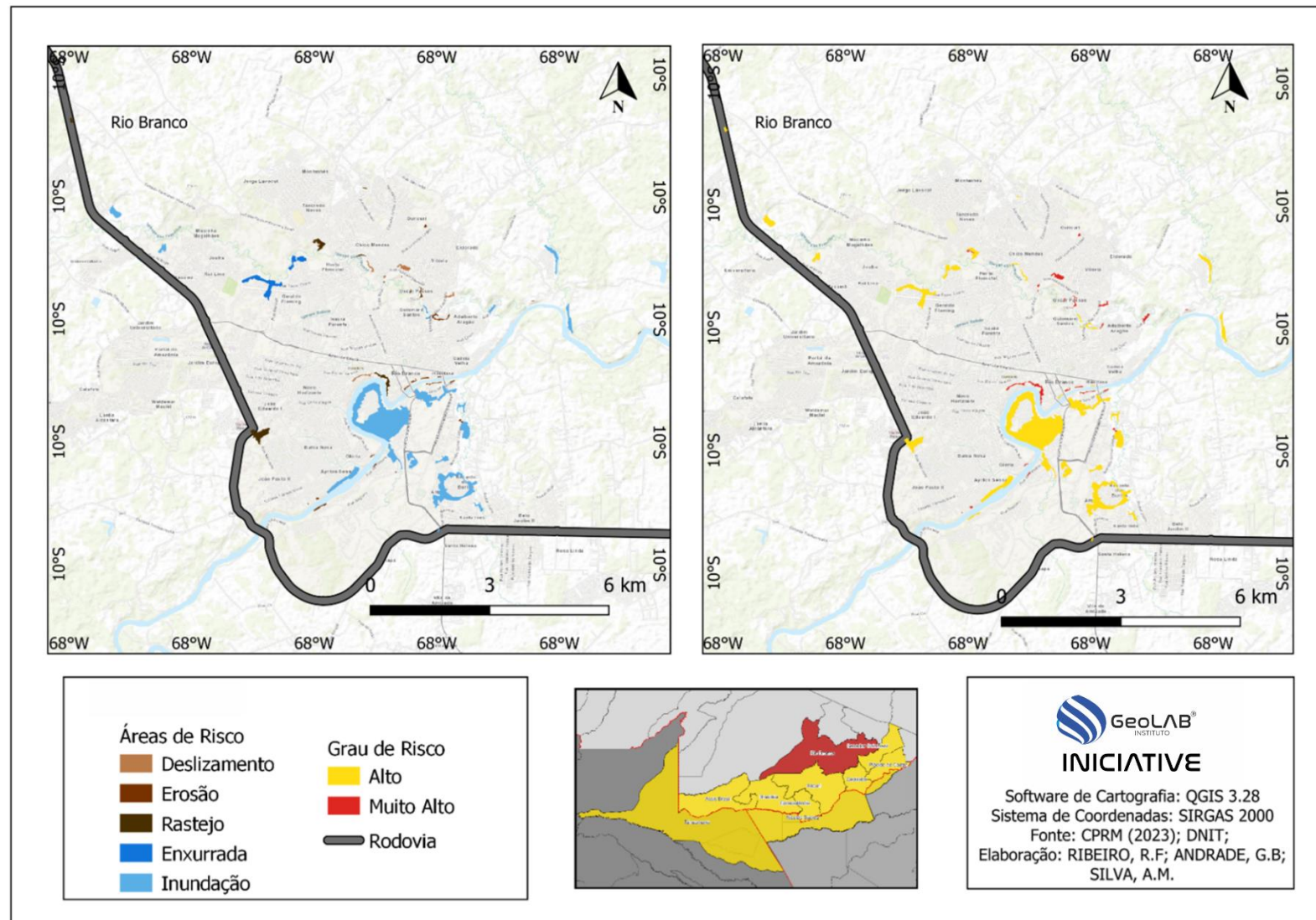




**Mapa 9 - Áreas e grau de risco de ocorrência de fenômenos climáticos em Brasília e Epitaciolândia**



**Mapa 10 - Áreas e grau de risco de ocorrência de fenômenos climáticos em Rio Branco**



Dentre os fatores geoeconômicos serão exibidos os estabelecimentos industriais e comerciais, a segurança civil e militar, bem como o número de instituições educacionais. Posteriormente, adentraremos em uma segunda etapa, diretamente vinculada aos setores econômicos da região, abordando a agricultura e pecuária, a atividade de abate de bovinos, os principais parceiros comerciais e os produtos de destaque que atualmente compõem o cenário de exportação do cluster.

Nesse cenário, o eixo analisado aqui nos proporciona o potencial para investimentos voltados tanto à exportação quanto à importação de mercadorias, além da facilitação da mobilidade de indivíduos. O mapa 11 evidencia a localização dos estabelecimentos comerciais e industriais vinculados na área de influência direta da Estrada para o Pacífico no cluster.

Os estabelecimentos industriais e comerciais do cluster estão concentrados na cidade de Rio Branco, portanto, do lado brasileiro da unidade territorial que estamos analisando aqui. Do total de 7.286 estabelecimentos localizados na região, 6.280 situam-se na capital acreana – Brasil (SEPLAN, 2020).

**Tabela 13 – Unidade Locais de comercio dos municípios do Acre da Estrada do Pacífico no Brasil**

<b>Município</b>	<b>Unidades Locais (2020)</b>
<b>Rio Branco</b>	6.280
<b>Assis Brasil</b>	46
<b>Brasiléia</b>	285
<b>Capixaba</b>	58
<b>Xapuri</b>	203
<b>Epitaciolândia</b>	238
<b>Senador Guimard</b>	176
<b>Total</b>	7.286

**Fonte:** IBGE, Cadastro Central de Empresas (2020)

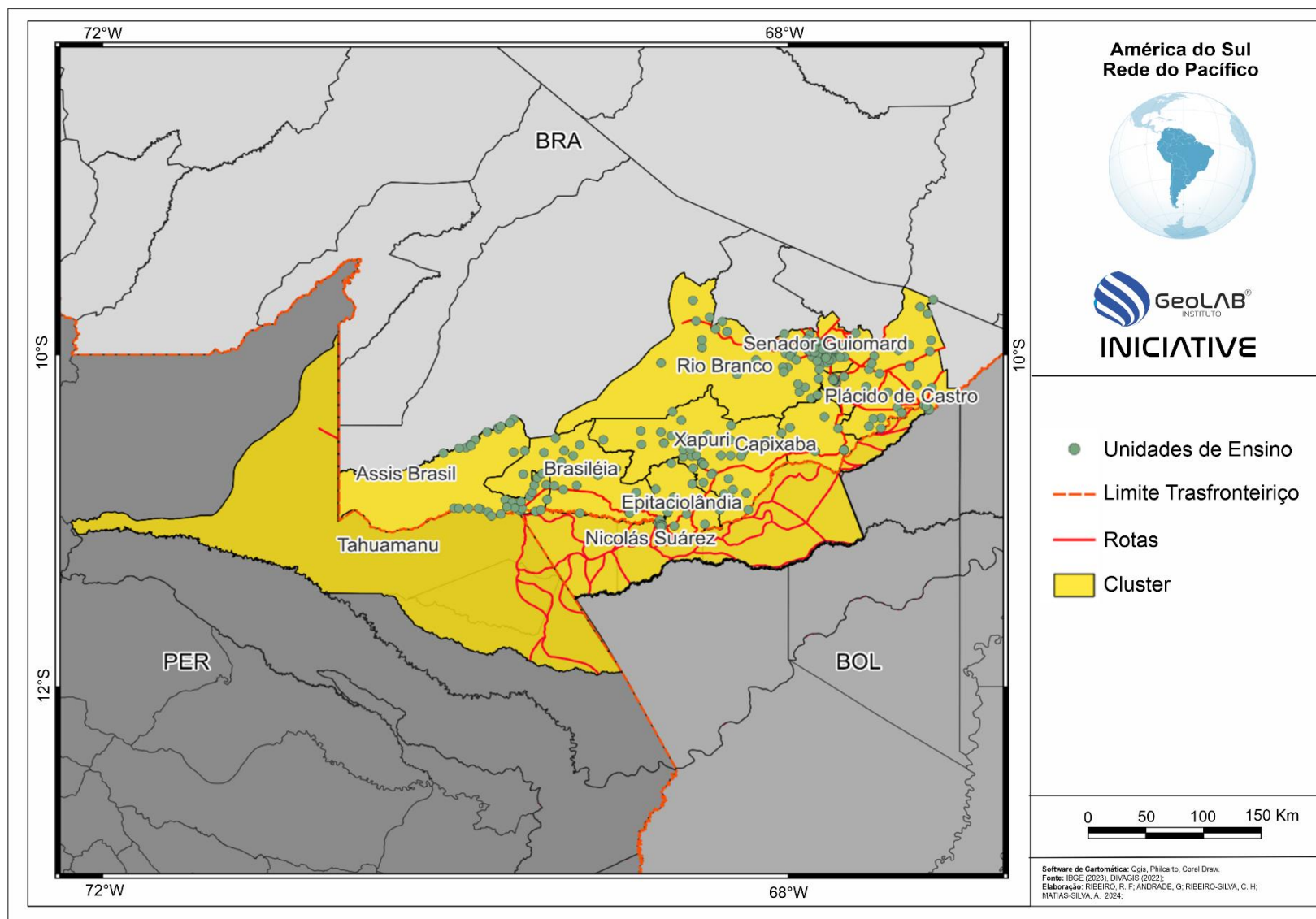
Reiterando, podemos observar que essas estruturas estão ligadas a *performance* geoeconômica, pois a população na região analisada possui necessidades de que se tenha comerciais e segurança para se obter um desenvolvimento, mesmo que não sejam tão visíveis, mas que possam se aproximar disso.

Outro ponto que queremos demonstrar no sentido de infraestruturas que estão inseridas nesse contexto são as unidades de ensino, demonstrado no

mapa 11, para que possamos visualizar melhor, lembrando que esses dados são da base contínua do IBGE que foi atualizada em 2023, ano que este informe está sendo produzido. Portanto, um acompanhamento em tempo real e atualizado com os atores subnacionais locais podem dar as pistas para a medição da *performance* geoeconômica do cluster.



**Mapa 11 - Unidades de Ensino dos Municípios Brasileiros na Rede para o Pacífico**



Como podemos notar nos municípios do cluster a questão das unidades escolares, onde a população dos municípios da Estrada do Pacífico tem uma maior concentração nas cidades, com isso mais unidades educacionais. Contudo, ao longo da rede algumas unidades podem estar um pouco afastadas, são unidades educacionais de ensino rural onde o acesso é feito por estrada sem pavimentação e a população dessas regiões são moradores de áreas rurais isoladas, como vilas e aldeias indígenas.

Com essas estruturas ligadas à rede bioceânica do Pacífico podemos ter a noção de que a balança comercial, que faz movimentar a economia dessas localidades/cidades - que são as exportações e importações influenciadores da *Performance* Geoeconômica -, se baseia para analisar como se dá o crescimento econômico dos municípios, refletido na balança comercial<sup>16</sup> dos municípios, estados e países, conhecido como Produto Interno Bruto (PIB)<sup>17</sup>.

Dentre os municípios que compõem cluster, considerando os dados disponibilizados nos órgãos oficiais destaca-se a capital do Acre, Rio Branco, como podemos observar na tabela 12, entre os anos de 2010 e 2015, apresentou uma variação de 45,29%, ficando atrás apenas de Brasileia, cuja variação superavitária foi de 50,87%. Vale ressaltar, com a cheia histórica do Rio Madeira<sup>18</sup> em 2014, o trecho da BR-364, responsável por ligar o Acre à Rondônia, sofreu danos estruturais causados pela inundação, isolando o estado do Acre (foto 5). A alternativa foi a importação de produtos de aproximadamente 2 mil toneladas<sup>19</sup> de produtos provenientes do Peru.

---

<sup>16</sup> Registra os valores das importações e das exportações de mercadorias. Se o valor das exportações superar o das importações, diz-se que a balança comercial apresenta um superávit. Se ocorrer o contrário, há um déficit. No Brasil, as contas externas são apresentadas em valores de dólares norte-americanos. Os detalhes podem ser vistos nos portais do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, do Ministério da Fazenda e do Banco Central. – Disponível em: <https://bit.ly/47q3uCM>

<sup>17</sup> O PIB é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, geralmente em um ano. Todos os países calculam o seu PIB nas suas respectivas moedas. – Disponível em: <https://bit.ly/44fgitb>

<sup>18</sup> Acre decreta emergência devido cheia do Rio Madeira, em RO - Disponível em: <http://glo.bo/45g7d47>

<sup>19</sup> Acre importa 2 mil toneladas de produtos do Peru – Disponível em: <https://bit.ly/47kDCbw>

**Imagem 9 - Caminhões na BR-364 na cheia histórica do Rio Madeira (2014)**



**Fonte:** G1, 2014.

A cheia histórica, como dito anteriormente, isolou o estado do Acre (imagem 9) ainda mais da estrutura regional e produtiva do Brasil e, portanto, as outras cidades do cluster que eram dependentes da interrelação fronteiriça também ficaram sem provimentos básicos. A saída do governo brasileiro foi condensar uma estratégia de abastecimento via Peru. Esse evento crítico interferiu nas exportações do Estado do Acre e na dinâmica econômica do município, assim como a pandemia de COVID-19 interferiu nas questões migratórias que explicamos anteriormente.

**Tabela 14 – Variação do PIB dos Municípios da Estrada do Pacífico 2010 até 2015 no Acre - Brasil**

Municípios	Variação de 2010 - 2015
<b>Assis Brasil</b>	45,60%
<b>Brasileia</b>	50,87%
<b>Capixaba</b>	32,22%
<b>Epitaciolândia</b>	47,54%
<b>Rio Branco</b>	37,93%
<b>Senador Guiomard</b>	45,29%
<b>Xapuri</b>	42,19%

**Fonte:** COMEXSTAT (2023)

Entre 2016 e 2022, a cidade de Epitaciolândia teve um superavit de variação de 36,16%, enquanto Capixaba teve um déficit variacional de -10,20% do seu PIB, conforme a tabela 15. O crescimento de Epitaciolândia se justifica pela proximidade da fronteira com a Bolívia, mais precisamente com Cobija, zona franca do Departamento de Pando. Ambas as cidades, junto de Brasiléia, são consideradas cidades trigêmeas.

No caso da conurbação Brasiléia-Epitaciolândia e Cobija temos duas situações: por um lado, o limite entre Brasiléia e Cobija é definido pelo contorno fluvial (rio Acre) que é superado pela existência de uma ponte (Wilson Pinheiro); já o limite de Epitaciolândia e Cobija é definido pelo igarapé Bahia, sendo que este obstáculo natural é superado somente por uma conexão viária (Avenida Internacional). O arranjo viário de Cobija e Epitaciolândia claramente evita a ocorrência de outras conexões, ainda que a construção de pontes pouco extensas e de custo baixo pudesse dinamizar os fluxos das duas cidades. (SILVA, 2016, p. 184)

**Tabela 15 - Variação dos Municípios do PIB entre 2015 até 2020 no Acre - Brasil**

<b>Municípios</b>	<b>Variação 2015 - 2020</b>
<b>Assis Brasil</b>	20,31%
<b>Brasileia</b>	19,17%
<b>Capixaba</b>	-10,20%
<b>Epitaciolândia</b>	36,16%
<b>Rio Branco</b>	13,79%
<b>Senador Guimard</b>	5,62%
<b>Xapuri</b>	30,54%

**Fonte:** COMEXSTAT (2023)

Em uma análise geoeconômica comparando os dados disponíveis do cluster, podemos correlacionar contingente populacional e as exportações. Tem-se, então, neste cenário US\$ 59.926 milhões dividido por 462 mil pessoas, isto é, o dólar/*per capita* US\$ 259,17 no cluster em 2021.

Como já mencionado, os dados de 2014 cresceram nas regiões de fronteira advinda da cheia do Rio Madeira<sup>20</sup> que deixou o acre isolado do restante do país restando sua saída sendo por meio do Peru. Rio Branco, como a Capital que tem um fator maior de importações conta com uma população de 364.756

<sup>20</sup> Em 2014, a água do rio Madeira subiu gradativamente até bater uma sequência de recordes e alcançar a marca histórica de 19,74 metros. O evento é reconhecido como extremo centenário, já que foi a maior cheia do rio ocorrida nos séculos 20 e 21. - <http://glo.bo/4dVWcsY>



mil, segundo o último censo de 2022<sup>21</sup>, tem uma necessidade maior de importação com US\$ 3.334 milhões de dólares em 2022.

Como a seguir, no mapa 13, apresenta um panorama dos referidos parceiros comerciais em 2000, fornecendo uma visão comparativa ao longo do tempo. No mapa 14, é possível constatar que no ano de 2022 a dinâmica dos parceiros comerciais dos municípios situados ao longo da Estrada do Pacífico estabelece uma conexão substancial com as nações vizinhas Bolívia e Peru.

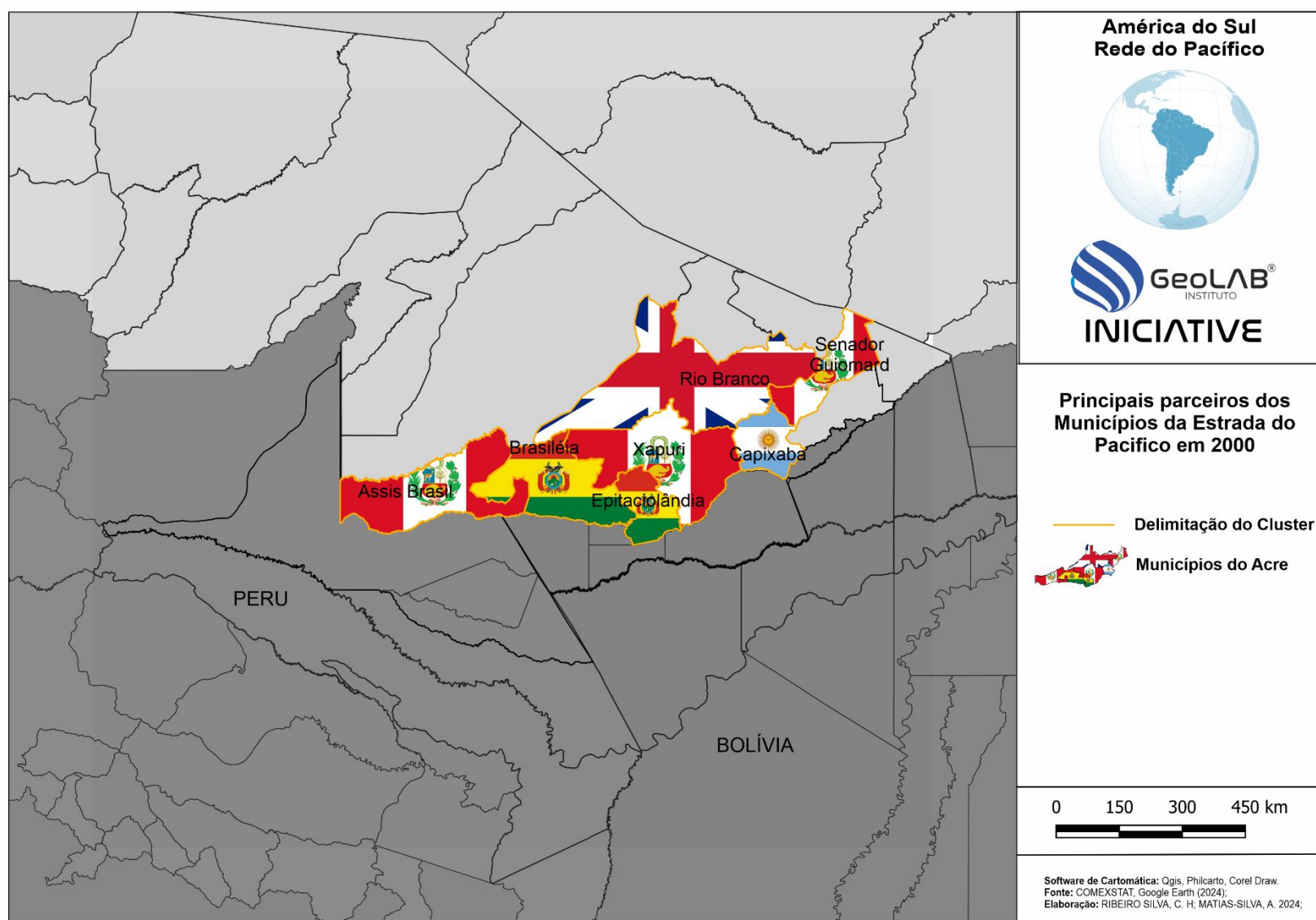
Durante esse intervalo, observou-se uma reconfiguração das parcerias comerciais dominantes entre os municípios. Um exemplo notável é Epitaciolândia que fortaleceu seus vínculos com o Peru, uma conexão que encontra suas raízes no ano de 2014, conforme já mencionado em relação às inundações do Rio Madeira.

Esse evento desencadeou um aumento nas importações de produtos através da BR-317, resultando em variações significativas nas balanças de exportação e importação. No período compreendido entre 2010 e 2015, essa mudança refletiu em um aumento de 47,54% no total das transações comerciais.

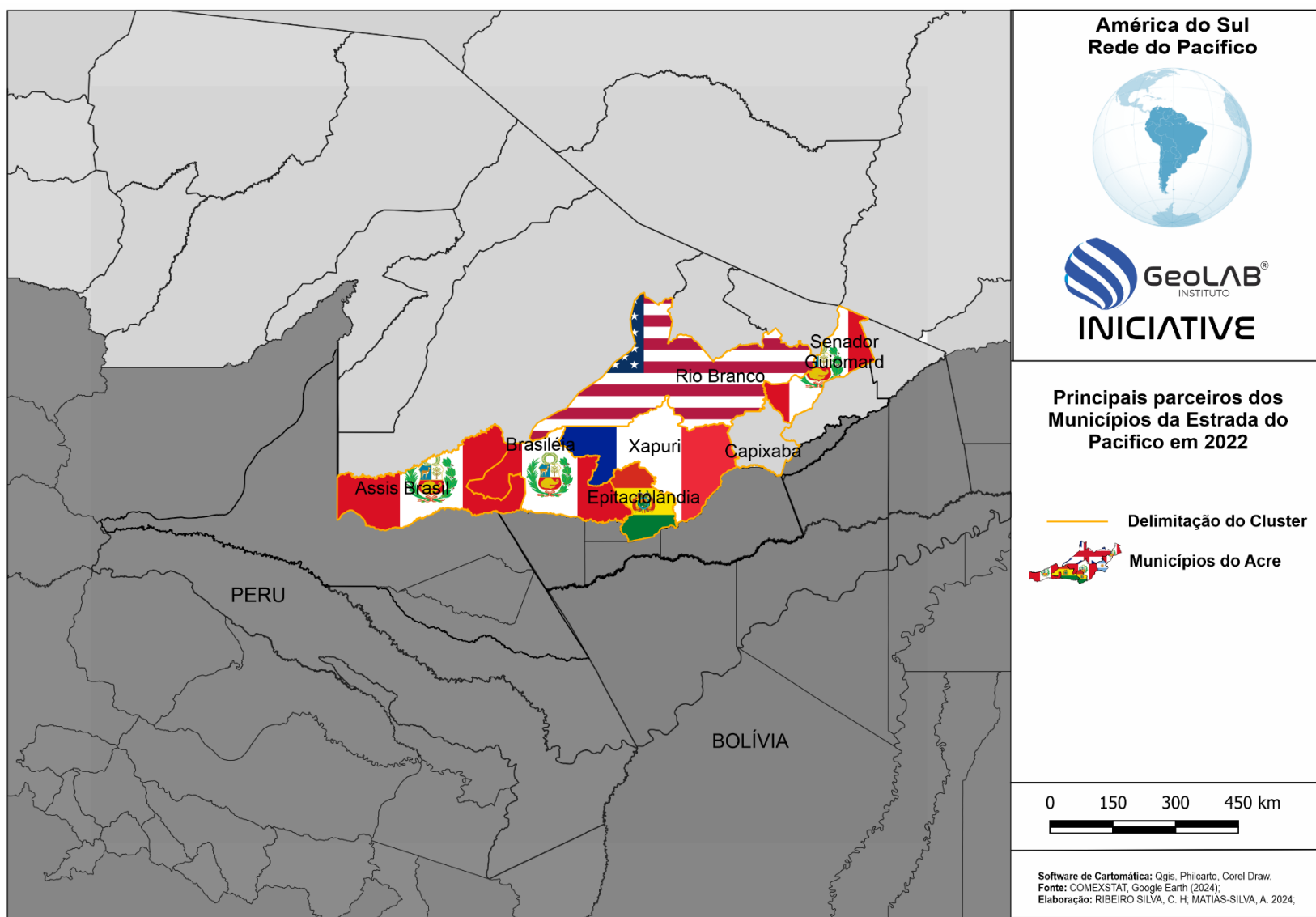
---

<sup>21</sup> Rio Branco, Cidades e Estados (IBGE) – Disponível em: [bit.ly/3Yxki6P](https://bit.ly/3Yxki6P)

**Mapa 12 - Principais parceiros dos Municípios da Estrada do Pacífico em 2000**



**Mapa 13 - Principais Parceiros Comerciais De Municípios Da Estrada Do Pacífico Em 2022**



## **7. ESTRUTURAÇÃO REGIONAL**

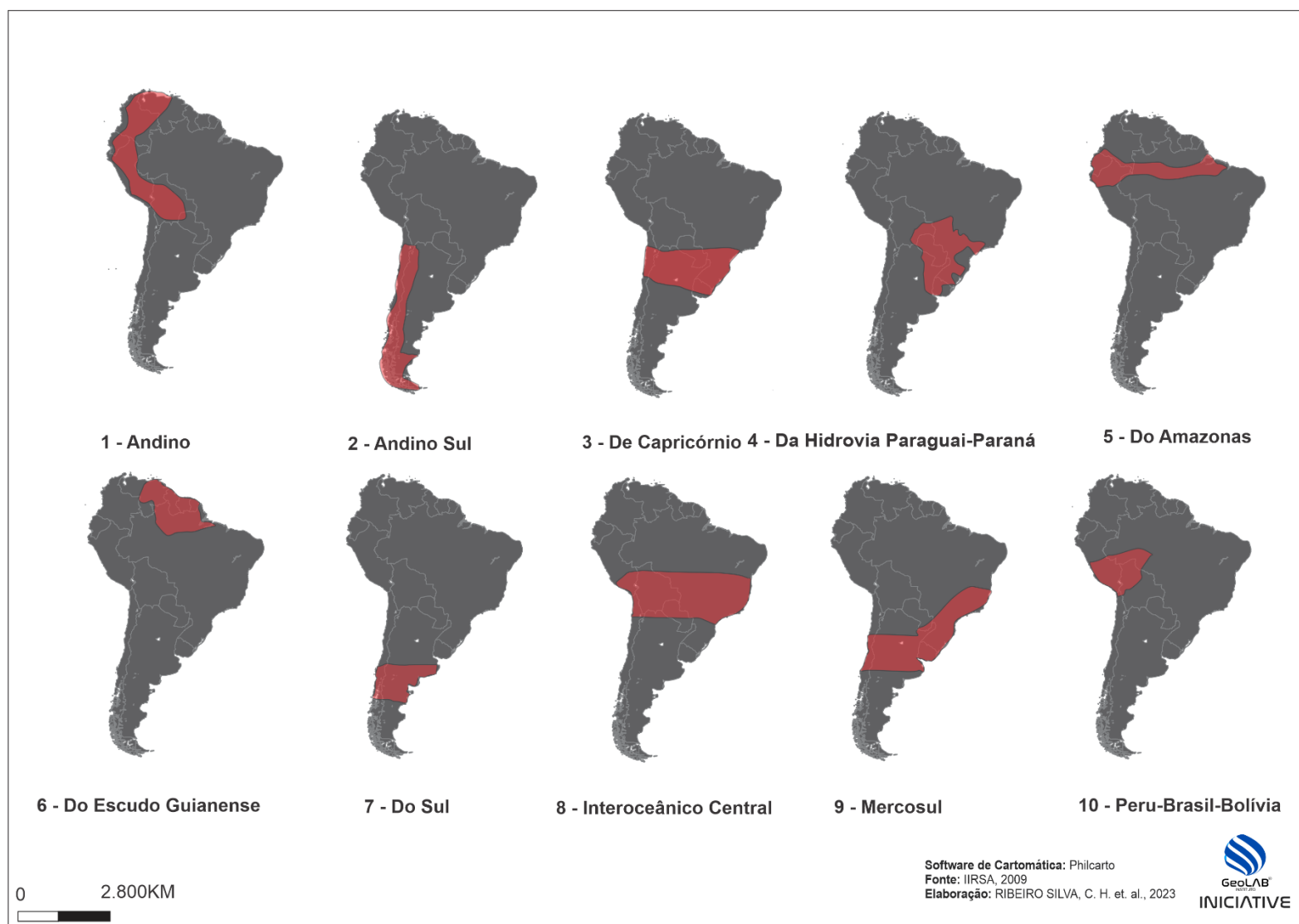
### **7.1 Contexto Geral**

Desde o final da década de 1990, avanços infraestruturais foram alcançados no desempenho geoeconômico e na integração regional região amazônica. Nesse sentido, podemos listar aqui conclusão de quatro pontes internacionais e a construção de duas rodovias pavimentadas ligando o interior da Amazônia ao Oceano Pacífico, como a Rodovia Interoceânica que liga Rio Branco, Brasil, ao Sul do Peru, que tiveram papel fundamental no estabelecimento de conexões terrestres rodoviárias estratégicas.

As rodovias da Amazônia representam um dos principais elos entre lugares na região já que, mesmo inconclusas estas vias permitem o fluxo, ainda que precário, pois, em alguns lugares da Amazônia, o único caminho para chegar a uma cidade ou a uma lavoura é partir dessas rodovias. Vê-se, assim, que sua importância não se resume apenas aos contextos econômicos de drenar as riquezas ou de propiciar o fluxo de ônibus e caminhões; a relevância geopolítica destas vias planejadas e construídas no século passado possui um contexto de integração física do território. (Oliveira Neto; Nogueira, 2016, p.2)

Desse modo, os investimentos infraestruturais avançados em polos multimodais que ligarão Manaus ao Peru e ao Equador mostram avanços significativos em relação aos estágios iniciais da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA) – mapa 14 - há quase 20 anos.

**Mapa 14 - Eixos de integração da IIRSA**



Para listar os fatores infraestruturais do cluster, a Ponte da Integração Brasil-Peru (Imagem 10) possui uma importância estratégica e multifacetada no contexto do cluster trifronteiriço. Fortalecedora conexão geoeconômica dos dois países. A ponte serve como uma conexão vital entre o Brasil e o Peru, ligando diretamente Assis Brasil a Iñapari. Esta ligação facilita o comércio, o transporte de bens e a movimentação de pessoas entre os dois países.

**Imagem 10 - Ponte da Integração Brasil-Peru**



**Fonte:** Gazeta do Povo<sup>22</sup>

Estrategicamente, parte da rodovia BR-317, a ponte integra uma via de transporte mais ampla com sua proximidade geográfica com a Bolívia, torna a ponte da Integração um ponto estratégico não apenas para o Brasil e o Peru, mas também para a Bolívia. Isso pode promover uma maior integração trinacional, facilitando as relações comerciais e culturais entre os três países. Inaugurada em 2006, a Ponte da Integração não é apenas uma estrutura física, mas também um símbolo de cooperação e amizade entre o Brasil e o Peru. Representa os esforços contínuos de ambos os países para fortalecer seus laços bilaterais.

---

<sup>22</sup> Lula e Toledo inauguram ponte de integração Brasil-Peru - Disponível em: <https://bit.ly/48fS4C2>



A Ponte Binacional Wilson Pinheiro (imagem 9), que liga Brasiléia no Brasil a Cobija na Bolívia, possui uma importância fundamental no contexto do cluster trifronteiriço. Como ponto de Integração geoeconômica, historicamente a ponte serve como um canal vital para o comércio bilateral entre o Brasil e a Bolívia. Já que conecta diretamente Brasiléia a Cobija, facilita o fluxo de mercadorias, promovendo o comércio local e regional do cluster. O fato de ser uma ponte de sentido único impede fluxo de caminhões de grande porte e tal característica figura como principal crítica a obra de infraestrutura.

Mesmo sob críticas, a Ponte Binacional Wilson Pinheiro é um ponto de trânsito essencial para residentes de ambos os lados da fronteira (Bolívia-Brasil). Ela não apenas facilita o comércio, mas também a mobilidade diária dos cidadãos, seja para trabalho, educação ou outras atividades cotidianas na fronteira.

**Imagem 11 - Ponte Binacional Wilson Pinheiro – Brasil – Bolívia**



**Fonte:** Turismo no Acre

Esses desenvolvimentos em infraestrutura e conectividade alimentaram o surgimento de movimentos transnacionais e coalizões entre vários setores sociais na região amazônica. Exemplos notáveis incluem a Iniciativa MAP, inicialmente promovida por acadêmicos e ambientalistas na tríplice fronteira

Brasil-Bolívia-Peru, a PanAmazonia Association, representando interesses empresariais na Amazônia, a *Coordinadora de las Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica*, uma coalizão transnacional de povos indígenas e a UNAMAZ, associação de universidades e instituições de pesquisa voltadas para a cooperação e compartilhamento de conhecimento.

[...] cada ponte pode representar possibilidades diversas, e a periodização como estratégia de análise norteia a compreensão da finalidade de cada uma delas. [...] criação das pontes binacionais, pois nessa conjuntura o Estado teve de buscar alternativas para além da dependência do centro capitalista, encontrando na relação com os vizinhos uma das alternativas. (Araújo, 2018, p. 8-9)

Esses movimentos transnacionais exemplificam a crescente colaboração e busca de interesses comuns na região amazônica, destacando a importância da cooperação regional e do compartilhamento de conhecimento para o desenvolvimento sustentável. Ainda sobre questões infraestruturais, recentemente a ponte sobre o Anel Viário (imagem 10) com investimento estimado em R\$ 60,4 milhões, é uma obra do governo do Estado. Quando estiver pronto, o futuro contorno rodoviário da BR-317, a Estrada do Pacífico, terá 10,3 quilômetros de extensão. Além de desviar todo o fluxo de veículos pesados da zona urbana, o empreendimento criará um eixo de desenvolvimento para Brasileia e Eitaciolândia no Acre.

**Imagem 12 – Construção Ponte sobre o Anel Viário – Brasileia e Eitaciolândia – Acre - Brasil**



Fonte: G1<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Sem ser entregue nos dois prazos estipulados, anel viário de Brasileia segue sem previsão de conclusão - <http://glo.bo/3t7zFam>



A *performance* geoeconômica e os esforços de integração regional na região amazônica não apenas impulsionaram a conectividade da infraestrutura, mas também facilitaram a formação de alianças transfronteiriças e plataformas de cooperação. Essas iniciativas visam aproveitar o potencial econômico da região e enfrentar desafios compartilhados, como conservação ambiental, direitos indígenas e desenvolvimento socioeconômico.

## **7.2 Facilitação Comercial e Logística**

Nos últimos 20 anos, a região amazônica enfrentou desafios relacionados à integração regional e infraestrutura. No entanto, o desenvolvimento tem sido impulsionado por Estados mediterrâneos com potencial econômico no setor agroindustrial, que acompanham a expansão da demanda chines, sobretudo a partir de projetos de infraestrutura logística e de integração produtiva conduzidos pelo Brasil com as efetivações e o Peru.

Segundo os estudos de Ribeiro-Silva et. al (2021) e que podemos trazer para analisar o cluster trifronteiriço, a conclusão da Ponte sobre o Rio Madeira (imagem 11), localizada na BR-364 em Abunã/RO, representa um marco estratégico de integração regional. Finalizada em 2021, fortaleceu os crescentes fluxos de mercadorias e passageiros ao longo da Rodovia Interoceânica Central e sua extensão em território brasileiro. Essa via proporcionou uma estrada asfaltada de 2.250 km, conectando Porto Velho/RO, no Brasil, a *San Juan de Marcona*, no Peru. Adicionalmente, uma variante que se direciona seu o tráfego para o porto *Ilo-Matarani*, situado na costa dos departamentos peruanos de *Arequipa* e *Moquegua*.

O projeto foi concebido em 2010 e incorporado à segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2). Em 2013, após licitação, as obras tiveram início em 2014, especialmente impulsionadas pelas enchentes significativas no Acre naquele ano, que levaram o governo de Dilma Rousseff (2011-2016) a acelerar o projeto.

Fundamentalmente, a rede bioceânica rodoviária se inicia em Porto Velho/RO, seguindo pela BR-364 até Rio Branco/AC. No meio deste trajeto, em Abunã, o Rio Madeira, atualmente se realiza por meio da ponte que foi

inaugurada em 2021<sup>24</sup> no governo do presidente Jair Bolsonaro (2019 – 2022) (imagem 11). De Rio Branco e continua pela BR-317 até o Passo Fronteiriço Iñapari-Assis Brasil, onde se atravessa o Rio Acre para ingressar no território peruano em Iñapari.

**Imagem 13** – Ponte sobre Rio Abunã



**Fonte:** Agência de Notícias do Acre

As recentes crises pós-COVID-19 (2021), crise climática e econômica colocam em xeque a capacidade dos países e governos subnacionais de encontrarem uma saída coordenada da conjuntura. Essa situação deixa clara a importância dos investimentos em infraestrutura, bem como de medidas coordenadas e estratégicas para entender as demandas da redefinição global do capitalismo e compatibilizá-lo com padrões sustentáveis de desenvolvimento regional. Tal contexto é importante quanto a característica geoeconômica da região deve ser multimodal, a localização na bacia hidrográfica do Amazonas se apresenta como uma potencialidade a ser explorada. (Silva, 2022)

---

<sup>24</sup> Inaugurada ponte que conecta os estados de Rondônia e Acre - Disponível em: <https://bit.ly/4g1DcuZ>

## 8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A percepção de como se dão as questões relacionadas a geoeconomia e geopolítica movimenta os mais diferentes entornos da pesquisa que envolve a Estrada do Pacífico. Entender que essa rede bioceânica faz parte de um conjunto de projetos e infraestruturas que mobilizam a economia local e global é ponto fundamental para notar ao longo das diferentes formas de análise.

Como apontado nas análises, o Brasil se mostra como “soberano” nas relações geoeconômicas em diferentes variáveis, trazendo consigo o direcionamento para onde projetos na América do Sul irão caminhar. Isso se dá por meio de dados e variáveis que demonstram o papel brasileiro como impulsionador das relações, regionais com os países da América do Sul com suas fronteiras vastas, que no caso destacamos a regional que chamamos de cluster na fronteira Brasil-Bolívia-Peru.

Sobre a discussão das integrações regionais nota-se a Estrada do Pacífico como ponto chave para a integração, em busca de um objetivo comum para o desenvolvimento e uma alternativa de saída para o oceano pacífico como o norteador de fluxos comerciais que são visíveis pelo leste asiático em especial a China, sendo o domínio chinês nas trocas comerciais que demonstram crescimento.

A Estrada do Pacífico é um dos corredores bioceânicos que atualmente (2024) é o único com acesso completo via terrestre, mas que ainda sim não é utilizado da forma que inicialmente foi pensado. Alguns fatores que colocam em xeque essa dinâmica de saída como alternativa viável para que se possa chegar até o oceano Pacífico. Nesse caso, a Estrada do Pacífico está em um contexto de redes, criando assim um *networking*<sup>25</sup> de oportunidades que pode oferecer a Estrada atrativa para desenvolver economicamente atores nela inseridos.

Como apontado por Ribeiro-Silva (2023), as redes bioceânicas são estruturas que formam cadeias de serviços e outras nuances que buscam integrar e desenvolver as regiões que estão inseridas dentro dessas redes. O planejamento geopolítico, geoeconômico e social dessas bases é fundamental

---

<sup>25</sup> Por fim, network é um termo que vem do inglês (“net” é rede e “work” é trabalho) e significa rede de relacionamentos ou rede de contatos. Networking trata-se da atividade de alimentar uma rede de pessoas que trocam informações e conhecimentos entre si. Disponível em: <https://bit.ly/3XHPUYE>

para que possam se adequar e atender às necessidades de desenvolvimento em um contexto de mudanças aceleradas. As redes bioceânicas passar a existir como uma solução eficaz para estimular a economia de países como Peru e Bolívia, além de beneficiar significativamente o Brasil e, em nível estadual, o Acre, onde os municípios ao longo da Estrada do Pacífico estão diretamente envolvidos.

Com essa rede sendo um marco significativo na integração territorial entre as regiões do Acre, no Brasil, Pando, na Bolívia, e Madre de Dios, no Peru. Esta estrada conecta áreas anteriormente isoladas de seus centros administrativos nacionais, como suas capitais federais, e abre novas oportunidades para a mobilidade e intensificação das relações transfronteiriças.

De tal modo, ocupa a função de ser um corredor de mobilidade internacional tendo sua importância para os municípios do Alto Acre, como Assis Brasil, Brasiléia, Epitaciolândia e Xapuri, além de conectar a capital do Acre, Rio Branco por meio das BR-317 e BR-364. Esses fluxos têm contribuído para o fortalecimento das relações comerciais e econômicas. No entanto, os desafios críticos relacionados à infraestrutura da rodovia, como as condições precárias de pavimentação em diversos trechos, somadas aos gargalos logísticos, as pontes sobre o Rio Acre entre Epitaciolândia e Brasiléia, tornam a estrada inadequada para o transporte de cargas pesadas.

A Rede Bioceânica do Pacífico é viável com o acesso a serviços logísticos, no qual possam acontecer de forma eficaz, sendo necessárias melhorias na infraestrutura, tanto para facilitar o transporte de cargas mais leves e o escoamento da produção regional, quanto para atender às necessidades dos setores agroindustriais, agropecuários, madeireiros e de bens e serviços regionais.

A Estrada do Pacífico modifica as relações transfronteiriças, promovendo uma dinâmica territorial que afeta o meio rural e urbano, o meio ambiente e as culturas locais. A integração regional precisa ser analisada como uma necessidade para a inserção das populações isoladas nos contextos locais e regionais de desenvolvimento.

Além disso, a integração impulsionada pela Estrada do Pacífico deve ser equilibrada, considerando a sustentabilidade e o desenvolvimento funcional, não se limitando apenas à integração física, mas também abrangendo a integração

social, econômica e política. As abordagens ainda são pouco perceptíveis nas políticas públicas voltadas para as populações da faixa de fronteira amazônica em que se insere a rede em escalas nacional, regional e local, como o caso do cluster em questão da análise.

Conclui-se que a Estrada do Pacífico é um dinamizador para as transformações territoriais na Amazonia Sul-Occidental, mas que seu potencial deve ser ativado com planejamento e com projetos que estejam em acordo com as peculiaridades locais sociais, geoeconômicas, geopolíticas e estruturais da região onde se insere a Estrada. Como sendo um início cada vez mais visível de um processo ainda mais alinhado como os atores regionais e extrarregionais que englobam os locais que foram de base para a análise, como já frisado, devem ser ajustados e melhorados para atender as necessidades e desafios da região com um potencial que é uma alternativa para saída para o oceano Pacífico e, assim, tendo um desenvolvimento para uma região complexa e diversificada.

## 9. REFERÊNCIAS

AMIN, M. M. **A AMAZÔNIA NA GEOPOLÍTICA MUNDIAL DOS RECURSOS ESTRATÉGICOS DO SÉCULO XXI**. Revista crítica de ciências sociais, 107. 2015. DOI: <https://doi.org/10.4000/rccs.5993>.

ARAÚJO, D. V. P. de. **Panorama das Pontes Binacionais do Brasil: padrões e contexto histórico**. 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Internacionais) – Universidade Federal do Amapá, 2024.

BICALHO, A. (2013). **Estrada do Pacífico na Integração Sul-Americana e o Acre**. Espaço Aberto. 3. 185-208. 10.36403/espacoaberto.2013.2122. Disponível em: <https://bit.ly/3lbBkRd>.

BRESSER-PEREIRA, L. C. Reflexões sobre o Novo Desenvolvimentismo e o Desenvolvimentismo Clássico. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 36, n. 2, p. 237–265, abr. 2016.

CARVALHO, D. F.; **Clusters regionais e estratégia competitiva sustentável num ambiente globalizado**. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Universidade Federal do Pará (UFPA), 2000. 32 p. (Papers do NAEA, n. 141). Disponível em: <https://bit.ly/3T7KtQi>. Acesso em: 07/08/2024.

CASTELLS, Manuel. A sociedade em rede: do conhecimento à política. In.: CASTELLS, Manuel; CARDOSO, Gustavo (Org.). **A sociedade em rede: do conhecimento à ação política**. Brasília: Imprensa Nacional-Casa da Moeda: 2006, p. 17-30.

COSTA, C. E. L.; FORERO GONZALEZ, M. J.; **Infraestrutura e integração regional: a experiência da IIRSA na América do Sul**. *Boletim de Economia e Política Internacional*, n. 18, p. 24-40, set./dez. 2014. Disponível em: <https://bit.ly/3TxkbqO>. Acesso em: 07/08/2024.

COSTA, W.M. da; GARCIA, T. S. L. **América do Sul: geopolítica, arranjos regionais e relações internacionais**. Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2022. DOI: <https://doi.org/10.11606/9788575064061> Disponível em: <https://bit.ly/4e5qGZP>. Acesso em: 07/08/2024.

CORREIA, P.P., **Geopolítica e Geoestratégia**. Nação e Defesa, Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, nº 131, 2012, 229-246p, ISSN: 0870-757X.

DA SILVA JR., C. H. F. **CORREDORES BIOCEÂNICOS PERU-BRASIL: INTEGRAÇÃO REGIONAL COMO VIA DE PROJEÇÃO INTERNACIONAL**. **Hoplos Revista de Estudos Estratégicos e Relações Internacionais**, v. 3, n. 4, p. 27-47, 9 out. 2019.

EGLER, C. A. G. Crise e questão regional no Brasil. (Tese de doutorado em Economia) IE: Unicamp, 1993.

\_\_\_\_\_. As vias abertas para a América do Sul. In: A. M. M. Bicalho; P. C. D. C. Gomes (Eds.); Questões metodológicas e novas temáticas na pesquisa geográfica. p.45– 70. Rio de Janeiro: PUBLIT, 2009<sup>a</sup>

FEIJÓ, R. L. C.; CORRÊA, I. F.; **Trajetória do Mercosul: do regionalismo aberto ao regionalismo pós-hegemônico**. A Economia em Revista, v. 27, n. 1, p. 1-14, 2019 Tradução. Disponível em: <https://bit.ly/3XM78Dh>. Acesso em: 14 jul. 2024.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. Companhia das Letras, [1959] 2007.

GEIGER, P.P. **Divisão regional e o problema regional**. Revista Brasileira de Geografia. Vol. 32, nº 2. 1970.

HAESBAERT, R. Des-caminhos e perspectivas do território. In: RIBAS A. D.; SPOSITO, E.S.; SAQUET, M.A. **Território e desenvolvimento**: diferentes abordagens. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004. p. 87-119.

\_\_\_\_\_. Crise e Integração regional na América do Sul. In: F. Mendonça; C. L. Lowen-Sahr; M. Silva (Eds.); **espaço e tempo**. Complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico. p.661–673. Curitiba, PR: ADEMADAN, 2009b.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022**: Características da população e dos domicílios. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <http://tinyurl.com/yq4tc4y5>. Acesso em: 07/08/2024.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**: Características da população e dos domicílios. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <http://tinyurl.com/ywhf6cla>. Acesso em: 07/08/2024.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influência das Cidades**. 2007. Disponível em: <https://bit.ly/4d10m1S>. Acesso em 10/09/2023.

LUTTWAK, E. N. "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce." The National Interest, no. 20, 1990, pp. 17–23. JSTOR, Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/42894676>. Acesso em 27 jun. 2022.

LIMA, D.S.; **A ESTRADA DO PACÍFICO E OS TERRITÓRIOS TURÍSTICOS NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL: PARA ONDE VAI O TURISMO**. In: XIX encontro nacional de geógrafos, Joao Pessoa, 2018.

MANZAGOL, C. **Lógica do espaço industrial**. São Paulo: DIFEL, 1985.



Ministério da Economia. Exportações Gerais. Comex Stat. **Base de Dados**. Brasília: Ministério da Economia. 2023-2009. Disponível em: <https://bit.ly/3z072iS>. Acesso em: Nov 2023

Ministério do Planejamento e Orçamento. **Rotas de integração sul-americana focam na saída do Acre para o Pacífico**. 9 abr. 2024. Disponível em: <https://bit.ly/3B6kkLt>. Acesso em: 10/08/2024.

NASSER DE CARVALHO, P.; MARTINS SENHORAS, E. CRISE NO REGIONALISMO SUL-AMERICANO: DISCUSSÕES SOBRE INTEGRAÇÃO, FRAGMENTAÇÃO E DESINTEGRAÇÃO. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, p. 61-92, 2 dez. 2020.

OLIVEIRA NETO, T; NOGUEIRA, R. J.B. **Por uma integração rodoviária da Amazônia**. A revista de Geopolítica, v. 7, nº 2, p. 1 - 24, jul./dez. 2016.

RIBEIRO-SILVA, C. H. **Política Industrial Brasileira e a Industrialização de Mato Grosso do Sul no Século XXI**. Tese (Doutorado em Geografia) UFGD – Universidade Federal da Grande Dourados. 2016 278p.

\_\_\_\_\_. **Os desafios da era geoeconômica para américa latina**. In: Contribuciones A Las Ciencias Sociales, v. 05, p. 01-11, 2017.

\_\_\_\_\_. **PERFORMANCE GEOECONÔMICA NA AMÉRICA DO SUL: APONTAMENTOS SOBRE AMACRO, SAÍDA PARA O PACÍFICO E A AGENDA HORIZONTE 2030**. UÁQUIRI: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia, v. 14, n. 29, p. 147-153, set. 2021. ISSN 2179-0892. Disponível em: <https://bit.ly/3NXhhrA>. Acesso em: 10/07/2023.

RIBEIRO-SILVA, C. H. SILVA, A. A. P. DA.; SILVA, J. DOS S.; FRANQUELINO, A. R.; FONTES, D. M. **PERFORMANCE GEOECONÔMICA DE SUB-REGIÕES NA AMÉRICA DO SUL: ELEMENTOS PARA UMA NOVA REGIONALIZAÇÃO**. Revista Tempo do Mundo, n. 27, p. 247-272, 18 mar. 2022.

Ross, J. L. S.; Fierz, M. de S. M; Nepomuceno, P. L. M; de Melo, M. A. Macroformas do Relevo da América do Sul. Revista do Departamento de Geografia, São Paulo, Brasil, v. 38, p. 58–69, 2019. DOI: 10.11606/rdg.v38i1.158561. Disponível em: <https://bit.ly/4f79vrK>. Acesso em: 20/09/2024.

SILVA, A. M. DA.; **Aspectos Geopolíticos e Geoeconômicos das Relações Bilaterais Entre Brasil e Argentina na Pandemia da COVID-19**. 2022. Monografia – Curso de Bacharelado em Geografia – Universidade Federal do Acre, Rio Branco, 2022.

SILVA, Leonardo Luiz Silveira da. **As redes e as interdependências assimétricas: a análise das relações Brasil e Bolívia através das cidades gêmeas de Brasília, Epitaciolândia e Cobija**. Revista Formação (Online), v. 2, n. 23, p. 175-203, abr. 2016. Disponível em: <https://bit.ly/3T6nt41>. Acesso em: 07/08/2024.



SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996. Acesso em: 12/01/2024

SANTOS, F. C. dos. **Uma análise geopolítica da rodovia interoceânica: Brasil e Peru**. 2014. 90f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fundação Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2014.

SUBCOMITÊ de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano. Relatório do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano – **junho a setembro de 2023**. Ministério do Planejamento e Orçamento. Disponível em: <https://bit.ly/4e87pGH>; Acesso em: 12/12/2023.