



Relatório de Atividades (Junho a Setembro de 2023)

ROTAS DA INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

30 de outubro de 2023

ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

IBGE
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MINISTÉRIO DO
PLANEJAMENTO
E ORÇAMENTO

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

Ministério do Planejamento e Orçamento – MPO

Ministra do Planejamento e Orçamento

Simone Nassar Tebet

Secretário-Executivo

Gustavo José de Guimarães e Souza

Secretário de Articulação Institucional

José Antônio da Silva Parente

João Victor Villaverde de Almeida

Secretária Nacional de Planejamento

Leany Barreiro de Sousa Lemos

Secretário de Orçamento Federal

Paulo Roberto Simão Bijos

Secretária de Assuntos Internacionais e Desenvolvimento

Renata Vargas Amaral

Secretário de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas e Assuntos Econômicos

Sergio Pinheiro Firpo

Apoio na elaboração do Relatório

Bruno Caetano Cassiano (SEAID)

Corival Alves do Carmo (IPEA)

Diogo Ramos Coelho (AERI)

Eduardo Rodrigues da Silva (SEPLAN)

Fernanda Paim Gomes (SEAI)

Helitton Christoffer Carneiro (IPEA)

Jackson Batista Bitencourt (IPEA)

João Victor Villaverde de Almeida (SEAI)

Julia de Souza Borba Gonçalves (IPEA)

Luciano Wexell Severo (SEAI)

Márcio Gimene de Oliveira (SEPLAN)

Marcus Thulio Rocha Bezerra (SE)

Murilo Otávio Lubambo de Melo (SEAID)

Pedro Silva Barros (IPEA)

Priscilla Rosa Pimentel Sganzerla (SE)

Raquel Braga Barreto Sampaio (SEAI)

Victor Espanha da Costa Monteiro (SMA)

Coordenação do Relatório

Luciano Wexell Severo

Marcus Thulio Rocha Bezerra

Raquel Braga Barreto Sampaio

Arte (Secretaria Executiva – MPO)

Projeto gráfico e arte: Viviane Barros

Estagiária de arte: Rayane Amorim

Última alteração: 09 de novembro de 2023.

*É permitida a reprodução total ou parcial, desde que citada a fonte.

Ministério do Planejamento e Orçamento

gov.br/planejamento



[@MinPlanejamento](https://twitter.com/MinPlanejamento)



[@planejamentoeorcamento](https://www.instagram.com/planejamentoeorcamento)



Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano

Secretaria de Articulação Institucional

Titular: João Victor Villaverde de Almeida

Suplente: Luciano Wexell Severo

Secretaria Executiva

Titular: Marcus Thulio Rocha Bezerra

Suplente: Priscilla Rosa Pimentel Sganzerla

Secretaria Nacional de Planejamento

Titular: Eduardo Rodrigues da Silva

Suplente: Márcio Gimene de Oliveira

Secretaria de Orçamento Federal

Titular: Zarak de Oliveira Ferreira

Suplente: José Ricardo de Souza Galdino

Secretaria de Assuntos Internacionais e Desenvolvimento

Titular: Vanessa Carvalho dos Santos

Suplente: Bruno Caetano Cassiano

Secretaria de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas e Assuntos Econômicos

Titular: Henrique Cunha Pimentel Filho

Suplente: Victor Espanha da Costa Monteiro

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Titular: Denise Kronemberger

Suplente: Roberto Neves Sant'Anna

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

Titular: Pedro Silva Barros

Suplente: Bolívar Pêgo

Assessoria do Gabinete

Felipe Rhavy de Campos Antunes

Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos

Paulo Eduardo N. de M. Rocha

Raquel Braga Barreto Sampaio

Assessoria Especial de Relações Internacionais

Diogo Ramos Coelho

Presidência do Subcomitê: SEAI

Coordenação do Subcomitê: DEAI

Sumário

Introdução.....	11
1. Integração Regional Sul-Americana.....	17
1.1 Antecedentes político-institucionais.....	17
1.2 Da integração político-comercial para a integração física	19
1.3 Evidências socioeconômicas sobre a integração regional.....	22
1.4 Novos eixos econômicos globais e nacionais	23
1.5 Novas conceituações geográficas.....	24
1.6 Atuação do MPO na integração sul-americana	26
2. Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano.....	29
Rota 1 – Ilha das Guianas	31
2.1.1. Roraima.....	33
2.1.2. Amapá.....	35
2.1.3. Pará	38
Rota 2 – Multimodal Manta-Manaus.....	41
2.1.4. Amazonas.....	43
Rota 3 – Quadrante Rondon.....	46
2.1.5. Acre	48
2.1.6. Rondônia.....	51
2.1.7. Mato Grosso.....	54
Rota 4 – Capricórnio	57
2.1.8. Mato Grosso do Sul.....	59
2.1.9. Paraná.....	61
2.1.10. Santa Catarina.....	64
Rota 5 – Porto Alegre - Coquimbo	66
2.1.11. Rio Grande do Sul.....	67
3. Propostas.....	70
3.1 Mecanismo de Governança Internacional – um Cosiplan revitalizado	71
3.2 Mecanismo de Governança Nacional – “um CIM” para a integração regional sul-americana.....	71
3.3 Mecanismo de Governança Subnacional - Grupos de Trabalho para cada Rota	73
3.4 Mecanismos de Avaliação	75
3.5 Mecanismos de Financiamento	77
4. Apêndices	79
Apêndice A – Quadro de sessões do Subcomitê do MPO.....	79
Apêndice B – Proposta de Indicadores de avaliação e monitoramento da carteira de projetos.....	80
Apêndice C – Comparação Fluxo de Comércio dos Estados 2000-2020	82

Lista de Abreviaturas

AC	Acre
ACE	Acordo de Complementação Econômica
Aladi	Associação Latino-Americana de Integração
Alalc	Associação Latino-Americana de Livre Comércio
AM	Amazonas
AP	Amapá
API	Agenda Prioritária de Investimentos
ARG	Argentina
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BOL	Bolívia
CAF	Corporação Andina de Fomento
Camex	Câmara de Comércio Exterior
CCR	Convênio de Créditos Recíprocos
CCT	Comitê de Coordenação Técnica do Cosiplan
CDB	Banco de Desenvolvimento do Caribe
Cepal	Comissão Econômica para a América Latina e Caribe
CHI	Chile
CIM	Comitê Interministerial para a Mudança do Clima
CNDI	Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial
CNI	Confederação Nacional da Indústria
Cofix	Comissão de Financiamentos Externos
Cosiplan	Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento
Embrapa	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
Focem	Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul
Fonplata	Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata
GUY	Guiana
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul
ILAT	Aliança para a Integração e Desenvolvimento da América Latina e do Caribe
Ipea	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MA	Maranhão
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
MDR	Ministério do Desenvolvimento Regional
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MPO	Ministério do Planejamento e Orçamento

MRE	Ministério das Relações Exteriores
MS	Mato Grosso do Sul
MT	Mato Grosso
PA	Pará
PAC	Plano de Aceleração do Crescimento
PR	Paraná
PY	Paraguai
RO	Rondônia
RR	Roraima
RS	Rio Grande do Sul
SC	Santa Catarina
SIDSA	Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano
SIN	Sistema Interligado Nacional
SP	São Paulo
UF	Unidade da Federação
Unasul	União das Nações Sul-Americanas
URF	Unidade da Receita Federal
VPL	Valor Presente Líquido

Lista de Figuras

Figura 1 - Rotas de Integração e de Desenvolvimento Sul-Americano selecionadas	13
Figura 2 - Resumo das reuniões do SIDA	28
Figura 3 - Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA/Cosiplan	29
Figura 4 - Rede de Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano proposta pelo Subcomitê do MPO	30
Figura 5 - Rota da Ilha das Guianas.....	32
Figura 6 - Rota Multimodal Manta-Manaus	42
Figura 7 - Rota Quadrante Rondon.....	46
Figura 8 - Rota de Capricórnio	58
Figura 9 - Rota Porto Alegre - Coquimbo.....	67

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Carteira de projetos do Cosiplan por tipo de financiamento	20
Tabela 2 - Evolução das exportações dos “estados articuladores” (US\$ milhões)	25

Lista de Gráficos

Gráfico 1 - Exportações roraimenses 2000-2022, em US\$ (FOB) milhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações de Roraima e do Brasil (eixo secundário, índice 100).....	33
Gráfico 2 - Exportações do Amapá 2000-2022, em US\$ (FOB) milhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Amapá e do Brasil (eixo secundário, índice 100).....	36
Gráfico 3 - Exportações do Pará 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Pará e do Brasil (eixo secundário, índice 100).	39
Gráfico 4 - Exportações do Amazonas 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Amazonas e do Brasil (eixo secundário, índice 100).	43
Gráfico 5 - Exportações do Acre 2000-2022, em US\$ (FOB) milhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Acre e do Brasil (eixo secundário, índice 100).	49
Gráfico 6 - Exportações de Rondônia 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações de Rondônia e do Brasil (eixo secundário, índice 100).....	52
Gráfico 7 - Exportações do Mato Grosso 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Mato Grosso e do Brasil (eixo secundário, índice 100)	54
Gráfico 8 - Exportações do Mato Grosso do Sul 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Mato Grosso do Sul e do Brasil (eixo secundário, índice 100).....	60
Gráfico 9 - Exportações do Paraná 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Paraná e do Brasil (eixo secundário, índice 100).....	62
Gráfico 10 - Exportações de Santa Catarina 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações de Santa Catarina e do Brasil (eixo secundário, índice 100).....	64
Gráfico 11 - Exportações do Rio Grande do Sul 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Rio Grande do Sul e do Brasil (eixo secundário, índice 100).....	68

Introdução

O Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano apresenta ao Comitê Ministerial de Governança do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) o Relatório de Atividades, em conformidade com o [Consenso de Brasília, de 30 de maio de 2023](#), e com o [Plano de Ação do Subcomitê](#), estabelecido em 13 de junho de 2023. O colegiado foi criado no âmbito da estrutura de governança do MPO, por força da [Resolução CMG nº 1, de 05 de junho de 2023](#).

A recriação do MPO, após quatro anos sob o guarda-chuva do então Ministério da Economia, permite resgatar pautas desafiadoras à Pasta, como a da integração sul-americana, em seus diversos âmbitos. Este relatório representa um primeiro, mas firme passo no sentido de dar a atenção merecida ao tema.

Por ocasião do Consenso de Brasília, o Presidente Lula reafirmou a necessidade de o Brasil revitalizar suas relações com os vizinhos do continente. O recado impulsionou a formação do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano dentro do MPO. O trabalho que se apresenta é fruto de intenso processo de escuta ativa com entes subnacionais e parceiros de Esplanada. Esse processo permite exibir, de forma realista, alguns desafios e potencialidades da integração regional.

A empreitada não é trivial. 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 gêmeas¹ 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.

Com 201 anos de história como país soberano, o Brasil possui apenas 15 pontes internacionais e seis passagens internacionais oficiais por balsa.

No entanto, a integração econômica e social sul-americana é uma realidade que não deve limitar-se à malha de conexões e de rotas que ligam o oceano Atlântico ao Pacífico ou ao mar do Caribe. Não se trata de um tema exclusivo de infraestrutura, materializado em pontes, rodovias ou linhas de trem. Nessas áreas vivem milhões de pessoas. A crescente população do território fronteiriço demanda mais atenção do centro de decisão política. É preciso sincronizar a agenda estatal, historicamente priorizada

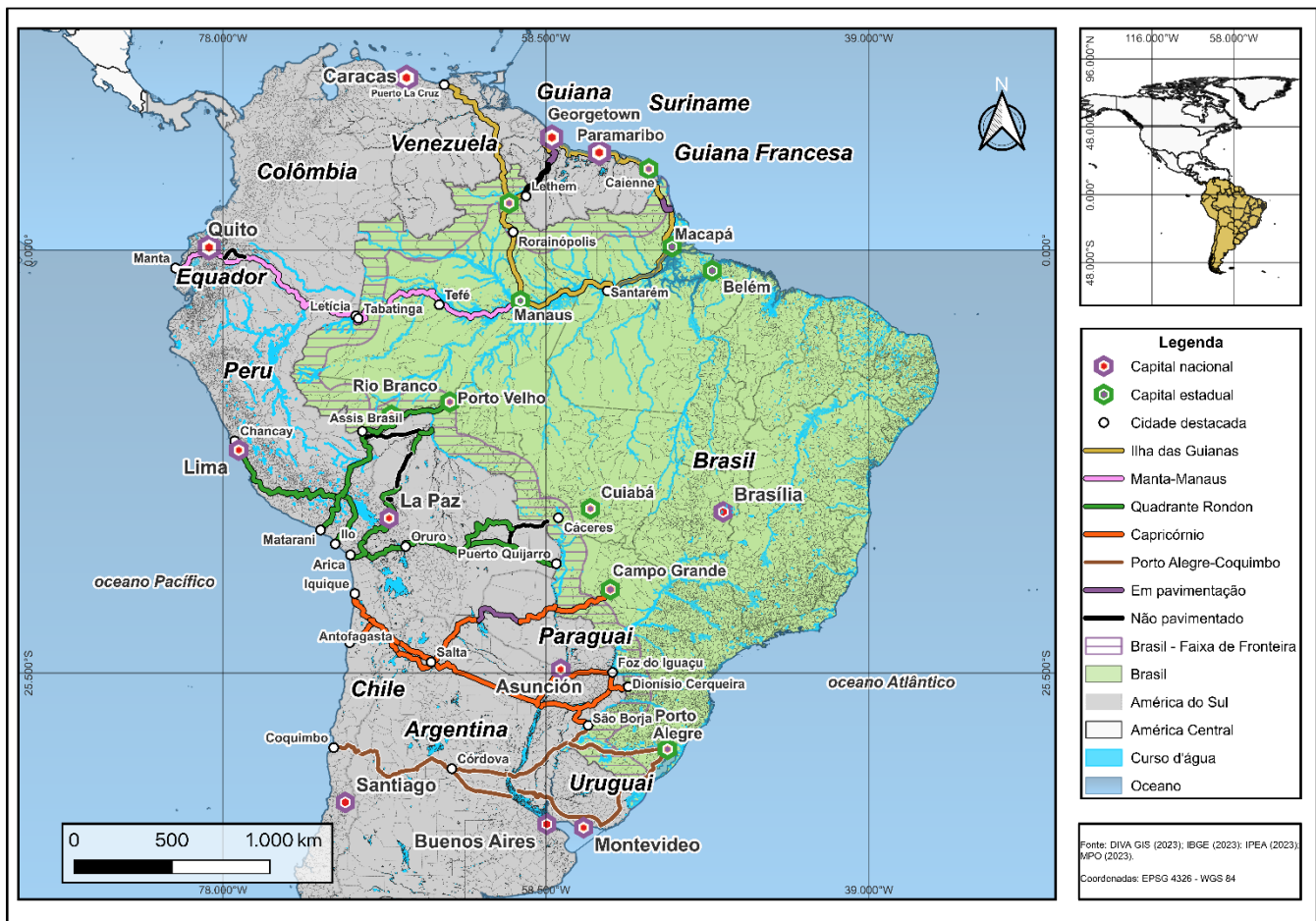
¹ Segundo [definição do Ministério do Desenvolvimento Regional](#) (MDR), cidades gêmeas são “municípios que sejam cortados pela linha de fronteira, seca ou fluvial, articulada ou não por obras de infraestrutura, e que apresentem grande potencial de integração econômica, social e cultural com a cidade do país vizinho”. A [Portaria MDR nº 2.507, de 5 de outubro de 2021](#) lista as cidades brasileiras que se enquadram nessa condição.

com um olhar para o Atlântico, à realidade das populações que dependem da integração com nossos vizinhos.

Ainda que a integração da infraestrutura econômica deva ser entendida como uma estratégia de primeira ordem, capaz de superar os obstáculos que impedem a interligação das sociedades e das economias da América do Sul, os desafios são imensos. Incluem, acima de tudo, a melhor utilização de bacias hidrográficas, a conexão multimodal, as redes interoceânicas, a integração energética e a preservação ambiental. As maiores dificuldades residem em fazer conexões físicas de transporte, energia e comunicações em áreas que possuem altas cadeias montanhosas, desertos e regiões de grande biodiversidade, rico patrimônio arqueológico, parques nacionais e reservas indígenas. Deve prevalecer a preocupação em minimizar as externalidades socioambientais e patrimoniais negativas, fortalecendo a estrutura produtiva local, por meio de projetos sustentáveis, capazes de gerar empregos formais e renda para a população, em torno das rotas de integração e suas áreas de influência.

Conforme se verá no capítulo 2, cinco diferentes *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano* moldam a organização do Relatório: **1) Rota Ilha das Guianas**, que inclui integralmente os estados de Amapá e Roraima e partes do território do Amazonas e do Pará, articulada com a Guiana, a Guiana Francesa, o Suriname e a Venezuela; **2) Rota Multimodal Manta-Manaus**, contemplando inteiramente o estado Amazonas e partes dos territórios de Roraima, Pará e Amapá, interligada por via fluvial à Colômbia, Peru e Equador; **3) Rota do Quadrante Rondon**, formado pelos estados do Acre e Rondônia e por toda a porção oeste de Mato Grosso, conectada com Bolívia e Peru; **4) Rota de Capricórnio**, desde os estados de Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina, ligada, por múltiplas vias, a Paraguai, Argentina e Chile; e **5) Rota Porto Alegre - Coquimbo**, abrangendo o Rio Grande do Sul, integrada à Argentina, Uruguai e Chile.

Figura 1 - Rotas de Integração e de Desenvolvimento Sul-Americano selecionadas



Elaboração própria. Fonte: SIDSA.

Essas cinco rotas complementares aproximam e integram o Brasil com as demais nações sul-americanas, podendo estender-se até o oceano Pacífico e ao Caribe. A proposta apresentada neste relatório é que esse conjunto de iniciativas constitua uma rede de *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*, formando uma vasta teia de conexões que irrigue e potencialize as relações da economia brasileira com a dos países vizinhos e, inclusive, com os mercados emergentes da Ásia Pacífico. Atualmente, as grandes vantagens que o Brasil possui – qualidade do solo, inclusive graças ao desenvolvimento e ao aprimoramento garantido pela Embrapa; estruturas de irrigação e a densa mecanização da produção; índices pluviométricos regulares; capacidade produtiva; participação empresarial; linhas de crédito; serviços associados; entre outras – diluem-se diante das perdas de tempo e de recursos ocasionados pela falta de infraestrutura adequada. Ou seja, a atual forma de escoamento da produção impacta negativamente a competitividade dos produtos exportados.

No mesmo sentido, o adensamento das linhas de cabotagem ao longo do Pacífico sul-americano também poderá proporcionar a dinamização e o incremento dos intercâmbios comerciais intrarregionais. Um fator essencial para a consolidação das infraestruturas portuárias do Pacífico sul-americano no escoamento das exportações é a necessidade de investimentos em infraestrutura de transbordo e

adaptações portuárias para os tipos de carga a granel, containerizada e refrigerada, nos portos chilenos, peruanos e equatorianos. Outro fator essencial são os avanços na digitalização e na facilitação aduaneira nos passos de fronteira, que deverão receber grande atenção dos governos nacionais e subnacionais.

O objetivo do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, ao buscar reconhecer o estado atual da integração regional, é lançar luz sobre potencialidades e desafios desse processo. As listas de demandas e projetos apresentadas pelos Estados e aqui relacionadas não são exaustivas, mas permitem uma visão mais organizada dos obstáculos à integração e ao desenvolvimento. O Subcomitê entende que vários desses problemas têm recebido tratamento esparso e insuficiente na complexa teia da burocracia federal. Também pareceu ao Colegiado que o governo federal, em articulação com os governos estaduais e outros entes subnacionais, pode ser protagonista na formulação de soluções estruturadas, endereçando questões que se repetem ao longo dos vários caminhos que nos levam ao Oeste.

Com a elaboração provável do Plano Nacional de Longo Prazo, cria-se uma oportunidade efetiva para desenvolver uma relação articulada entre essa proposta e o plano, que poderá eventualmente propor uma carteira de projetos, incluindo as perspectivas de integração física e produtiva sul-americana.

O trabalho está dividido em três partes, além desta introdução. O primeiro capítulo aborda os antecedentes político-institucionais da integração de infraestrutura na América do Sul; faz breve revisão da literatura econômica sobre o tema; discute novos eixos econômicos globais e nacionais, retratando o aumento da importância da dinâmica econômica da Ásia-Pacífico e do Oeste brasileiro; resgata abordagens acadêmicas sobre o espaço geográfico, e contextualiza o tema em face das competências históricas e atuais do MPO, detalhando os trabalhos do Subcomitê.

O segundo capítulo contém a apresentação e a análise das cinco *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano* consideradas pelo grupo de trabalho. Essa seção contempla a evolução do comércio exterior de bens, entre 2000 e 2022, dos onze estados brasileiros que fazem fronteira com vizinhos sul-americanos. De maneira geral, nota-se que ao longo das últimas décadas, houve mudanças significativas tanto na pauta de exportações e no volume de vendas desses estados, como na lista dos principais países compradores. Apesar das transformações quanto ao perfil das exportações e os principais destinos das vendas, no geral, mantiveram-se as rotas de escoamento e abastecimento, assim como as Unidades da Receita Federal (URF) utilizadas para desembaraçar as vendas e compras externas.

Em grande parte dos casos, os principais bens comercializados mudaram, bem como os sócios desse comércio, enquanto as vias utilizadas para escoar a produção seguiram concentradas, em termos

logísticos, nos portos atlânticos das regiões Sul e Sudeste. O capítulo dois também busca elencar os diferentes gargalos à integração apontados pelos onze Estados limítrofes, assim como apresentar uma série de propostas e recomendações de soluções potenciais para uma nova agenda propositiva. Ao pensar a integração econômica da América do Sul deve considerar-se não somente nos âmbitos comercial e de infraestrutura, mas também incorporar as perspectivas produtiva e financeira.

Ao longo da segunda seção deste Relatório também será apresentado um conjunto de projetos contemplados no Novo PAC com potencial de contribuir com a integração regional, o chamado PAC da Integração. A seleção dos projetos não pretendeu ser definitiva. Os critérios e a metodologia sobre as *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano* serão expandidos ao longo das discussões que darão seguimento à publicação deste Relatório. Para identificar projetos do Novo PAC com potencial de integração regional foram realizados alguns filtros: 1) projetos dos onze estados fronteiriços; 2) projetos dos subeixos aeroportos, portos, ferrovias, rodovias, hidrovias, infovias e inovação e pesquisa; 3) potencial de interconexões multimodais dos projetos ao longo das Rotas; e 4) localização dos municípios de referência dos projetos, vinculada a dinâmicas fronteiriças. A partir desses critérios, dos mais de 9.200 projetos do Novo PAC, foram selecionados inicialmente 124 com potencial de contribuir com a integração regional. Seguindo as orientações do Consenso de Brasília, é necessário aprimorar essa seleção e obter uma lista prioritária de projetos. É nesse contexto que se incorporam as oportunidades de incluir o Nordeste na perspectiva de integração sul-americana. Isso poderá ser viabilizado com uma melhor articulação entre os projetos previstos para as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

O terceiro capítulo apresenta cinco propostas concretas. Três delas tratam da institucionalização da governança da infraestrutura regional sul-americana: Mecanismo de Governança Internacional, um novo Cosiplan; Mecanismo de Governança Nacional, uma nova Comissão Interministerial para tratar da Integração de Infraestrutura e Planejamento; e Mecanismo de Governança Subnacional, com grupos de trabalho para cada uma das *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*. As outras duas são: Mecanismo de Monitoramento e Mecanismo de Financiamento. Essas propostas devem ser lidas tomando-se em conta a necessidade da adoção de uma agenda colaborativa e transversal, de compartilhamento de competências com diversos atores estatais, em processo de cooperação sem o qual será difícil superar os problemas estruturais em tempo razoável.

O presente trabalho tem natureza preliminar, não conclusiva e não vinculativa. Considera fundamental a continuidade e o aprofundamento de estudos a partir das discussões aqui apresentadas. Espera-se que o conhecimento consolidado neste Relatório permita a retomada qualificada dos debates

sobre a integração da infraestrutura regional e contribua como aporte técnico para subsidiar a tomada de decisões governamentais sobre o tema.

1. Integração Regional Sul-Americana

1.1 Antecedentes político-institucionais

Mesmo antes de 1500 já existia na América do Sul uma complexa rede de estradas pré-incaicas utilizada para o transporte de produtos e circulação de pessoas. Era o chamado *Qhapaq Ñan*, estabelecido como rede formada por um engenhoso sistema de estradas. As rotas possuíam muros de contenção, canais, bueiros e cercas de pedra, ao longo de milhares de quilômetros. A ligação com o Brasil se dava pelo caminho Peabiru, que conectava a costa sul do Peru e o oceano Atlântico. Essas estradas formaram a mais importante rota transcontinental da América do Sul, passando pelos atuais territórios de Bolívia, Paraguai, Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo (BARROS, SEVERO & CARNEIRO, 2022).

Desde o início do século XX, estudiosos da geopolítica brasileira consideram que o Centro-Oeste desempenha um papel fundamental tanto para a integração nacional, por ser uma área de interligação entre as bacias Amazônica e do Prata, como pela sua projeção na América do Sul, e por estar entre os oceanos Pacífico e Atlântico. O antigo território de Mato Grosso ganhava destaque por sua capacidade de atração dos países vizinhos para os portos atlânticos e, ao mesmo tempo, por ser uma plataforma de projeção rumo ao Pacífico. Já na década de 1930, a área entre as cidades atuais de Corumbá-MS, Campo Grande-MS e Ponta Porã-MS era entendida, por sua importância político-econômica, como uma futura “Santos Mediterrânea” (TRAVASSOS, 1935).

Continuaram a surgir formulações, ao longo do século XX, sobre a importância desta área central para o processo de integração da América do Sul. Ao mesmo tempo em que sofrem com o confinamento do interior e o afastamento dos oceanos, os países e espaços mediterrâneos sul-americanos - incluindo o Centro-Oeste do Brasil, a Bolívia e o Paraguai - têm enorme potencial para desempenhar o papel de plataforma de interconexão produtiva e de comércio regional e bioceânico, com a possibilidade de transformarem-se em centros logísticos e produtores em cadeias regionais.

Do ponto de vista das instituições, o tema da integração regional encontra vários marcos na história recente, entre os quais: a) o projeto político e econômico da Cepal (Comissão Econômica para a América Latina e Caribe, da ONU), iniciado nos anos 1950, que resultou na Alalc (Associação Latino-Americana de Livre Comércio), nos anos 1960; b) a iniciativa da Aladi (Associação Latino-Americana de Integração) e, c) os projetos de cooperação entre Brasil e Argentina, nos anos 1980, liderados pelos presidentes José Sarney e Raúl Alfonsín, que engendraram o Mercosul. Seja qual for o ponto de partida, identifica-se um obstáculo comum a esses projetos: a deficiência da infraestrutura de integração.

Desde as primeiras décadas do século XX foram executadas obras de integração de infraestrutura no espaço sul-americano que, embora esporádicas, tinham como marcos algumas ferrovias que conectaram a Bolívia com a Argentina, o Chile e o Peru. Nos anos 1950, o Brasil estendeu a sua malha de estradas de ferro desde Santos-SP, passando por todo o atual território de Mato Grosso do Sul, chegando a Corumbá e percorrendo mais 600 quilômetros até Santa Cruz de la Sierra, no interior boliviano.

Um dos maiores projetos binacionais de infraestrutura na América do Sul completou meio século recentemente. Assinado em 1973, o Tratado de Itaipu previa a cooperação entre Brasil e Paraguai para a construção de uma usina hidrelétrica. Poucos anos depois, em 1980, a criação da Aladi permitiu maior pragmatismo nos projetos de integração e abriu espaço para a aproximação entre Brasil e Argentina, que resultou no Tratado de Assunção, de 1991, cujos termos estão no Acordo de Complementação Econômica (ACE) nº 18 da Aladi. Assim, originou-se o Mercado Comum do Sul (Mercosul). No mesmo contexto, Brasília e Buenos Aires iniciaram a cooperação em energia nuclear para fins pacíficos.

O Mercosul, por sua vez, permitiu o aumento da integração dos fluxos comerciais intrarregionais nos anos 1990 ao se beneficiar da política econômica adotada por Brasil e Argentina. O Brasil tornou-se o principal parceiro comercial da Argentina e a pauta comercial bilateral esteve concentrada em produtos manufaturados. O êxito do bloco como alavanca da integração regional e impulsionador da inserção internacional dos países-membros é inegável. No entanto, a crise do Real, em 1999, e a crise argentina iniciada em 2001, que levou ao fim do regime de paridade entre o dólar e o peso argentino, colocaram novos desafios à integração.

Ainda que o comércio intrarregional represente pouco menos de 20% das relações comerciais do Brasil com o mundo, a América do Sul se consolidou como um mercado fundamental para os produtos brasileiros com maior valor agregado. Os vizinhos sul-americanos representam menos de 2% do total das importações mundiais, mas compram mais de 35% de todos os produtos com alta e média-alta intensidade tecnológica exportados pela economia brasileira (CARNEIRO, 2022). O Brasil também é um importante mercado consumidor de produtos manufaturados produzidos pelos vizinhos sul-americanos. A integração regional sul-americana, portanto, deve ser entendida como uma agenda prioritária comum de recuperação e dinamização do tecido industrial regional.

A diversificação de empresas também é robusta. Relatório recente do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC, 2023) sobre o [“perfil das firmas exportadoras”](#) destaca que América Latina foi a região escolhida pelas empresas exportadoras como destino preferencial aos seus produtos em 2020: 15.195 empresas (aproximadamente 61% do total das exportadoras do país) venderam para a região. O comércio intrarregional também representa um espaço privilegiado para a

atuação de pequenas e médias empresas (PMEs), que se beneficiam das menores distâncias, da proximidade cultural, dos pagamentos com moedas locais, da menor complexidade e custo relativo dos trâmites e de um ecossistema de fronteira favorável aos intercâmbios de bens e serviços.

1.2 Da integração político-comercial para a integração física

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.

Por um lado, um dos principais legados da IIRSA para a agenda de integração contemporânea foi a formulação dos projetos de corredores bioceânicos interligando o Atlântico e o Pacífico; por outro lado, as limitações mais evidentes da iniciativa foram a carência de projetos multimodais, com predomínio do transporte rodoviário, a baixa intensidade de projetos multinacionais e a dispersão de esforços em propostas que tinham pouca consequência para a integração regional, prevalecendo ações exclusivamente nacionais.

Apesar de ser apresentado como um projeto dos governos sul-americanos, a IIRSA foi formulada inicialmente pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pela então Corporação Andina de Fomento e hoje Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), organizações que continuaram como parte da coordenação técnica dos projetos junto com o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata). As três instituições - BID, CAF e Fonplata - eram também financiadores potenciais dos projetos. Não havia governança política ou econômica suficiente do conjunto dos Estados sul-americanos em face da dimensão dos eixos e projetos. Apesar de visar a integração, a gestão era desintegrada politicamente. O peso político dos bancos multilaterais para a IIRSA, portanto, era maior do que o dos países da região.

A criação da União de Nações Sul-Americanas (Unasul), em 2008, foi o resultado de esforços em prol da concertação entre os Estados da América do Sul e os distintos acordos de integração existentes na região (em especial, Mercosul e Comunidade Andina) para viabilizar uma governança compartilhada sobre os problemas regionais. Com a criação da Unasul, abriu-se espaço para diversas iniciativas regionais de cooperação em políticas públicas, como o Conselho de Saúde Sul-Americano, o Conselho de Defesa

Sul-Americano e o Conselho de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), que, em 2009, incorporou a IIRSA como secretaria técnica, privilegiando a ideia de continuidade. Por meio dessas iniciativas, os países da região assumiram o controle político sobre a agenda de integração da infraestrutura. No entanto, restava o gargalo financeiro, que não foi superado com a participação de BID, CAF e Fonplata.

Os governos nacionais destinaram US\$ 27 bilhões aos projetos da carteira IIRSA e os investidores privados, US\$ 11 bilhões; BID, CAF e Fonplata, juntos, destinaram cerca de US\$ 2,4 bilhões (COSIPLAN, 2017). Além disso, os recursos dessas instituições financeiras estavam concentrados em projetos que tinham impacto limitado na integração. Considerando a carteira do Cosiplan, também é possível identificar a participação relativamente modesta dos bancos multilaterais de desenvolvimento de abrangência regional no financiamento dos projetos (em torno de 5% do total).

Tabela 1 - Carteira de projetos do Cosiplan por tipo de financiamento

Fonte de Financiamento	Nº de Projetos	Investimento Estimado	Investimento Executado	% Executado / Estimado
Tesouro Nacional	322	70.374,50	27.026,40	38%
Privados	86	43.609,90	11.459,20	26%
A definir	72	40.431,00	170,00	0%
BID	36	5.716,60	1.211,00	21%
CAF	32	4.265,10	1.154,80	27%
Vários	20	13.159,40	2.748,00	21%
Tesouro estadual	17	1.875,00	200,00	11%
Binacional	12	9.639,80	1.408,80	15%
FOCEM	10	819,00	419,30	51%
Vários - Público	10	3.611,80	-	0%
FONPLATA	6	298,90	-	0%
A definir - público	6	328,00	-	0%
A definir - privado	6	1.149,70	388,00	34%
Bancos privados	4	108,00	-	0%
União Europeia	4	179,50	75,30	42%
Banco Mundial	3	172,50	68,50	40%
JBIC	3	185,90	-	0%
BNDES	2	157,10	67,20	43%
Tesouro municipal	2	2.100,00	2.100,00	100%
Vários - privado	2	719,90	-	0%
Total		198.901,60	48.496,50	24%

Fonte: Cosiplan – Agenda de Projetos Prioritários – 2017. Elaboração: SIDSA

Do total de investimentos estimados, BID, CAF e Fonplata, os três bancos regionais que conformaram o Comitê de Coordenação Técnica do Cosiplan, foram responsáveis pelo financiamento de pouco mais de 5% do total, segundo a tabela acima. Quando são analisados os investimentos executados, a soma dos financiamentos dos três bancos é inferior a 5%. Entre outros fatores, a reduzida qualidade dos

projetos apresentados e a falta de priorização, por parte dos países, em projetos de integração regional, teriam contribuído para o baixo engajamento dos bancos multilaterais regionais no financiamento de projetos de integração sul-americana. Do ponto de vista político, a IIRSA permitiu colocar em primeiro plano a importância da integração da infraestrutura e impulsionar a criação de um mercado sul-americano de bens e serviços.

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.

Os últimos anos testemunharam redução do nível de institucionalização nas relações intrarregionais e do nível de compromisso com a agenda da integração. A política externa adotada pelo Brasil a partir de 2023 resgata o tema da integração sul-americana para o primeiro plano e busca mobilizar novamente os vizinhos para a adoção de um programa de prosperidade compartilhada. A América do Sul sempre será política e economicamente fundamental para o Brasil, e a recíproca é verdadeira. As realidades geográficas e os processos históricos da região conduzem a esse vínculo. Além disso, a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina é um mandato constitucional, expresso no parágrafo único do artigo 4º da Carta Magna, de 1988. Dado o peso do Brasil na região, cabe ao país buscar a concertação entre os demais e ser um fator de estabilização e desenvolvimento para os seus vizinhos.

1.3 Evidências socioeconômicas sobre a integração regional

A importância da IIRSA e das iniciativas de integração física do continente é documentada na literatura econômica. Deve considera-se o papel de projetos de infraestrutura da carteira da IIRSA sobre a integração territorial, de bens e a amplificação do fluxo de pessoas na América do Sul. Alguns trabalhos ressaltam a importância da infraestrutura para a integração regional a partir da ótica dos custos de transporte, o que dialoga diretamente com pontos apresentados pelos Estados nas reuniões do Subcomitê. Quantitativamente, pode destacar-se que o fluxo de comércio é significativamente sensível a mudanças nos custos de transporte.

O Corredor Bioceânico do Mato Grosso do Sul, por exemplo, já foi objeto de estudo. Abrita *et al* (2023) identificam que a integração na região tem a capacidade de reduzir o tempo de escoamento dos produtos, o custo de transporte, estocagem e inventário. Além disso, provê maior eficiência no processo de escoamento da produção e aumenta o valor agregado dos produtos exportados. De forma complementar, ao estudar os dados de variáveis macroeconômicas da região, Constantino *et al* (2019) indicam que o crescimento real acumulado do PIB local cresceu 530%, com evidência positiva de desenvolvimento econômico regional vis-à-vis seus pares. Esse crescimento esconde, no entanto, a existência de uma grande heterogeneidade no processo de desenvolvimento dos municípios participantes do corredor.

No que diz respeito à integração rodoviária da Amazônia, a partir da Rodovia Interoceânica do Acre, Vilella *et al* (2020) identificam que aproximadamente 45% dos projetos apresentam perspectiva de perdas econômicas, com Valor Presente Líquido (VPL) negativo, mesmo sem a incorporação das externalidades sociais e ambientais de suas construções. Para além das externalidades ambientais e o impacto financeiro, Oliveira *et al* (2019) estudam as externalidades sociais do impacto da rodovia interoceânica acreana na vida de pequenos produtores. Os autores identificam, a partir de entrevistas com famílias que atuam majoritariamente na agricultura, que os pequenos produtores não apresentaram crescimento da renda diferente de seus pares na América Latina. Quem se beneficiou com a redução no custo de transporte foram produtores de larga escala, com a diminuição do custo de escoamento de produtos.

Essas evidências exercem papel fundamental no processo de atualização da carteira de projetos da IIRSA/Cosiplan, por ilustrarem a necessidade de um programa de avaliação *ex-ante* na tomada de decisão de novos projetos. Além disso, é necessário o desenho de um programa de avaliação e monitoramento dos projetos a serem implementados para que seja possível mensurar não somente o

impacto financeiro de cada projeto, como também o impacto socioeconômico a partir de uma avaliação *ex-post*. Os benefícios e a proposta de operacionalização desse tema serão tratados no capítulo 3.

1.4 Novos eixos econômicos globais e nacionais

Nas últimas décadas, tem sido expressivo o aumento da relevância econômico-comercial do Sudeste Asiático no cenário global e o consecutivo deslocamento do eixo mais dinâmico da economia mundial do Atlântico Norte em direção à Ásia-Pacífico. Pelo menos desde a década de 1970, o crescimento econômico e o avanço tecnológico das economias do Sudeste Asiático, os fluxos maciços de comércio de bens, de serviços e de investimentos, o estabelecimento de acordos e parcerias internacionais de comércio e o deslocamento geográfico de atividades econômico-produtivas conferem maior relevância para a região Ásia-Pacífico.

Nas últimas duas décadas, as dimensões produtivas, financeiras e comerciais da China e do Sudeste Asiático impulsionaram a procura global de alimentos, matérias-primas e insumos básicos. Essas mudanças na economia global também causaram transformações no território brasileiro. O forte dinamismo econômico da Ásia exerceu um poder de atração inegável para exportadores nacionais. De acordo com o Comex Stat, em 2000, menos de 2% das exportações do Brasil foram para a China, totalizando pouco mais de US\$ 1 bilhão em valores atualizados. Em 2022, o país asiático adquiriu 27% do total das vendas brasileiras ao exterior, equivalentes a quase US\$ 90 bilhões.

Essa dinâmica - associada às políticas governamentais de desconcentração espacial da economia, ao deslocamento interno dos produtores rurais, aos processos de pesquisa e desenvolvimento da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e à evolução tecnológica – permitiu que o Cerrado e outros biomas se tornassem altamente produtivos. Alguns estados transformaram-se em atores centrais para a expansão da fronteira agrícola (Embrapa, 2020). O Brasil está avançando para Oeste em demografia e economia, especialmente no setor exportador. O dinamismo agrícola em partes da fronteira ocidental brasileira transcende os limites nacionais, adentrando em um conjunto de províncias de países vizinhos. Algumas economias, como a argentina e a paraguaia, também estão sendo impactadas pela crescente demanda da Ásia-Pacífico.

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.

1.5 Novas conceituações geográficas

O Centro-Oeste do Brasil desempenha papel fundamental para a integração nacional, por ser uma área de interligação entre as bacias Amazônica e do Prata e pela sua projeção na América do Sul, entre os oceanos Pacífico e Atlântico. Segundo Mario Travassos, 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.

Ao longo do século passado, continuaram surgindo formulações sobre a importância desta região como um espaço de “soldadura” ou “dobradiça” (em espanhol “*bisagra*”), que incluía Paraguai, Bolívia e os estados brasileiros de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia (GUTIERREZ, 1946). Os países e territórios mediterrâneos da América do Sul estão localizados no “coração continental”. Esses espaços, ao mesmo tempo que sofrem com o confinamento do interior e o afastamento dos oceanos, devido à sua posição geográfica, têm um enorme potencial para desempenhar o papel de plataforma de interconexão produtiva e comercial bioceânica, transformando-se em centros logísticos e produtores (PADULA, 2013).

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).

Nas últimas décadas, ganharam destaque os chamados “estados articuladores” brasileiros, constituídos pelo conjunto de Unidades da Federação não-atlânticas, que formam a faixa fronteira entre o Brasil e seus vizinhos sul-americanos. Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Acre e Roraima são territórios fundamentais para a superação dos antagonismos geográficos que dividem a América do Sul, podendo cumprir papel de ligar o Brasil aos vizinhos. Esses cinco estados mediterrâneos têm vivenciado intensas transformações no âmbito de sua população, produção e comércio exterior.

Em 2000, a soma das exportações dos cinco estados articuladores, segundo o Comex Stat, totalizou cerca de US\$ 2,3 bilhões, em valores atualizados, o que equivalia a apenas 2,5% do total das vendas brasileiras. Em 2022, esses mesmos cinco estados, tomados em conjunto, alcançaram impressionantes US\$ 43,4 bilhões em vendas ao exterior, representando 13% das exportações nacionais. No mesmo período, as exportações per capita dos estados articuladores cresceram, em média, 14 vezes, passando de US\$ 335 para US\$ 4.590. Entre 2000 e 2022, as exportações per capita do Brasil cresceram três vezes, passando de US\$ 551 para US\$ 1.647. Separadamente, nota-se ainda mais a dinâmica expansiva dos cinco estados, conforme tabela abaixo:

Tabela 2 -Evolução das exportações dos “estados articuladores” (US\$ milhões)

Ano	Acre	Mato Grosso	Mato Grosso do Sul	Rondônia	Roraima	Brasil
2000	3	1.756	430	101	4	93.461
2001	10	2.306	782	93	7	95.915
2002	6	2.920	625	119	10	97.859
2003	8	3.477	792	155	6	115.779
2004	12	4.797	997	206	8	147.381
2005	17	6.200	1.716	304	13	177.725
2006	26	6.285	1.457	446	22	199.729
2007	25	7.258	1.830	643	23	225.574
2008	30	10.613	2.843	788	21	266.098
2009	21	11.485	2.578	533	17	207.063
2010	28	11.353	3.877	570	15	269.005
2011	22	14.430	4.995	627	20	330.030
2012	12	17.654	5.319	1.008	19	305.859
2013	14	19.864	6.564	1.306	10	292.136
2014	9	18.257	6.446	1.319	24	273.107
2015	20	16.117	5.842	1.207	14	230.628
2016	15	15.350	4.964	1.069	18	218.907
2017	26	17.583	5.713	1.293	49	256.680
2018	46	19.153	6.712	1.456	19	270.258
2019	38	19.696	6.002	1.493	181	253.127
2020	38	20.616	6.584	1.551	223	236.534
2021	53	23.384	7.447	1.822	364	303.288
2022	54	32.418	8.191	2.344	426	334.463

Fonte: Comex Stat. Elaboração: SIDSA

Nos últimos anos também ocorreu um forte aumento na participação dos cinco estados articuladores no superávit comercial brasileiro. Entre 2000 e 2010 representaram 15,5% do superávit comercial do Brasil com o mundo, especialmente pela força exportadora do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul. Entre 2011 e 2022, a participação relativa desse conjunto alcançou impressionantes 54%.

Esse resultado é bastante expressivo ao levar em conta que os cinco estados considerados têm menos de 5% da população e do PIB do Brasil.

1.6 Atuação do MPO na integração sul-americana

Historicamente, o Ministério do Planejamento e Orçamento foi a “Casa da Integração Sul-Americana” e exerceu a função de representante brasileiro no Comitê Coordenador do Cosiplan, até a paralisação de suas atividades em 2018. Essa representação estava alinhada com o perfil da participação da pasta desde o avanço institucional da IIRSA. O [Decreto de 17 de setembro de 2001](#), que criou a “Comissão Interministerial para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul, com a finalidade de articular as ações de governo nessa área”, já designava o então Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão como Presidente da Comissão.

A dinâmica de organização da atuação brasileira no Cosiplan envolvia coordenar reuniões com a participação de representantes de vários órgãos da Esplanada, da administração direta e indireta. Nessa função, promovia-se a discussão brasileira sobre o relato dos grupos setoriais, a análise de planos de trabalho e a definição de projetos prioritários para compor a Agenda Prioritária de Investimentos (API) a partir da perspectiva brasileira. Mais concretamente, isso se dava pela análise das fontes de financiamento para as carteiras de projetos, avaliação de recursos para os estudos e projetos executivos, bem como operacionalização dos grupos temáticos e análise dos problemas gerenciais nos projetos que envolviam dois ou mais países. O Comitê Coordenador funcionava como a instância executiva do Cosiplan para planejamento e monitoramento das ações previstas no Plano de Ação Estratégico. O registro de suas reuniões pode ser acessado [aqui](#).

Atualmente, nos termos do Decreto nº 11.353, de 1º de janeiro de 2023, que recriou o Ministério do Planejamento e Orçamento, cinco das seis competências do MPO podem ser diretamente ou indiretamente relacionadas ao tema da integração regional:

- Elaboração de subsídios para o planejamento e a formulação de políticas públicas de longo prazo destinadas ao desenvolvimento nacional (art. 1º, I);
- Avaliação dos impactos socioeconômicos das políticas e dos programas do governo federal e elaboração de estudos especiais para a reformulação de políticas (art. 1º, II);
- Elaboração, acompanhamento e avaliação do plano plurianual de investimentos e dos orçamentos anuais (art. 1º, IV);
- Viabilização de novas fontes de recursos para os planos de governo; (art. 1º, V); e
- Formulação de diretrizes, acompanhamento e avaliação de financiamentos externos de projetos públicos com organismos multilaterais e agências governamentais (art. 1º, VI)

O trabalho do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, portanto, não somente se justifica pelas competências legais atuais da Pasta, mas também cumpre a função de resgatar um tema

que historicamente contou com o protagonismo do Ministério. Analisar as possíveis rotas de integração regional não somente serve aos propósitos de comércio internacional. Uma atividade de tal complexidade demanda articulação institucional com os entes subnacionais; harmonização do planejamento nacional com os planejamentos setoriais, regionais e estaduais; previsibilidade orçamentária para os projetos priorizados pela União; evidências de impacto positivo dos programas e políticas públicas, por meio de análises *ex-ante* e avaliações *ex-post*; e utilização inteligente de novas fontes de recursos, nacionais e externas, pois é irrealista que todos os projetos sejam apoiados pelo orçamento da União.

Em quatro meses de trabalho, o Subcomitê realizou mais de 20 reuniões, acumulando mais de 60 horas de diálogos com lideranças de governos estaduais, técnicos e representantes de ministérios, autoridades de órgãos públicos, dirigentes de instituições privadas e destacados estudiosos sobre o tema da integração regional sul-americana. Houve encontros da secretaria-executiva do Subcomitê com o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério dos Transportes, o Ministério de Minas e Energia, o Ministério das Comunicações, o Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional e o Ministério do Turismo. Também ocorreram reuniões preliminares da secretaria-executiva do Subcomitê com representantes da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), da Receita Federal, da Polícia Federal e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

O engajamento em alto nível por parte dos governos estaduais envolvidos nesse exercício, com apresentações de alta qualidade, evidencia a necessidade de que o governo federal volte a priorizar a articulação federativa e a contribuir com a estruturação da agenda de integração sul-americana, promovendo envolvimento crescente dos entes subnacionais. Afinal, as populações dos estados fronteiriços são as mais diretamente afetadas pelos processos de integração e têm um papel imprescindível na formulação de demandas e na oferta de soluções que propiciem desenvolvimento e melhoria das condições de vida. A figura abaixo é complementada por lista mais detalhada em apêndice a este Relatório, com os respectivos links para as atas.

Figura 2 - Resumo das reuniões do SIDA



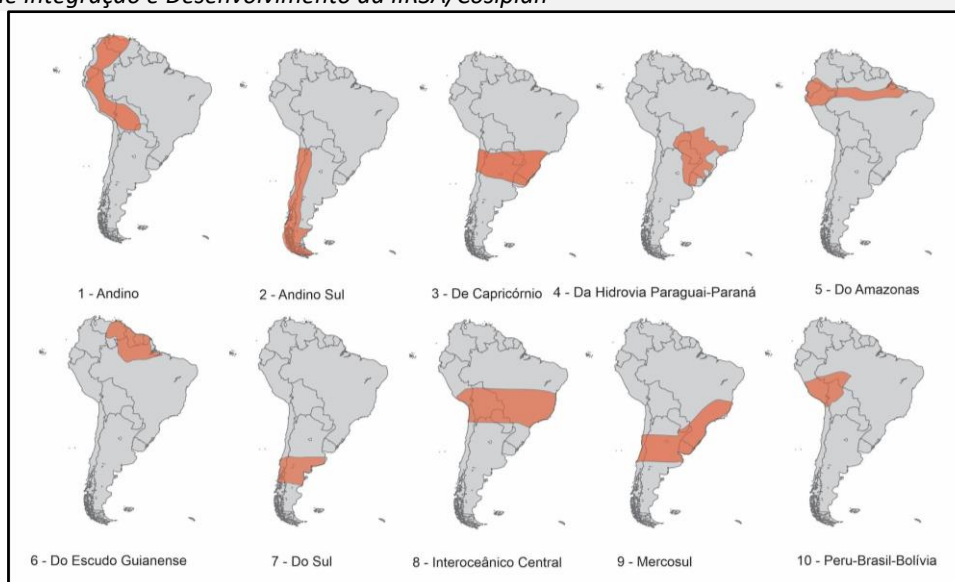
Fonte: SIDA. Elaboração própria.

2. Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano

O presente capítulo aborda recortes geográficos a partir de cinco *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*. Para a elaboração desta parte do trabalho foram consideradas informações apresentadas por representantes dos onze Estados brasileiros que fazem fronteira com países vizinhos, em reuniões no MPO, além do compartilhamento de informações por parte de cada Secretaria Estadual de Planejamento, Desenvolvimento ou Relações Internacionais. É necessário agradecer, de forma bastante enfática, o comprometimento dos governos estaduais do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima e Santa Catarina com as atividades do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano.

A partir das reuniões do Subcomitê, foram identificados obstáculos e potencialidades de cada um dos onze Estados, com ênfase nos desafios relacionados ao planejamento e à execução de obras, projetos, iniciativas de integração de infraestrutura física (ou não), além do debate sobre a necessidade de avanços na institucionalização da governança internacional, nacional e subnacional da integração regional. As discussões foram amplas, incluindo temas regulatórios e fitossanitários, assim como o resguardo ambiental e patrimonial, entre outros. Os recortes geográficos adotados para a proposição de cinco *Rotas* derivaram da categorização original utilizada no âmbito da IIRSA/Cosiplan, cuja proposta continha dez Eixos, conforme a Figura 3.

Figura 3 - Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA/Cosiplan

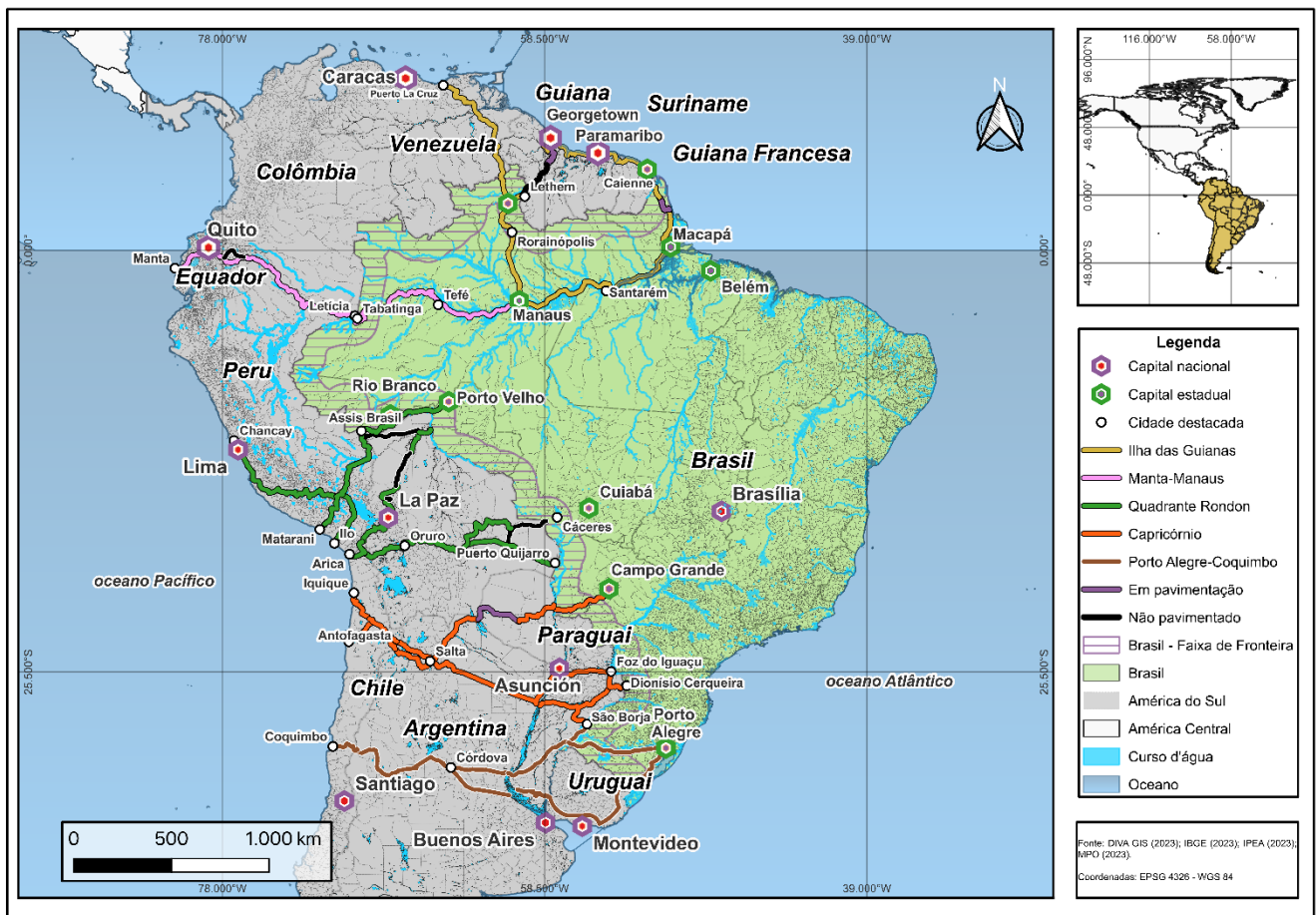


Fonte: IPEA, 2022.

Os trabalhos do Subcomitê consideraram cinco rotas, que contemplam sete dos dez eixos de integração e desenvolvimento originais da IIRSA/Cosiplan. Três dos eixos propostos inicialmente pela

IIRSA/Cosiplan não foram considerados por estarem geograficamente fora do Brasil². Com base nos debates entre técnicos do MPO e representantes dos governos estaduais, bem como do setor privado dos onze Estados brasileiros considerados, o recorte que se apresentará toma como base as seguintes *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*: 1) Rota da Ilha das Guianas, que inclui integralmente os estados de Amapá e Roraima e partes do território do Amazonas e do Pará, sendo fronteira com a Guiana, a Guiana Francesa, o Suriname e a Venezuela; 2) Rota Multimodal Manta-Manaus, contemplando inteiramente o estado Amazonas e partes dos territórios de Roraima, Pará e Amapá, interligado por via fluvial à Colômbia, Peru e Equador; 3) Rota do Quadrante Rondon, formado pelos estados do Acre e Rondônia, por toda a porção oeste de Mato Grosso, com conexões via Bolívia e Peru; 4) Rota Capricórnio, desde os estados de Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina, ligada, por múltiplas vias, ao Paraguai, Argentina e Chile; 5) Rota Porto Alegre - Coquimbo, abrangendo o Rio Grande do Sul, integrada à Argentina, Uruguai e Chile.

Figura 4 - Rede de Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano proposta pelo Subcomitê do MPO



Elaboração própria. Fonte: SIDSA

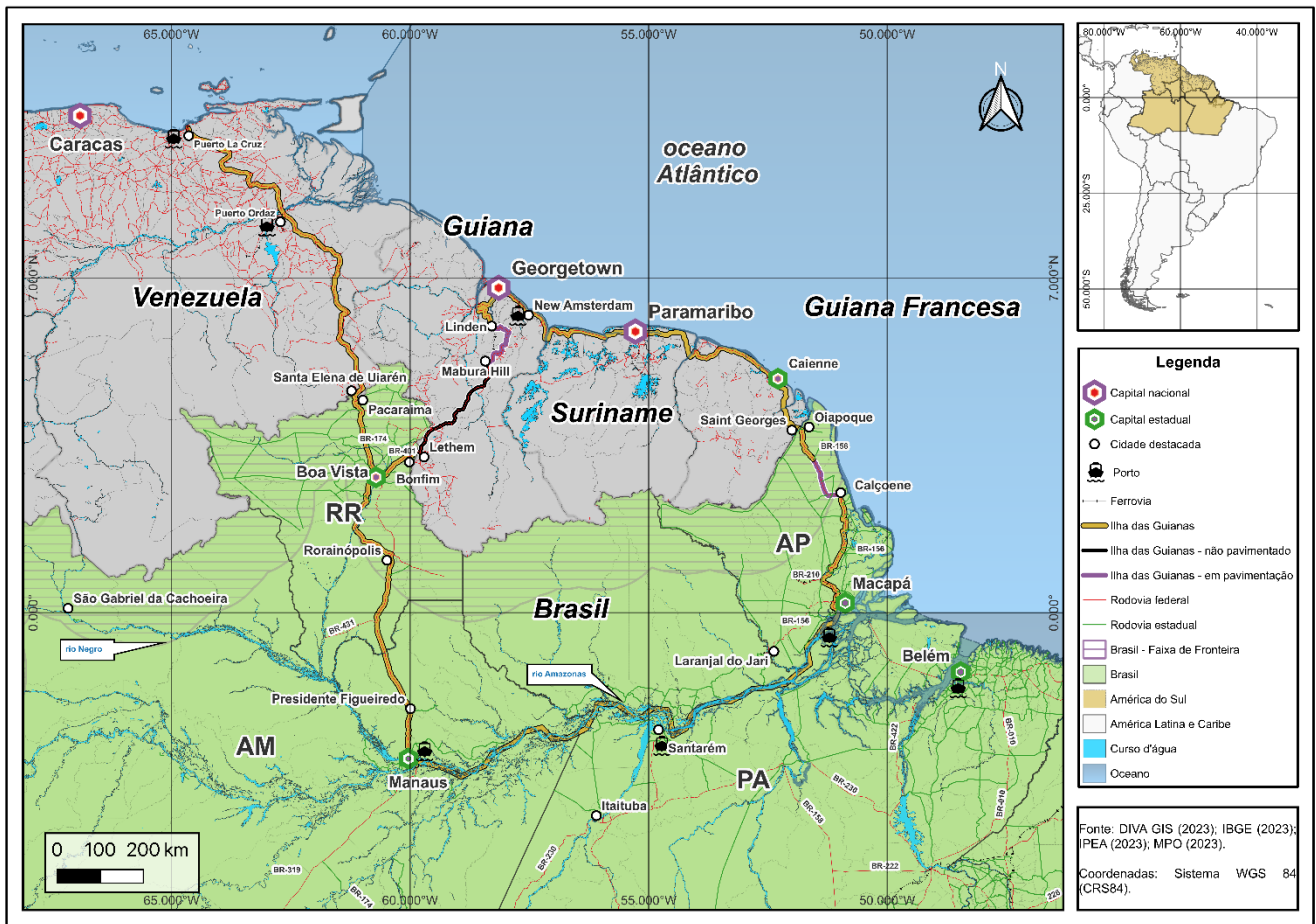
² 1- Andino; 2- Andino Sul; e 7- Do Sul.

Rota 1 – Ilha das Guianas



Foto: Caíque Rodrigues/G1

Figura 5 - Rota da Ilha das Guianas



Elaboração própria. Fonte: SIDSA.

A Rota da Ilha das Guianas inclui integralmente os estados de Amapá e Roraima e partes do território do Amazonas e do Pará, sendo fronteira com a Guiana, a Guiana Francesa, o Suriname e a Venezuela. Marcada pela multimodalidade, essa Rota tem como principais vias de interconexão:

- a) a BR-174, que liga Manaus-AM até Boa Vista-RR e Pacaraima-RR, na fronteira com Santa Elena de Uairén, na Venezuela;
- b) a Troncal 10, rodovia venezuelana que vai até o Caribe;
- c) a BR-401, que conecta Boa Vista-RR a Bonfim-RR, na fronteira com Lethem, na Guiana (a Ponte Internacional sobre o Rio Tacutu foi inaugurada em 2009 pelo presidente Lula);
- d) a rodovia guianense entre Lethem-GUY e Georgetown-GUY (está sendo pavimentado o trecho entre Linden e Mabura Hill);
- e) o rio Negro e o rio Branco, que ligam Manaus-AM a Caracará-RR;
- f) o rio Amazonas, que une Manaus-AM com Itacoatiara-AM, Santarém-PA e Macapá-AP;
- g) a BR-156, que conecta Laranjal do Jari-AP, Macapá-AP e Oiapoque-AP, na fronteira com a Guiana Francesa; e
- h) a Estrada Transguianense, que borda parte do litoral norte sul-americano, ligando Caiena, na Guiana Francesa, com Paramaribo, no Suriname, e com Georgetown, na Guiana.

A Ilha das Guianas ainda é composta pelo rio Orinoco e pelo canal de Casiquiare, canal natural que liga o principal corpo fluvial venezuelano com o rio Negro. Esta Rota apresenta pontos estratégicos de interligação com outras duas, como a Rota do Quadrante Rondon, a partir das vias navegáveis entre

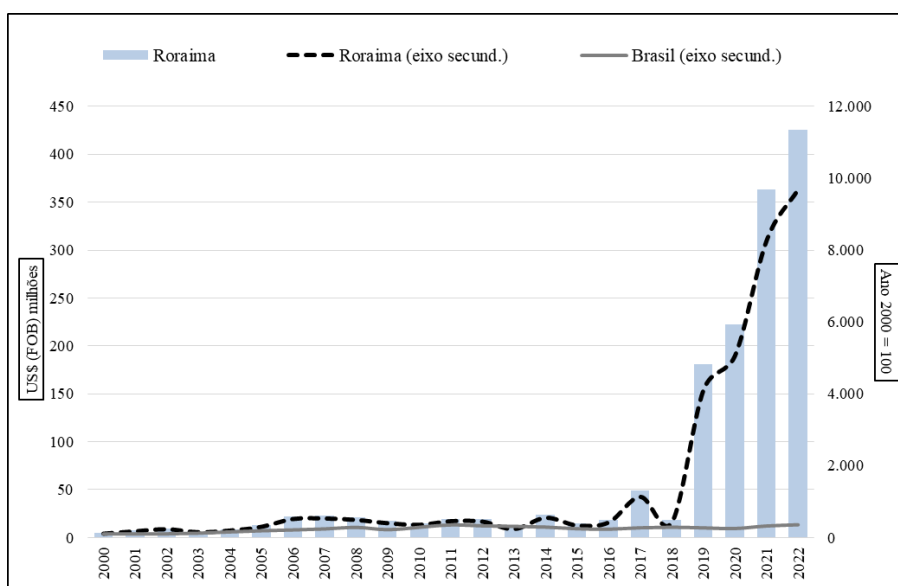
Itacoatiara-AM e Porto Velho-RO, pela hidrovía do rio Madeira, ou por meio da BR-319; e a Rota Multimodal Manta-Manaus, via rio Solimões, a partir da cidade fronteiriça de Tabatinga-AM.

2.1.1. Roraima

Entre 2000 e 2022, as exportações de Roraima foram multiplicadas por 96 vezes, em valores reais, passando de US\$ 4,4 milhões para mais de US\$ 425 milhões. Nesse período as vendas do estado para a Venezuela, seu principal parceiro com 65% do total, saltaram de US\$ 3,6 milhões para US\$ 274,9 milhões, concentrando-se em produtos do gênero alimentício. Já para a Guiana, em 2022, as exportações roraimenses totalizaram US\$ 11,6 milhões, com saída majoritariamente registrada na aduana de Bonfim-RR. Poucos anos atrás, Roraima sequer exportava para o país vizinho.

O setor produtivo de Roraima vem apresentando forte dinamismo econômico com aumento do perfil exportador, sobretudo a partir de 2018. Alguns fatores geopolíticos excepcionais contribuíram para esse resultado, como as sanções econômicas sofridas pela Venezuela, hoje com indicativos de flexibilização; e o rompimento das relações político-diplomáticas e fechamento de fronteira entre a Colômbia e a Venezuela – ambos já reestabelecidos pelos respectivos governos. Esse contexto somou-se à iniciativa produtiva roraimense e acabou por favorecer o incremento nos fluxos de comércio entre o estado amazônico brasileiro e seu principal mercado consumidor.

Gráfico 1 - Exportações roraimenses 2000-2022, em US\$ (FOB) milhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações de Roraima e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

Nos últimos anos notou-se intensa transformação na pauta de exportações de Roraima. Em 2000, madeiras e derivados representavam 88% do total vendido ao exterior; em 2022, tais produtos somaram apenas 0,3%. Já o peso da soja passou de inexistente para 35,2%. Igualmente, houve expansão

das exportações de produtos do gênero alimentício, destinados majoritariamente ao abastecimento da economia venezuelana.

Por sua vez, as importações de Roraima apresentaram um crescimento mais modesto. Entre 2000 e 2022, o estado de Roraima multiplicou por 6 vezes o valor de suas compras externas, passando de US\$ 6,3 milhões para US\$ 39,8 milhões. O pico ocorreu em 2021, quando o estado adquiriu US\$ 63,7 milhões do exterior. Essas importações se concentraram em produtos como caldeiras a vapor, fertilizantes, máquinas de ar-condicionado e pneus. A utilização de parte dos insumos importados pelo setor produtivo roraimense indica o início de um processo de mecanização da produção estadual, voltada tanto para o mercado interno como para o exterior.

Roraima – Pontos a destacar

É necessária a recuperação da BR-174, única ligação de Roraima com o restante do Brasil, tanto no trecho entre Manaus-AM e Boa Vista-RR quanto no trecho entre Boa Vista-RR e Pacaraima-RR. A melhoria desse trajeto tende a estimular o comércio intrarregional naquela porção da Amazônia sul-americana e elevar o grau de sofisticação dos bens exportados pelo estado. A BR-401, entre Boa Vista-RR e Bonfim-RR, está em boas condições e já existem Áreas de Livre Comércio em Boa Vista-RR e Bonfim-RR, implementadas em 2008. A ponte binacional sobre o rio Tacutu, entre Brasil e Guiana, foi inaugurada em 2009, pelo Presidente Lula. Entende-se, por parte do governo estadual, ser necessária a implantação de Porto Seco na região de Boa Vista-RR.



A rodovia entre as cidades de Lethem-GUI e Linden-GUI não é pavimentada e está permanentemente sujeita a inundações. Essa obra já constava na carteira de projetos da IIRSA há quase duas décadas. Atualmente, os 230 quilômetros do trecho entre as localidades de Linden e Mabura Hill, com dezenas de pequenas pontes e mais a travessia do rio Essequibo, estão sendo construídos pela empresa Queiroz Galvão com financiamento do Banco de Desenvolvimento do Caribe (BDC).



Considera-se necessário finalizar as obras do linhão da Hidrelétrica de Tucuruí (projeto contemplado no Novo PAC), de modo a interligar Roraima, hoje o único estado brasileiro desconectado do Sistema Interligado Nacional (SIN). Apesar das potencialidades de promover a utilização da energia solar, aproveitando a incidência vertical do sol na linha do Equador, toda a energia utilizada no estado depende de usinas termelétricas movidas a óleo combustível e gás natural. O linhão de Tucuruí, no rio Tocantins, chega somente até Manaus-AM, e o linhão da Hidrelétrica de Guri, no rio Caroni, na Venezuela, parou de ser utilizado em 2019. Recentemente, o governo federal anunciou medidas para acelerar soluções nas duas frentes, avançando na agenda de criação de um mercado sul-americano de energia.³

³ Em agosto de 2023, o Presidente Lula autorizou a linha de transmissão entre Manaus-AM e Boa Vista-RR, com mais de 700 quilômetros de extensão. Além disso, o Presidente Lula assinou decreto para que o Brasil volte a comprar energia da Venezuela.



Vale considerar a possibilidade de fomentar do modal hidroviário entre Caracaraí-RR e Manaus-AM, pelo rio Branco e pelo rio Negro, de modo a garantir mais uma alternativa de conexão de Roraima com o Amazonas, contribuindo para desobstruir o fluxo de cargas via BR-174.



Foi apresentado como necessário aumentar a presença de efetivos de órgãos federais e estaduais brasileiros nas regiões de fronteira em diversas áreas temáticas (comércio, produção, investimento, segurança, vigilância sanitária e controle agropecuário). Também seria crucial promover a formação de despachantes aduaneiros e administradores de comércio exterior para atuação nessas regiões mais afastadas da capital.



Parte do desafio logístico roraimense está na necessidade de ampliar a sua capacidade de carga containerizada e de armazenamento, modernizando a frota com caminhões refrigerados, adaptando tomadas e estações de carregamento, evitando a quebra da cadeia de frios. Também é importante avançar no estabelecimento de áreas de controle integrado nas fronteiras, sobretudo que facilitem o trânsito de cargas e a certificação digital.



Os intercâmbios comerciais entre Roraima e Guiana podem elevar-se ainda mais em função do exponencial crescimento da economia vizinha, em razão das recentes descobertas e exploração de petróleo. A Guiana é membro-associado do Mercosul e tem acompanhado as reuniões mais recentes do bloco. Ao situar-se como ponto de conexão entre a Venezuela e a Guiana, Roraima tem condições de projetar-se para a Comunidade do Caribe (Caricom). O governo estadual considera prioritário o Acordo de Livre Comércio Mercosul-Caricom, o Acordo Bilateral Brasil-Guiana de cargas e passageiros, assim como a atualização de termos do Acordo de Alcance Parcial de Complementação Econômica entre o Brasil e o Suriname.



São sete as obras de infraestrutura de Roraima no Novo PAC vinculadas com a integração regional. As principais iniciativas são na BR-174, nos municípios de Rorainópolis-RR e Pacaraima-RR, na fronteira com a Venezuela; na BR-401, até Normandia-RR, outra cidade roraimense limítrofe com a Guiana; e a construção de viadutos na BR-432, em Vila Nova Paraíso, em Caracaraí-RR. Também se destacam a infovia de fibra ótica de norte a sul do estado e a concessão do aeroporto de Boa Vista-RR. Nos anos 2000, a carteira da IIRSA/Cosiplan executou projetos como a reabilitação das rodovias entre Caracas e Manaus-AM; a conexão de fibra ótica de Caracas até o norte do Brasil; e as melhorias da BR-401, de Boa Vista-RR a Bonfim-RR.

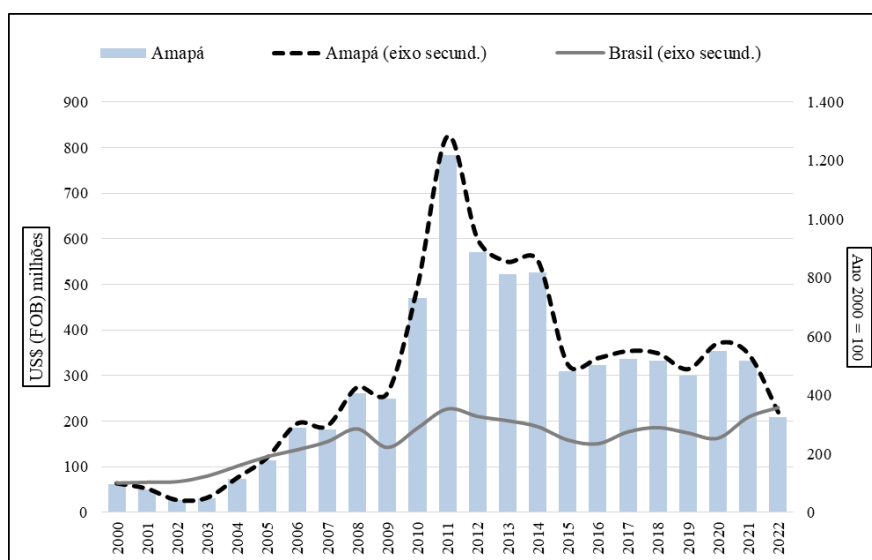
2.1.2. Amapá

Apesar de ocupar localização estratégica, possuir extensa fronteira internacional e contar com a infraestrutura do porto de Santana-AP, o estado não mantém relações comerciais robustas com os vizinhos, Guiana Francesa e Suriname. Em 2022, do montante exportado pelo Amapá - US\$ 200 milhões - a metade foi composta por um único produto, o ouro, vendido essencialmente para o Canadá, apenas por via aérea, com desembarques aduaneiros realizados na URF do aeroporto de Guarulhos-SP. Por sua

vez, somente 1% das vendas externas amapaenses foi destinado à Guiana Francesa. O Amapá exportou para esse país, via URF de Oiapoque-AP, cerca de US\$ 2,2 milhões em bens de consumo final variados, como frutas, móveis de madeira, água mineral, farinha, feijão, areia, café, cerveja, tijolos, calçados, desodorantes, bolachas e edredons, entre outros. Parcela desses produtos tem origem na economia paraense. Já as vendas para o Suriname, em 2022, sequer alcançaram US\$ 17 mil.

Nos últimos anos, tem sido crescente a utilização do porto de Santana-AP, localizado próximo à foz do rio Amazonas, por outros estados brasileiros. Entre 2000 e 2011, as cargas exportadas por essa URF eram de origem unicamente amapaense, com média anual de US\$ 50 milhões. Em 2015, a maioria dos bens escoados pelo porto de Santana-AP passou a ser de origem paraense. Em 2019, no entanto, destacaram-se as vendas de produtos de Mato Grosso. Em 2022, os produtos mato-grossenses representaram 66% dos US\$ 435 milhões escoados por essa estrutura portuária. Por isso, o estado do Amapá tem considerado relevante o projeto da Ferrogrão, na medida em que transporta parte da produção do Centro-Oeste para o Norte, até o rio Tapajós, afluente do rio Amazonas, antes de seguir, por via marítima, para os principais mercados consumidores.

Gráfico 2 - Exportações do Amapá 2000-2022, em US\$ (FOB) milhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Amapá e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

O Amapá também tem ampliado suas importações. Em 2000, o estado comprou do exterior US\$ 48 milhões e, em 2022, esse montante chegou a US\$ 722 milhões. A expansão nos últimos anos deve-se, sobretudo, às compras externas de combustíveis minerais. O resultado é, em parte, explicado por benefício fiscal destinado a empresas que instalarem filiais no estado. Em 2000, 70% da pauta de importações do Amapá era composta por combustíveis minerais; em 2022, essa participação chegou a 95% do total. Há duas décadas, o principal fornecedor da economia amapaense era a Venezuela, que vendia US\$ 16,3 milhões de óleo diesel, quase 50% do total dos combustíveis comprados. Em 2022, o

Amapá importou dos Estados Unidos US\$ 680 milhões em óleo diesel e outras gasolinas. Atualmente, de todas as compras externas do Amapá, os Estados Unidos concentram mais de 92%. A logística também mudou. Em 2000, a totalidade dos combustíveis minerais comprados pelo Amapá ingressaram no Brasil pela URF de Macapá-AP; atualmente 96% dos combustíveis minerais adquiridos no exterior pelo estado ingressam por Maceió-AL. O porto de Santos-SP concentra os 4% restantes.

O Amapá possui 700 quilômetros de fronteira com a Guiana Francesa, tem 50% dos seus municípios na Faixa de Fronteira⁴ e ocupa o mesmo espaço geomorfológico do Escudo Guianense, com fatores naturais, minerais e culturais que o aproximam da Guiana, da Guiana Francesa, do Suriname e da Venezuela. Existem exitosos espaços de governança subnacional e de cooperação em pleno funcionamento entre o Amapá e a Guiana Francesa, como o Conselho do Rio Oiapoque, que reúne reivindicações de quatro municípios fronteiriços, o Programa Transfronteiriço de Vigilância Sanitária, a proposta de laboratório de análise de patógenos do Escudo Guianense, a Escola Intercultural na Fronteira e o Comitê Estadual de Refugiados e Migrantes. Apesar de ter avançado nos diálogos bilaterais, o Amapá requer maior envolvimento e apoio do governo federal.

Por fim, de todos os onze estados fronteiriços brasileiros, o Amapá é um dos únicos que têm limites territoriais com um país cuja população tem poder de compra maior do que o brasileiro. Dessa forma, existiria margem para adotar programas que promovam o abastecimento do mercado da Guiana Francesa com serviços e bens, como carnes, pescados, vestuário, materiais de limpeza e de construção civil produzidos pela economia amapaense ou paraense.

Amapá – Pontos a destacar



O Amapá tem projetos incluídos no Novo PAC que buscam romper com o isolamento do Estado ao promover a sua integração com a Ilha das Guianas e a conexão com o Pará. As iniciativas estão distribuídas ao longo da BR-156, começando com a ponte que conectará Laranjal do Jari-AP e Almeirim-PA, no Pará, e avançando até Oiapoque-AP, município limítrofe com Saint-Georges-de-l'Oyapock, na Guiana Francesa. Também foram incluídos alguns terminais hidroviários (IP4) em cidades como Laranjal do Jari-AP, Amapá-AP, Oiapoque-AP e Santana-AP, além da concessão do aeroporto de Macapá-AP.

⁴ De acordo com o § 2º do art. 20 da Constituição Federal de 1988, a faixa de até cento e cinquenta quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, é conhecida como Faixa de Fronteira e é considerada fundamental para defesa do território nacional. Atualmente, a normativa que regulamenta a região designada como Faixa de Fronteira é a Lei 6.634, de 1979. Em site oficial, o IBGE dispõe de mapas e listas dos municípios que compõem a Faixa de Fronteira: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/24073-municipios-da-faixa-de-fronteira.html>



O linhão de transmissão de Tucuruí avança para o Norte somente até a cidade de Calçoene-AP, de modo que os quase 30 mil habitantes de Oiapoque-AP precisam utilizar fontes de geração termelétrica (70% do total) e uma fazenda solar (30%). O governo do estado demanda a expansão do linhão até Oiapoque-AP. Por outro lado, a cidade fronteiriça conta com infraestrutura de conectividade baseada na fibra ótica francesa. A proposta do estado é levar energia para o Norte de Macapá-AP e trazer conectividade para o Sul do Oiapoque-AP.



O estado do Amapá está tramitando, junto ao Ministério das Relações Exteriores (MRE), o Ministério dos Portos e Aeroportos e a Casa Civil, solicitação para que seja assinada a Convenção TIR (Transportes Internacionais Rodoviários), sistema de trânsito internacional necessário para que caminhões brasileiros possam ingressar na Guiana Francesa. Atualmente é feito transbordo de cargas na fronteira, que opera somente 8 horas por dia. Vale apontar que vigora a exigência do visto de entrada na Guiana Francesa, dificultando os negócios e a mobilidade das pessoas. Não há reciprocidade por parte do Brasil.



Além do Amapá ser afetado pelo “fator Amazônico”, que alude a preços mais elevados em comparação às demais Unidades da Federação, outros fatores desestimulam uma maior integração do estado com a Guiana Francesa: a necessidade de visto para brasileiros entrarem no território vizinho, emitido apenas em Brasília; e a cobrança de seguro veicular para ingresso de brasileiros. Esses são alguns dos motivos pelos quais apenas poucas dezenas de veículos brasileiros cruzam a ponte Franco-Brasileira anualmente. O conjunto de restrições faz com que a ponte binacional tenha um funcionamento praticamente unidirecional.



O governo estadual manifesta a intenção de converter Santana-AP no “Porto das Guianas”, com a possibilidade de receber cargas europeias. Atualmente, a Guiana Francesa é abastecida de bens de consumo pela França, por meio de pequenas embarcações desde as ilhas caribenhas de Guadalupe e Martinica. O porto de Caiena não possui calado suficiente para atracar grandes navios. A depender da logística, poderia ser mais barato para a França usar a infraestrutura do porto de Santana-AP para abastecer Caiena por meio de uma BR-156 recuperada.



Nos anos 2000, a carteira da IIRSA/Cosiplan executou projetos como o melhoramento da BR-156, entre Ferreira Gomes-AP e Oiapoque-AP, e a ponte binacional sobre o rio Oiapoque, ligando o Brasil com a Guiana Francesa. A obra da ponte foi concluída em 2012, mas a via foi inaugurada somente em 2017.

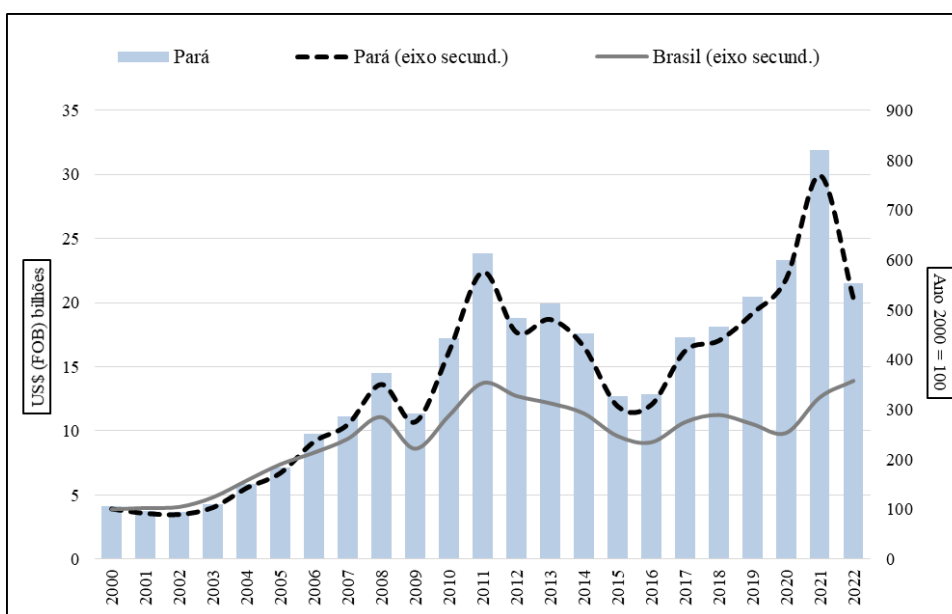
2.1.3 Pará

Entre 2000 e 2022, as exportações paraenses foram multiplicadas por mais de 5 vezes, saltando de US\$ 4,1 bilhões para US\$ 21,5 bilhões. Em 2022, o estado do Pará foi o principal exportador da região Norte e o sétimo do país. Isso ocorreu apesar de o montante exportado pelo estado ter apresentado uma considerável queda em relação a 2021, quando as vendas alcançaram US\$ 31,9 bilhões. A principal atividade econômica do Pará segue sendo a mineral, em especial as exportações de minérios de ferro e

seus concentrados, que entre 2010 e 2022 tiveram uma participação anual média de 58% do total. A China (74,2%) e a Malásia (8,2%), ambos via São Luís-MA, são os principais destinos das exportações de minério de ferro paraense.

Apesar da predominância do setor mineral nas vendas externas do Pará, já são perceptíveis algumas importantes mudanças na pauta de exportação. As quedas da participação relativa do alumínio em suas formas brutas e do caulim e outras argilas são exemplos dessas mudanças. Em contrapartida, as exportações do setor agropecuário paraense, com especial atenção para soja em grão, carnes bovinas congeladas e milho, vêm ganhando escala e peso relativo na totalidade de bens vendidos ao exterior.

Gráfico 3 - Exportações do Pará 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Pará e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

As importações paraenses, por sua vez, cresceram quase 6 vezes, saltando de US\$ 470 milhões para US\$ 2,7 bilhões. O petróleo e seus derivados (hulhas e coques) continuam sendo importantes insumos comprados pelo Pará. Em 2022, mais de 70% das importações paraenses de óleos de petróleo foram de origem norte-americana, registrados quase exclusivamente na alfândega de Belém-PA. No mesmo ano, os Estados Unidos também supriram 100% das importações paraenses de soda cáustica (hidróxido de sódio), além de terem sido os principais fornecedores de coques de petróleo para o estado. No caso das hulhas, 100% do insumo é importado da Colômbia e registrado pelas alfândegas de Belém-PA e São Luís-MA.

Pará – Pontos a destacar



Apesar de ter extensos limites internacionais com a Guiana e o Suriname, o estado do Pará não possui nenhum núcleo populacional próximo a essas fronteiras, formadas por parques e reservas indígenas. O estado mantém relações comerciais esparsas com os países vizinhos. Os caminhos terrestres e fluviais para o comércio entre o Pará com os países limítrofes passam pelo Amazonas, por Roraima ou pelo Amapá. Por esse motivo, ganham importância as cidades paraenses ao longo do rio Amazonas, como Santarém-PA, Oriximiná-PA, Óbidos-PA e Almeirim-PA, entre outras.



Os projetos do Pará incluídos no Novo PAC possuem um impacto indireto no processo de integração regional. A seleção de algumas iniciativas se deu por meio da identificação de obras nas localidades da região do Baixo Amazonas, que desenha a fronteira paraense com a Guiana e o Suriname. Trata-se, sobretudo, de projetos hidroviários ou portuários no rio Amazonas e no rio Tapajós.



Nos últimos anos, Santarém-PA tem se tornado importante ponto de entrada de fertilizantes não apenas para o Pará mas, sobretudo, para o Mato Grosso. Enquanto, em 2000, ingressaram ao Brasil por essa estrutura portuária US\$ 2,5 milhões, em 2022, o montante rondou os US\$ 800 milhões. Mais de 60% desses adubos foram destinados à economia mato-grossense. Santarém-PA ainda se destaca como uma das maiores produtoras de mandioca do Brasil e possui cultivos de arroz e de soja. O governo estadual aponta como oportuna a implantação de um Distrito Industrial neste município.



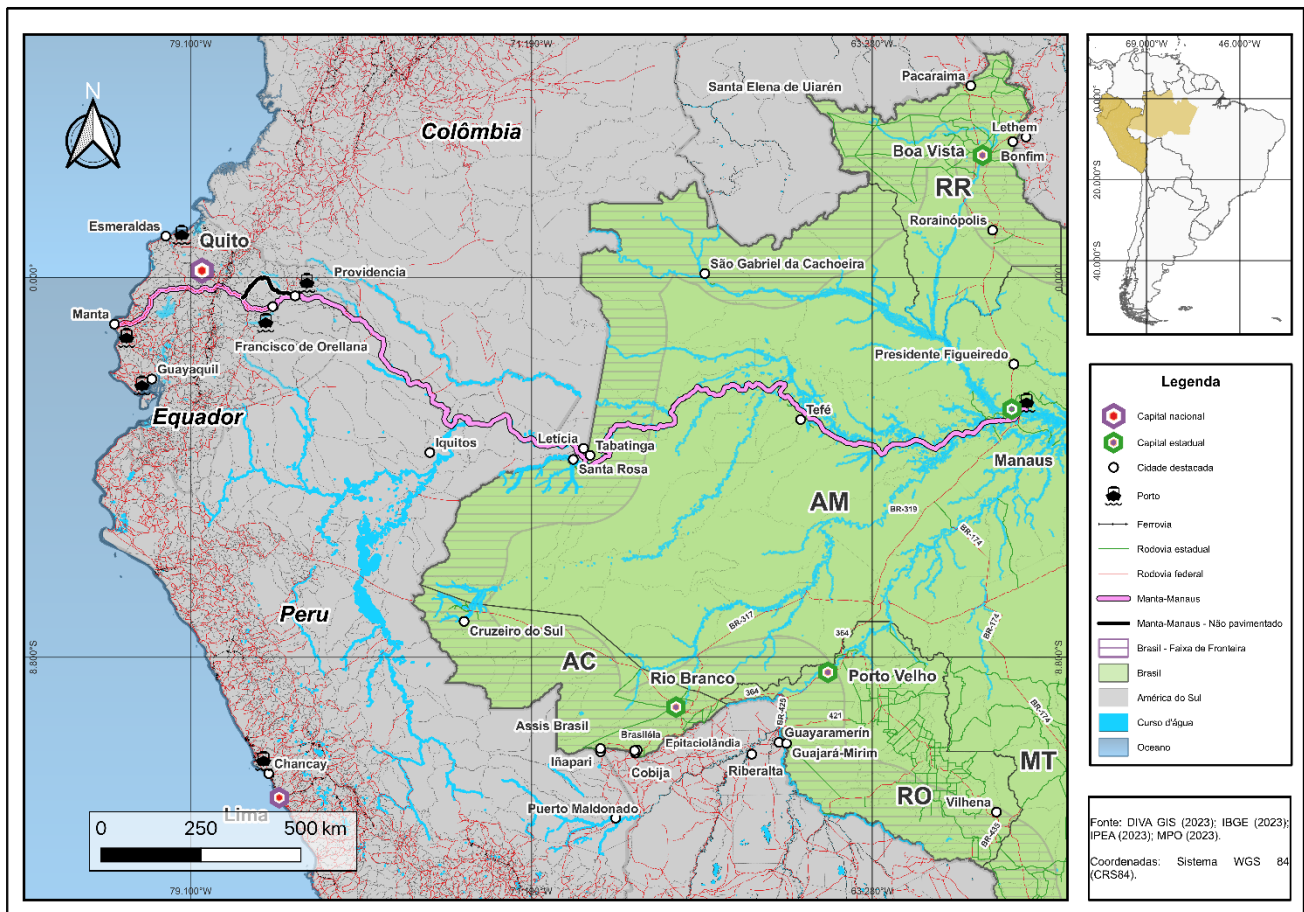
O governo do Pará tem investido na pavimentação e adequação de rodovias estaduais, a exemplo do trecho entre Oriximiná-PA (PA-439) e Alenquer (PA-427). Igualmente se consideram importantes os trechos entre Santarém/Uruará (PA-370) e Óbidos/Oriximiná (PA-254); em Monte Alegre (PA -423) e Óbidos (PA-437), além das pontes em concreto sobre o rio Caracuru, em Almeirim (PA-473), sobre rio Curuá-Una (Santarém-PA) e sobre o rio Tutuí (Uruará-PA).

Rota 2 – Multimodal Manta-Manaus



Foto: Portal Amazônia

Figura 6 - Rota Multimodal Manta-Manaus



Fonte: SIDSA

Marcada pela multimodalidade (conexão marítima, hidroviária, rodoviária e aérea), a Rota Manta-Manaus se apresenta como uma alternativa ao Canal do Panamá. É composta pelos estados brasileiros do Amazonas, do Pará e do Amapá, além de três países vizinhos: Colômbia, Equador e Peru. Está conectada com outras duas rotas: ao norte, com a Rota da Ilha das Guianas, por meio da BR-174 e da BR-156. Ao Sul, com a Rota do Quadrante Rondon, via Hidrovia do Madeira ou BR-319, ainda sem pavimentação no “trecho do meio”. A centralidade de Manaus-AM expande ainda mais a dimensão dessa rota, uma vez que a capital amazonense está conectada por hidrovias com a Bolívia, a Colômbia, o Peru e a Venezuela, além de manter vínculos com os estados de Roraima, Pará, Amapá, Rondônia e Acre.

A Rota Manta-Manaus conecta o Polo Industrial de Manaus com o porto de Manta, no oceano Pacífico, no Equador. No percurso hidroviário, a Rota passa pela cidade de Tabatinga-AM, localizada na margem esquerda do rio Solimões, na tríplice fronteira com as cidades de Leticia, na Colômbia, e Santa Rosa, no Peru. A seguir, o percurso continua por balsas pelo rio Napo, inicialmente por território peruano, sendo navegável até as cidades equatorianas de Puerto Providencia ou, com maior dificuldade, até Francisco de Orellana. Com calado reduzido, este rio comporta apenas pequenas

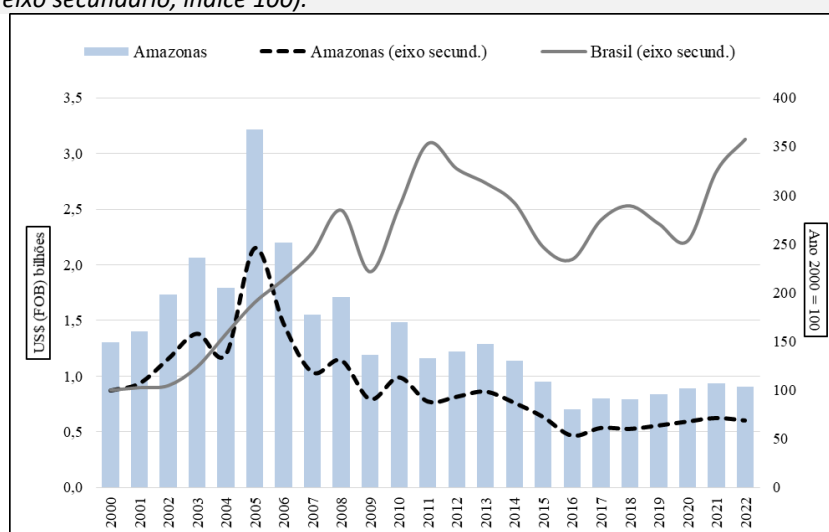
embarcações, podendo usar os terminais portuários de Iquitos-PER ou mesmo Tabatinga-AM como unidade de transbordo. A partir da localidade de Puerto Providencia-EQU o percurso segue por 760 quilômetros de rodovias em boas condições até a costa equatoriana.

Essa rede multimodal pode impulsionar a economia regional e setores produtivos locais, por meio da conexão de áreas amazônicas remotas com grandes centros de consumo e distribuição. Além disso, estima-se que, pela Rota Manta-Manaus, o tempo de viagem entre a capital amazonense e os mercados dinâmicos da Ásia levaria entre 31 e 35 dias, contra os 50 ou 60 dias da atual via do Canal do Panamá; e com um custo menor.

2.1.4 Amazonas

A dinâmica da Zona Franca de Manaus estabelece uma condição historicamente deficitária para o comércio exterior do Amazonas. Em 2022, o estado exportou US\$ 903 milhões e importou US\$ 14,1 bilhões. Outro ponto relevante da estrutura econômica do estado é que compra bens de maior valor agregado e de alta intensidade tecnológica de parceiros asiáticos e vende produtos intermediários ou bens de consumo final para vizinhos sul-americanos. Desde 2000, o peso da América do Sul como região compradora da economia amazonense se mantém em torno de 55% do total. Três países - Colômbia, Venezuela e Argentina, juntos - somam 40%. Atualmente, das exportações do Amazonas para a América do Sul, 66% são compostas por preparações para elaboração de bebidas, motocicletas e extratos de malte. Aparelhos de televisão, aparelhos de som, lâminas de barbear, pneus, canetas e isqueiros de bolso somam outros 15%.

Gráfico 4 - Exportações do Amazonas 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Amazonas e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

Sobre as importações amazonenses, o modelo produtivo da Zona Franca de Manaus condiciona que o estado importe bens de maior valor agregado e de alta intensidade tecnológica, como

processadores, controladores, conversores, circuitos lógicos, amplificadores, partes de aparelhos telefônicos e memórias digitais, entre outros. Essas compras são adquiridas, sobretudo, em países da Ásia Pacífico, como China, Vietnã, Coréia do Sul e Taiwan. Mais de 40% das importações do estado ingressaram no Brasil por avião, pelo Aeroporto Eduardo Gomes, em Manaus-AM. Outros 49% tiveram entrada registrada na URF do porto da capital do estado.

Amazonas – Pontos a destacar



Entre Manaus-AM e Boa Vista-RR, a BR-174 encontra-se deteriorada. Entre Manaus-AM e Porto Velho-RO, a BR-319 não conta com pavimentação em grande parte do trajeto. Além disso, no caminho terrestre para Rondônia, para acessar a BR-319, é necessário cruzar em balsa de Manaus-AM até Careiro da Várzea-AM. Apesar das condições dessas rodovias, é possível sair de carro da capital amazonense e chegar até a Bolívia, a Guiana, o Peru e a Venezuela.

Apesar da infraestrutura de transportes limitada e das adversidades regulatórias, 45% das exportações do Amazonas para a América do Sul, em 2022, foram realizadas por via rodoviária. Destacam-se as URF de Pacaraima-RR, na divisa com a Venezuela; Corumbá-MS, na fronteira com a Bolívia; Foz do Iguaçu-PR, na divisa com o Paraguai e a Argentina; e São Borja-RS, na fronteira com a Argentina. O potencial de integração desde Manaus-AM pode ser ainda mais ampliado pela melhoria das múltiplas vias de acesso à América do Sul, por meio de opções logísticas sustentáveis.



Recentemente, foram descobertas grandes jazidas de fertilizantes potássicos nas cidades de Itacoatiara-AM e Itapiranga-AM, reconhecidas pela Agência Nacional de Mineração (ANM). A localização das duas cidades representa vantagens energéticas e logísticas, na medida em que estão situadas próximas das linhas de transmissão de Tucuruí e às margens do rio Amazonas, na área de convergência das três *Rotas de Integração e Desenvolvimento* do Arco Norte. O Terminal Portuário Novo Remanso, em Itacoatiara-AM, vem ganhando projeção como unidade de transbordo para fertilizantes importados e para a exportação de grãos.



Além dos investimentos em infraestrutura física necessários para a melhor articulação da região amazônica, com a construção de novas instalações portuárias, a dragagem de leitos, manutenção, sinalização, recuperação e desobstrução das vias fluviais, é fundamental promover o avanço de acordos que facilitem e estimulem a navegabilidade interior e a integração sul-americana, sobretudo no âmbito da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA). O Amazonas possui o segundo maior polo naval do Brasil, sendo destacado produtor de balsas, barcos e empurradores para comboio. Entre os projetos elencados pelo governo estadual como prioritários destacam-se o Complexo Portuário do Alto Solimões, o Parque Científico e Tecnológico do Alto Solimões (PACTAS) e o Complexo Portuário do Rio Negro.



Tabatinga-AM, a 1.100 quilômetros a oeste de Manaus-AM, possui uma Área de Livre Comércio, implantada em 1990, com redução de IPI para a industrialização de matérias primas locais. O governo do estado e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) demandam a adequação e o aperfeiçoamento do porto da cidade, que atualmente não conta com as estruturas

exigidas pela Receita Federal. Existe um grupo de trabalho dentro da Receita Federal e do Parlamento Amazônico para o alfandegamento permanente do porto de Tabatinga-AM. Além disso, o porto está localizado em uma área afetada por sedimentos que comprometem a sua estrutura, demandando alto custo de manutenção e dragagem.

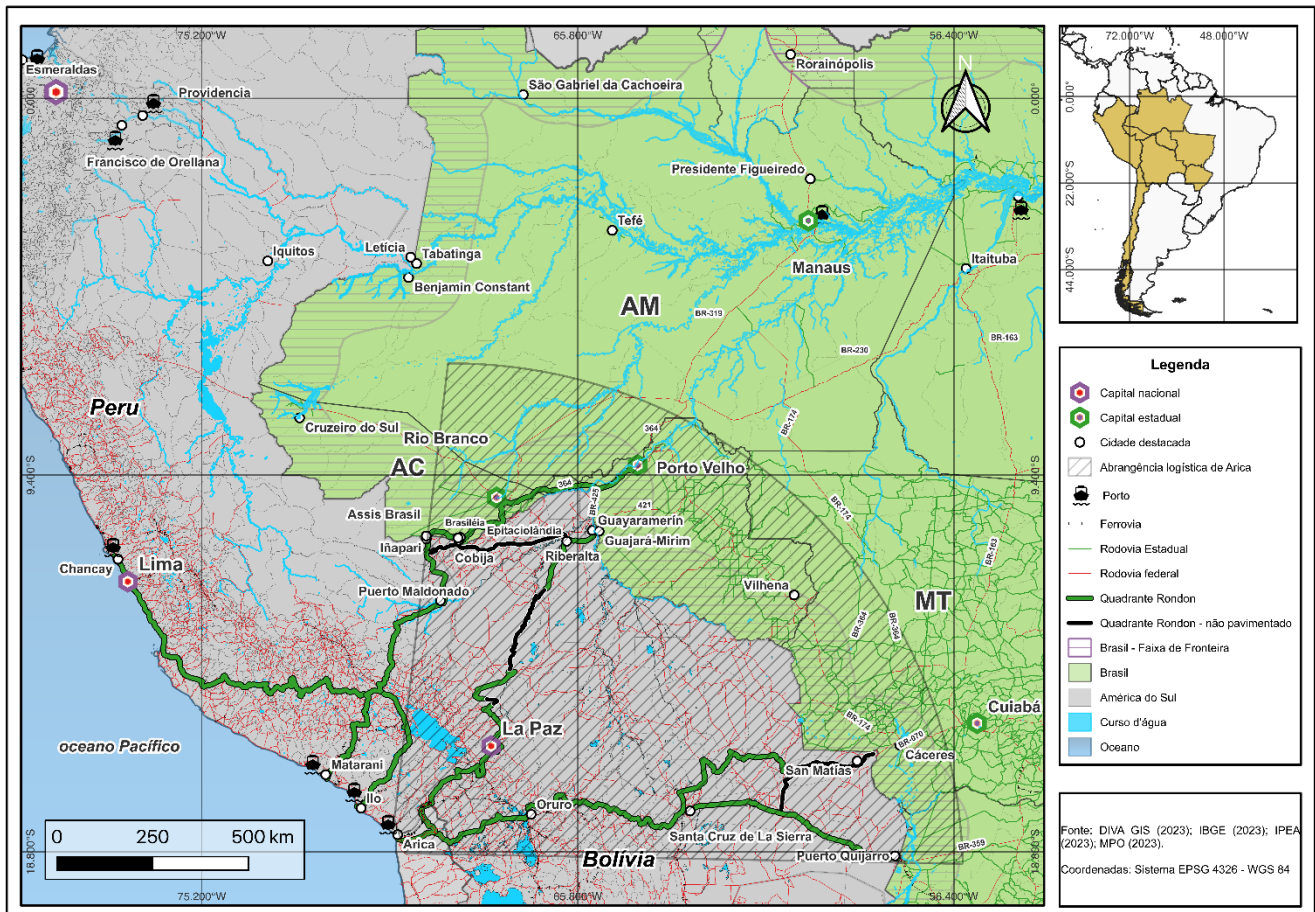
O Amazonas tem dezenas de projetos incluídos no Novo PAC. Considerou-se que sete deles têm relação direta com a integração regional. Trata-se de obras na BR-174, que conecta Manaus-AM com Roraima, Guiana e Venezuela, passando pelo município de Presidente Figueiredo-AM; dos aeroportos de Manaus-AM, Tabatinga-AM e São Gabriel da Cachoeira-AM; e dos mais de 1.100 quilômetros de fibra ótica ao longo do rio Solimões, conectando as cidades de Tefé-AM, Tabatinga-AM e Atalaia do Norte-AM.

Rota 3 - Quadrante Rondon



Foto: Daiane Mendonça

Figura 7 - Rota Quadrante Rondon



Fonte: SIDSA.

A Rota Quadrante Rondon tem abrangência direta sobre três estados brasileiros: Acre, Rondônia e oeste de Mato Grosso, podendo ter futura influência sobre a economia de parte do Amazonas. A chamada “Rodovia Interoceânica” ou “Estrada do Pacífico”, pavimentada em seus quase 2.400 quilômetros, inicia em Porto Velho-RO, na BR-364, e segue até a costa do Peru. A estrada passa pela ponte do Abunã sobre o rio Madeira, inaugurada em 2021, entra no Acre e segue pela BR-317 até as cidades fronteiriças de Brasília-AC e Epitaciolândia-AC, limítrofes com a Bolívia, e de Assis Brasil-AC, limite com o Peru.

Em território peruano, por diferentes ramais, a “Estrada do Pacífico” cruza as cidades de Iñapari, Puerto Maldonado, Urcos, Cusco, Abancay e Nazca. O roteiro entre Porto Velho-RO e os portos de Matarani-PER e Ilo-PER representa um grande potencial de exportação de produtos brasileiros e de importação de bens que podem suprir parte da demanda de estados das regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil. Também há margem para a multimodalidade no transporte da região, devido ao potencial fluvial de integrar Porto Velho-RO, Itacoatiara-AM, Manaus-AM, Santana-AP, Belém-PA, Tabatinga-AM e Caracaraí-RR, entre outras cidades amazônicas. Assim, a Rota Quadrante Rondon está conectada a outras duas: a Rota da Ilha das Guianas e a Rota Multimodal Manta-Manaus.

Um dos temas cruciais da Rota Quadrante Rondon é a necessidade de maior envolvimento da Bolívia, que há pelo menos um século tem fronteiras ativas com as cidades de Corumbá-MS, Cáceres-MT e Guajará-Mirim-RO. Além disso, o país está prestes a ingressar no Mercosul. Já em 1955, em episódio que reafirma a importância da integração da infraestrutura regional, os presidentes do Brasil e da Bolívia haviam inaugurado a ferrovia entre Santa Cruz de la Sierra-BOL e Corumbá-MS. A linha férrea foi financiada pelo governo brasileiro e conectava o interior boliviano ao porto de Santos-SP. Atualmente, ingressam por Corumbá-MS, por via ferroviária, mais de US\$ 20 milhões em importações de ureia oriunda da Bolívia.

O nome da Rota Quadrante Rondon faz uma dupla referência. Primeiramente, considera um quadrante centrado na cidade portuária de Arica, no Chile, com influência logística que se estende até as cidades fronteiriças brasileiras de Assis Brasil-AC, Brasiléia-AC, Epitaciolândia-AC, Guajará-Mirim-RO, Cáceres-MT e Corumbá-MS. Em segundo lugar, o nome desta Rota pretende homenagear o grande desbravador humanista e intrépido sertanista Marechal Cândido Rondon, cujos esforços de integração nacional foram notáveis.

2.1.5. Acre

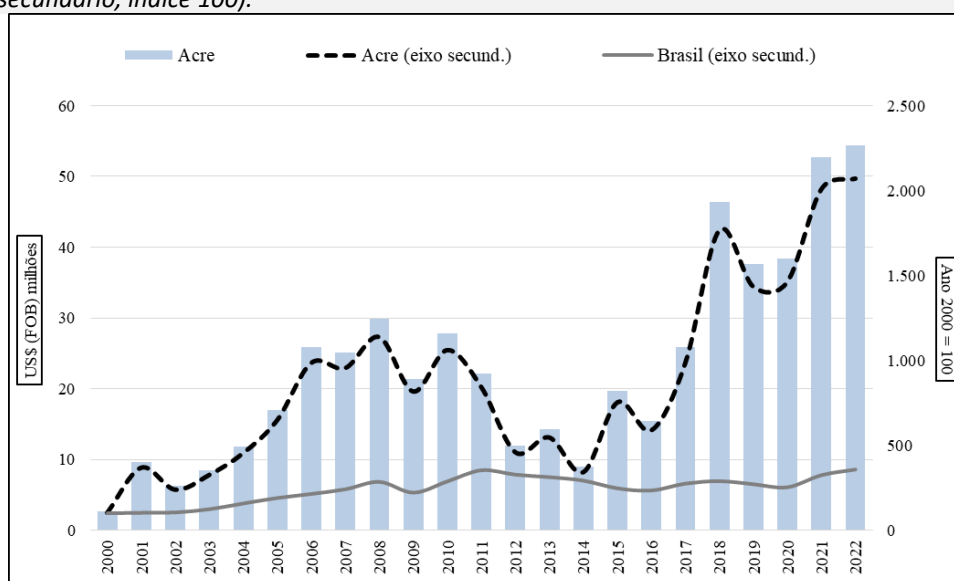
Em comparação com os onze estados considerados, o Acre ainda apresenta baixo volume de comércio exterior. As dificuldades históricas em termos de infraestrutura física restringiram a conexão com os demais estados brasileiros e limitaram a oferta exportável acreana. Ainda assim, suas vendas externas cresceram 20 vezes em comparação a 2000, atingindo US\$ 54,4 milhões em 2022, recorde histórico. O Acre é um dos poucos estados brasileiros que têm dois vizinhos fronteiriços entre os seus cinco principais compradores, desde 2010. Somados, Bolívia e Peru responderam por quase 25% do total das exportações acreanas realizadas em 2022. Os intercâmbios comerciais do Acre com a Bolívia e com o Peru ganharam relevância só a partir de 2004 e 2010, respectivamente, depois das inaugurações das pontes binacionais e da pavimentação do trecho peruano até Cusco, em 2010, e da construção da ponte Billingham, em Puerto Maldonado, em 2011. Essas obras em território peruano fizeram parte da carteira de projetos concluídos da IIRSA/Cosiplan.

Nota-se que antes da inauguração das pontes de Brasiléia-AC com a Bolívia, em 2004, e de Assis Brasil-AC com o Peru, em 2006, o Acre não exportava de maneira regular para seus dois vizinhos. Já em 2022, 17% das vendas do estado saíram do país por Assis Brasil-AC, na fronteira com o Peru. Espera-se que, nos próximos anos, o Acre e estados adjacentes se beneficiem de caminhos alternativos aos tradicionais portos atlânticos, tanto para as exportações intrarregionais quanto para aquelas destinadas aos mercados da Ásia Pacífico. Hoje, os maiores registros de saída das mercadorias vendidas ao exterior

pelo Acre ainda se dão pela URF do porto de Manaus-AM (41%), acessada desde Porto Velho-RO por meio da Hidrovia do Madeira.

As madeiras são historicamente um dos principais produtos de exportação do Acre. Esse conjunto de bens chegou a representar mais de 85% do total vendido pelo estado em 2002. No entanto, depois de 2012, seu peso relativo foi caindo até os atuais 32%. Ganharam destaque as castanhas-do-pará, as carnes e miudezas comestíveis, o milho e, mais recentemente, a soja. Em 2022, logo atrás das madeiras (32%), vieram a soja em grão (26%) e castanha-do-pará (17%). As carnes e miudezas comestíveis e o milho somam, juntos, 15%.

Gráfico 5 - Exportações do Acre 2000-2022, em US\$ (FOB) milhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Acre e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

No período considerado, entre 2000 e 2022, as importações do Acre caíram de US\$ 9,8 milhões para US\$ 5,2 milhões. O montante mais elevado de compras externas acreanas ocorreu em 2014, como reflexo imediato da cheia do rio Madeira e da consequente interrupção do trânsito em trechos da BR-364. Naquela ocasião, mais da metade das compras do estado foram adquiridas no Peru (49%) e na Bolívia (4,4%). Atualmente, quase dois terços das importações acreanas entram no Brasil pelas URF de Macapá-AP, Santos-SP e Rio Grande-RS. Apenas 6% das compras ingressam pelas fronteiras Assis Brasil-AC e Epitaciolândia-AC, com carregamentos de cebolas, couros, cimento e madeira.

Acre – Pontos a destacar



O Acre é o único estado brasileiro que cruza somente um país para chegar ao oceano Pacífico, o Peru. O país vizinho está recebendo consideráveis investimentos chineses no megaporto de Chancay, que se tornará uma importante alternativa logística para as exportações e importações extrarregionais e intrarregionais do Acre, de Rondônia e, até do Amazonas e do Mato Grosso.

Outros estados brasileiros podem passar a considerar o escoamento da sua produção via Acre. Na medida em que se intensifique o fluxo de cargas pela “Estrada do Pacífico”, e que se atenuem as dificuldades de ordem alfandegária e regulatória, maior será a viabilidade de ampliar o comércio intrarregional por essa rota e, inclusive, as exportações para mercados da Ásia Pacífico, via portos de Ilo (departamento de Moquegua), Matarani (departamento de Arequipa) e Chancay (departamento de Lima).



Em relação ao comércio exterior, o governo do estado propõe alguns pontos: parceria com empresa administradora do porto de Chancay e com os governos peruano e chinês; implementação da Zona de Processamento de Exportações (ZPE), instalada na cidade de Senador Guimard-AC; conexão aérea entre Cruzeiro do Sul-AC e Pucallpa-PER; instalação de portos secos na região do Alto Acre; implantação da Área de Livre Comércio em Assis Brasil-AC; adoção do Regime Especial de Comércio Fronteiriço (REFRONT) em Epitaciolândia-AC, Brasileia-AC e Cobija-BOL; acordo de Cooperação Aduaneira entre Brasil e Peru; integração do regime tributário do Acre ao Sistema Siscomex; estruturação do Laboratório de Análise de Alimentos e Laboratório especializado na classificação de madeiras; implantação de voos internacionais entre as cidades peruanas e os estados do Acre e de Rondônia; e modernização dos critérios adotados para a concessão de créditos internacionais aos pequenos municípios. Igualmente é necessário revisar as cotas de transporte para os caminhões da rota Brasil-Peru; lotar fiscal agropecuário no município de Assis Brasil-AC e estruturar as aduanas das cidades fronteiriças com o Peru e a Bolívia.



Somente a partir de 2021, com a inauguração da ponte do Abunã, sobre o rio Madeira, em Rondônia, o Acre pôde integrar-se fisicamente ao restante do território brasileiro pela BR-364, sem a necessidade do uso de barcaças. Ainda assim, diversos trechos da rodovia encontram-se em condições inadequadas, tanto na direção de Rio Branco-AC para Porto Velho-RO quanto na direção de Rio Branco-AC para Cruzeiro do Sul-AC.



A BR-317, de importância estratégica para a região, também precisa de manutenção. A estrada conecta o Acre até a fronteira com a Bolívia, onde as cidades de Brasiléia-AC e Epitaciolândia-AC integram-se à boliviana Cobija (departamento de Pando), via Ponte Binacional Wilson Pinheiro. A mesma rodovia, 110 quilômetros depois, liga a cidade de Assis Brasil-AC com a peruana Iñapari (departamento de Madre de Dios), via ponte da Integração Brasil-Peru. Assis Brasil-AC está localizada a 3.800 quilômetros do porto de Santos-SP, a 1.800 quilômetros do porto de Chancay-PER e a menos de 1.200 quilômetros dos portos de Ilo-PER e Matarani-PER.



Assim como em diversas áreas de fronteira do Brasil, constata-se no Acre contingente insuficiente de mão de obra especializada para desembarques aduaneiros, sendo recomendável a instalação de profissionais nessa área de atuação. Igualmente identifica-se o baixo número de servidores públicos nas alfândegas de Assis Brasil-AC, Brasiléia-AC e Epitaciolândia-AC, como funcionários da Receita Federal, fiscais do Vigiagro e agentes da Anvisa.



Considera-se oportuno retomar o planejamento do modelo de desenvolvimento sobre a região Amacro, acrônimo das siglas de Amazonas, Acre e Rondônia. Atualmente denominada Zona de Desenvolvimento Sustentável do Abunã Madeira, envolve 32 municípios brasileiros do sul do Amazonas, do leste do Acre e do norte e oeste de Rondônia. O grande desafio é evitar externalidades negativas da expansão agrícola e reforçar o uso consciente do solo, coibindo as diversas atividades ilegais e estimulando a bioeconomia, como a produção de alimentos naturais e a pesca artesanal.

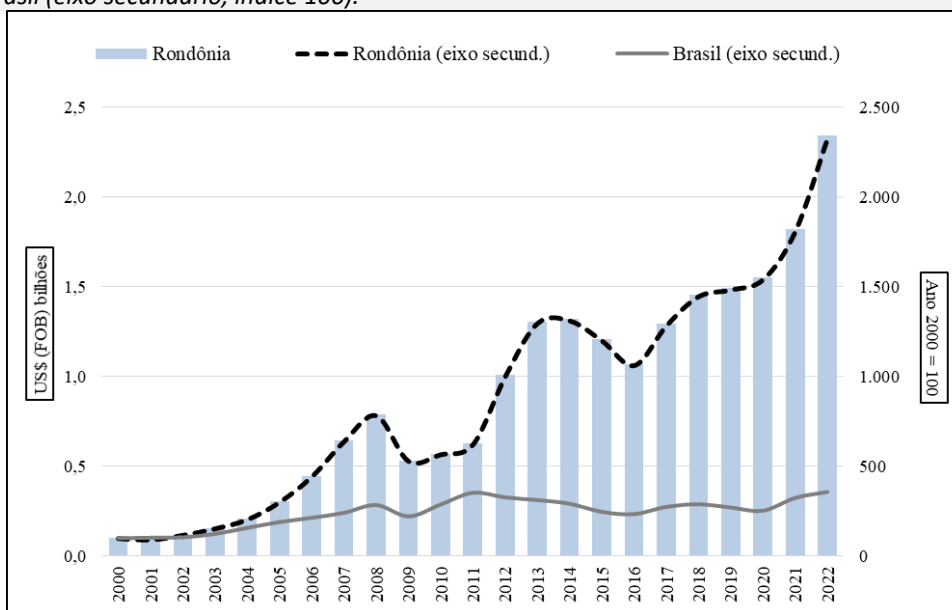
2.1.6. Rondônia

Entre 2000 e 2022, Rondônia multiplicou por mais de 20 vezes as suas exportações. Nesse período, as vendas externas rondonienses aumentaram de US\$ 100 milhões para US\$ 2,3 bilhões. Ao mesmo tempo, houve forte diversificação no destino das exportações. No início do período, o estado vendia produtos para 41 países, passando a exportar para 105 nações em 2022.

O estado de Rondônia vem se consolidando como uma importante economia da região Norte do Brasil. Nas duas últimas décadas houve um incontestável avanço da produção e exportação de bens agropecuários, sobretudo na porção mais ao sul do estado. Essas transformações geoeconômicas ficam ainda mais evidentes quando se compara a pauta de exportação rondoniense do começo dos anos 2000 com o período mais recente. Em 2000, as vendas legais e registradas de madeiras representaram quase 93% do total exportado pelo estado, enquanto as exportações de carnes e de soja, somadas, correspondiam a somente 1,1%. Hoje, a participação das vendas de madeiras reduziu-se para 3,5%, enquanto as exportações de carnes e de soja totalizam 81%. Tem sido forte o ritmo de crescimento das vendas de soja em grão, carnes bovinas congeladas ou refrigeradas e milho, entre outros produtos.

Atualmente, dos 52 municípios rondonienses existentes, a cidade de Vilhena-RO é a maior responsável pelas vendas externas estaduais, seguida pela capital Porto Velho-RO e pelas cidades de Rolim de Moura-RO e Cerejeiras-RO. Em 2022, Vilhena-RO, situada na fronteira de Rondônia com Mato Grosso, exportou US\$ 638,8 milhões, indicando forte dinamismo.

Gráfico 6 - Exportações de Rondônia 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações de Rondônia e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

A evolução das importações de Rondônia também teve crescimento significativo. As compras externas saltaram de US\$ 76 milhões, em 2000, para US\$ 719 milhões, em 2022. O montante importado foi multiplicado por mais de nove vezes ao longo do período. Destaca-se a ascensão da Ásia como a maior fornecedora dos produtos demandados por Rondônia. Entre 2000 e 2022, os mercados asiáticos passaram de 2% para quase 60% das origens das importações do estado. Em 2022, a principal compra rondoniense no exterior foi de adubos (fertilizantes) potássicos, alcançando US\$ 24,7 milhões. No mesmo ano, mais de 63% das compras de fertilizantes, nas suas diversas formas, foram adquiridas em Israel e tiveram registro de entrada no Brasil pelas UFR de Manaus-AM e Santarém-PA.

Rondônia – Pontos a destacar



Rondônia passa por profundas transformações econômicas. Algumas regiões firmaram-se como um dos principais espaços produtivos da nova expansão da fronteira agrícola brasileira. O estado se posicionou entre os principais produtores de carnes e de soja do país. Destacam-se as regiões de Ji-Paraná-RO, Cacoal-RO e Vilhena-RO, todas situadas ao longo da BR-364. O maior destino das vendas rondonienses é a China e as principais vias de escoamento são os portos de Manaus-AM e Santos-SP. Também é forte a expansão das exportações de algodão, milho e café.

O mercado consumidor sul-americano de carnes de Rondônia vem crescendo nos últimos anos, ainda que a ritmos muito menos intensos do que o chinês. Em 2022, o Chile foi o segundo maior comprador, com registros de saída realizados quase que exclusivamente pelas aduanas de São Borja-RS e Dionísio Cerqueira-SC. No caso do Peru, a metade das exportações de carnes foi registrada na fronteira de Assis Brasil-AC com Iñapari; o restante foi realizado por portos da região Sul.



Existe grande potencial logístico multimodal em Rondônia. A BR-364, importante rodovia de integração nacional, atravessa todo o estado. Essa via de acesso de Rondônia ao Acre, à Bolívia, ao Peru e ao oceano Pacífico foi dinamizada com a inauguração da ponte do Abunã, em 2021. O estado também se beneficia de outras alternativas, desde Porto Velho-RO: a Hidrovia do Madeira, até Itacoatiara-AM, e a BR-425, que liga Nova Mamoré-RO a Guajará-Mirim-RO. Há outras duas opções rodoviárias desde Porto Velho-RO: a BR-319 até Manaus-AM, opção considerada nos tempos de forte estiagem do rio Madeira, e a conexão com a BR-230, a rodovia Transamazônica, que passa pelas cidades de Humaitá-AM, Itaituba-PA, Altamira-PA e Marabá-PA.



Há dez projetos de Rondônia incluídos no Novo PAC que estão relacionados, de forma direta, com a integração sul-americana. Destacam-se a duplicação da BR-364, desde Vilhena-RO até Porto Velho-RO; as pontes da BR-425, em Nova Mamoré-RO, e a melhoria das condições dessa estrada; e a construção da ponte binacional sobre o rio Mamoré, em Guajará-Mirim-RO, na fronteira com Guayaramerín, no departamento de Beni, na Bolívia.



O governo estadual demanda a pavimentação da rodovia Expresso Porto, a conexão da BR-364 ao porto graneleiro; a dragagem, sinalização e batimetria da Hidrovia do Madeira; e a construção de terminal hidroviário (IP4) no município de Costa Marques-RO, no rio Guaporé, fronteira com a Bolívia. Além disso, foi sugerida a estruturação dos aeroportos de Porto Velho-RO, Ariquemes-RO, Guajará-Mirim-RO e Costa Marques-RO, assim como a reforma e ampliação das unidades aeroportuárias de Ji-Paraná-RO, Cacoal-RO e Vilhena-RO. Utilizando a cidade fronteira de Costa Marques-RO, já conectada à BR-364 pela BR-429, o estado poderia passar a importar sal mineral da Bolívia, bem como exportar calcário rondoniense. Em Costa Marques situa-se o Real Forte Príncipe da Beira, a maior edificação militar portuguesa fora da Europa, construído em 1775, às margens do rio Guaporé.



Em diferentes carteiras da IIRSA/Cosiplan já constavam a construção da ponte internacional entre Guajará-Mirim-RO e Guayaramerín-BOL e a continuação da BR-364 desde Cruzeiro do Sul-AC até a fronteira com o Peru, no sentido da cidade de Pucallpa-PER. Algumas outras obras da IIRSA/Cosiplan em Rondônia foram concluídas, como o melhoramento da navegabilidade do sistema Solimões-Amazonas; a conexão rodoviária entre Rio Branco-AC e Cruzeiro do Sul-AC, via BR-364; a ponte binacional sobre o rio Acre, entre Assis Brasil-AC e Iñapari-PER; e as linhas de transmissão das usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, nas proximidades de Porto Velho-RO.



São necessárias obras no “trecho do meio” da BR-319 (entre o km 250 e o km 655), entre Porto Velho-RO e Manaus-AM, e na BR-421, entre Nova Mamoré-RO e Ariquemes-RO. A pavimentação dessa última rodovia poderia contribuir para reativar o dinamismo de Guajará-Mirim-RO, cidade que já possui uma Área de Livre Comércio regulamentada desde 1993 e que nos próximos anos contará com uma ponte binacional com a Bolívia. O compromisso com a construção dessa ponte já havia sido previsto no Tratado de Petrópolis, de 1903, e reafirmado em algumas ocasiões, como no Protocolo Adicional de 1966 e no Acordo de 1971.

Outra das potencialidades de Rondônia é a bioeconomia. É possível aumentar a escala, ampliar as exportações e diversificar os destinos das vendas de peixes amazônicos processados por

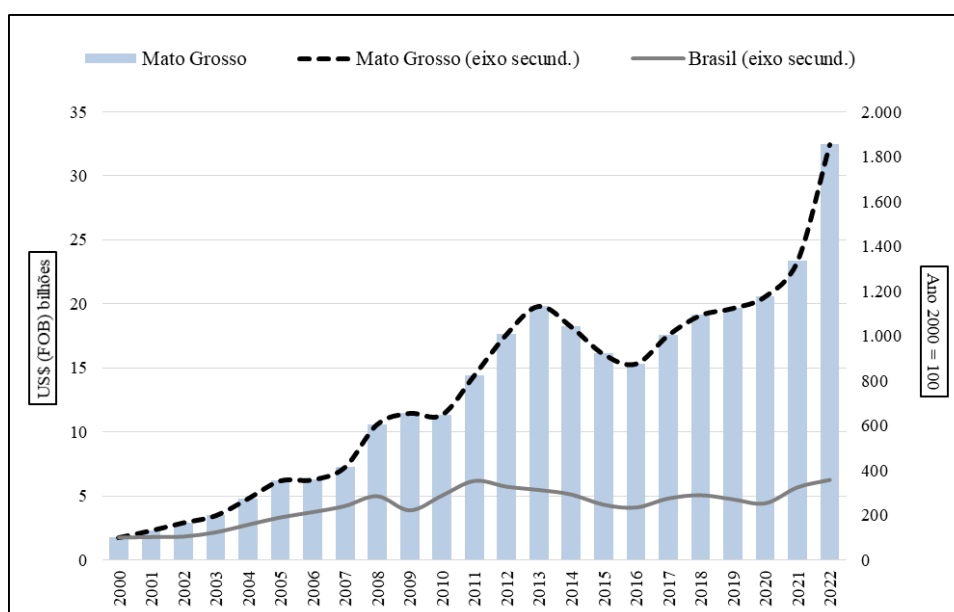
frigoríficos do estado. Destaca-se a produção de tabaqui e pirarucu no Vale do Jamari, principalmente em Ariquemes-RO, a “Capital do Tabaqui”. Dinâmica similar pode ocorrer com o incremento da produção e vendas externas de cacau, em especial em Jaru-RO e adjacências, com a criação de espaços associativos. Recentemente, foi instalado em Porto Velho-RO o primeiro Centro de Bioeconomia e Conservação da Amazônia.

2.1.7. Mato Grosso

Entre 2000 e 2022, o Mato Grosso tornou-se importante abastecedor do mundo e saltou do 10° para o 4° lugar entre os principais estados exportadores do Brasil. As vendas externas do estado cresceram mais de 18 vezes no período, de US\$ 1,7 bilhão para mais de US\$ 32 bilhões, alcançando um recorde histórico. Em 2022, o complexo soja, o milho, as carnes bovinas e o algodão representaram quase 95% do total das vendas do estado. Ao longo do período considerado, o peso relativo dos mercados asiáticos nas vendas mato-grossenses foi ampliado de 15% para 60%, em detrimento dos parceiros europeus. A China é a maior compradora do estado, com 34% do total. Apesar disso, o Mato Grosso continua escoando cerca de 60% da sua produção pelos portos de Santos-SP e Paranaguá-PR.

Nove cidades mato-grossenses exportaram, em 2022, cada uma, cifras superiores a US\$ 1 bilhão. Foram elas: Rondonópolis-MT, Sorriso-MT, Sinop-MT, Primavera do Leste-MT, Querência-MT, Campo Verde-MT, Campo Novo do Parecis-MT, Nova Mutum-MT e Sapezal-MT. A soma das exportações dessas nove cidades mato-grossenses mencionadas totalizou US\$ 15,6 bilhões, montante superior às vendas externas de vinte Unidades da Federação (UF) no ano passado.

Gráfico 7 - - Exportações do Mato Grosso 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Mato Grosso e do Brasil (eixo secundário, índice 100)



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

No mesmo período, as importações de Mato Grosso cresceram mais de 60 vezes, passando de US\$ 158 milhões em 2000 para US\$ 5,8 bilhões em 2022. O aumento se deve, sobretudo, às compras externas de adubos, que representaram mais de 80% do total. As importações de fertilizantes pelo estado foram oriundas do Canadá, da Rússia, da China e dos Estados Unidos, países banhados pelo oceano Pacífico; sem embargo, ingressaram no Brasil principalmente pelas URF de Santos-SP e Paranaguá-PR.

Mato Grosso – Pontos a destacar



Um dos maiores desafios da economia mato-grossense nos próximos anos será a diversificação da sua estrutura produtiva e exportadora. O cenário de expansão contínua e acelerada das vendas de *commodities* gera uma condição extraordinariamente favorável para que o estado promova políticas públicas de fomento à agregação de valor da sua produção, por meio da aplicação do alto volume de capital acumulado. O maior desenvolvimento do setor agroindustrial no Mato Grosso pode ser o primeiro estágio de uma industrialização impulsionada por uma crescente articulação com os mercados sul-americanos, facilitada pela localização geográfica do estado e pelas *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*.



O Mato Grosso vem utilizando, cada vez mais, os portos do Arco Norte (acima do paralelo 16°) para escoar os seus grãos. Como alternativa a Santos-SP e Paranaguá-PR, atualmente o trajeto mais usado para as exportações tem sido a BR-163, passando pelas cidades de Nobres-MT, Nova Mutum-MT, Lucas do Rio Verde-MT, Sorriso-MT, Sinop-MT e Colíder-MT até chegar às margens do rio Tapajós, no porto de Miritituba, em Itaituba-PA. Em menos de duas décadas, a rota se transformou em via fundamental para o Centro-Oeste brasileiro, ativando múltiplos portos amazônicos. Apostando na multimodalidade, o Novo PAC também contempla o projeto da Ferrogrão (EF-170). Com traçado praticamente paralelo ao da BR-163, a ferrovia enfrenta apontamentos críticos por parte de órgãos ambientais.



A consolidação de alternativas logísticas que aproximam algumas regiões de Mato Grosso aos portos do sul do Peru e do norte do Chile poderão facilitar a entrada de produtos do Centro-Oeste e Norte do Brasil aos mercados sul-americanos e, em alguns casos, estimular as exportações para a Ásia-Pacífico. Em 2023, o governo estadual assinou ordem de serviço para o início da execução das obras de infraestrutura da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Cáceres-MT. A entrada da Bolívia para o Mercosul poderá estimular as atividades econômicas nesta região.

O aumento dos fluxos de cargas e passageiros por essa fronteira, no entanto, também dependerá de melhorias na BR-070, que começa em Brasília-DF e segue até Cáceres-MT, passando por Barra do Garças-MT e Cuiabá-MT. No território boliviano, serão necessárias adequações na Ruta 10, entre San Matías-BOL e Colonia Piraí-BOL. Em dezembro de 2007, os presidentes do Brasil, da Bolívia e do Chile, assinaram a Declaração de La Paz, com a finalidade de criar um corredor bioceânico entre os portos de Arica-CHI e Iquique-CHI, as localidades de La Paz-BOL, Oruro-BOL, Cochabamba-BOL e Santa Cruz de la Sierra-BOL e os estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo.



Em um cenário onde parte das exportações mato-grossenses utilizem, gradualmente, as alternativas logísticas do Pacífico sul-americano, via caminhos da Rota do Quadrante Rondon, as novas opções ganharão, pouco a pouco, escala suficiente para o estabelecimento de vias contínuas desde as costas chilena e peruana para a Ásia-Pacífico. Esse movimento também intensificará a navegação por cabotagem ao longo do litoral do Pacífico, promovendo a economia circular.

Ao longo dos anos 2000, no âmbito da IIRSA/Cosiplan, foram concluídos no Mato Grosso o anel viário de Corumbá-MS; a área de controle integrado entre Corumbá-MS e Puerto Quijarro, na Bolívia; o posto de fronteira entre Cáceres-MT e San Matías, na Bolívia; e a pavimentação do posto de fronteira de San Matías-BOL.

Rota 4 – Capricórnio

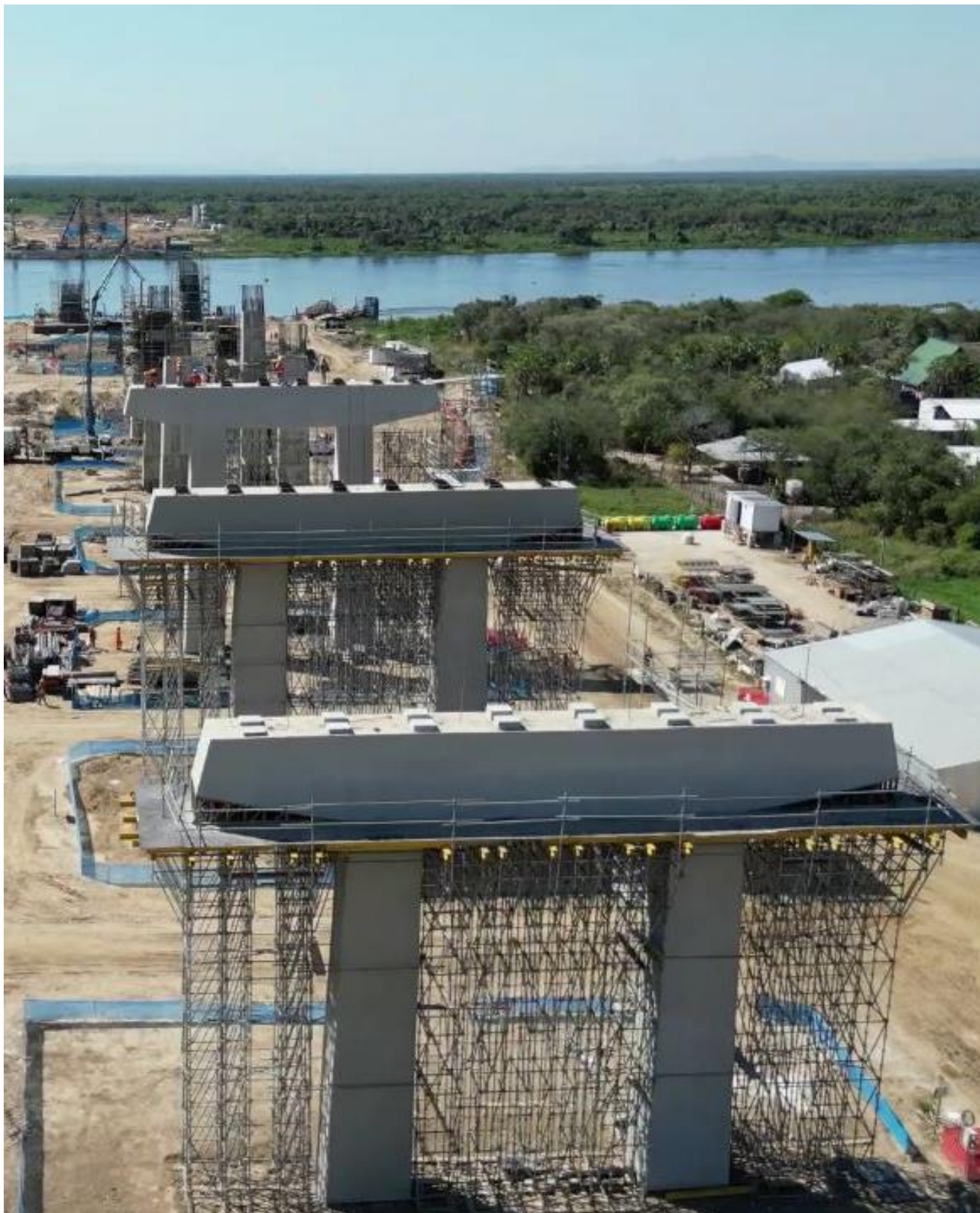
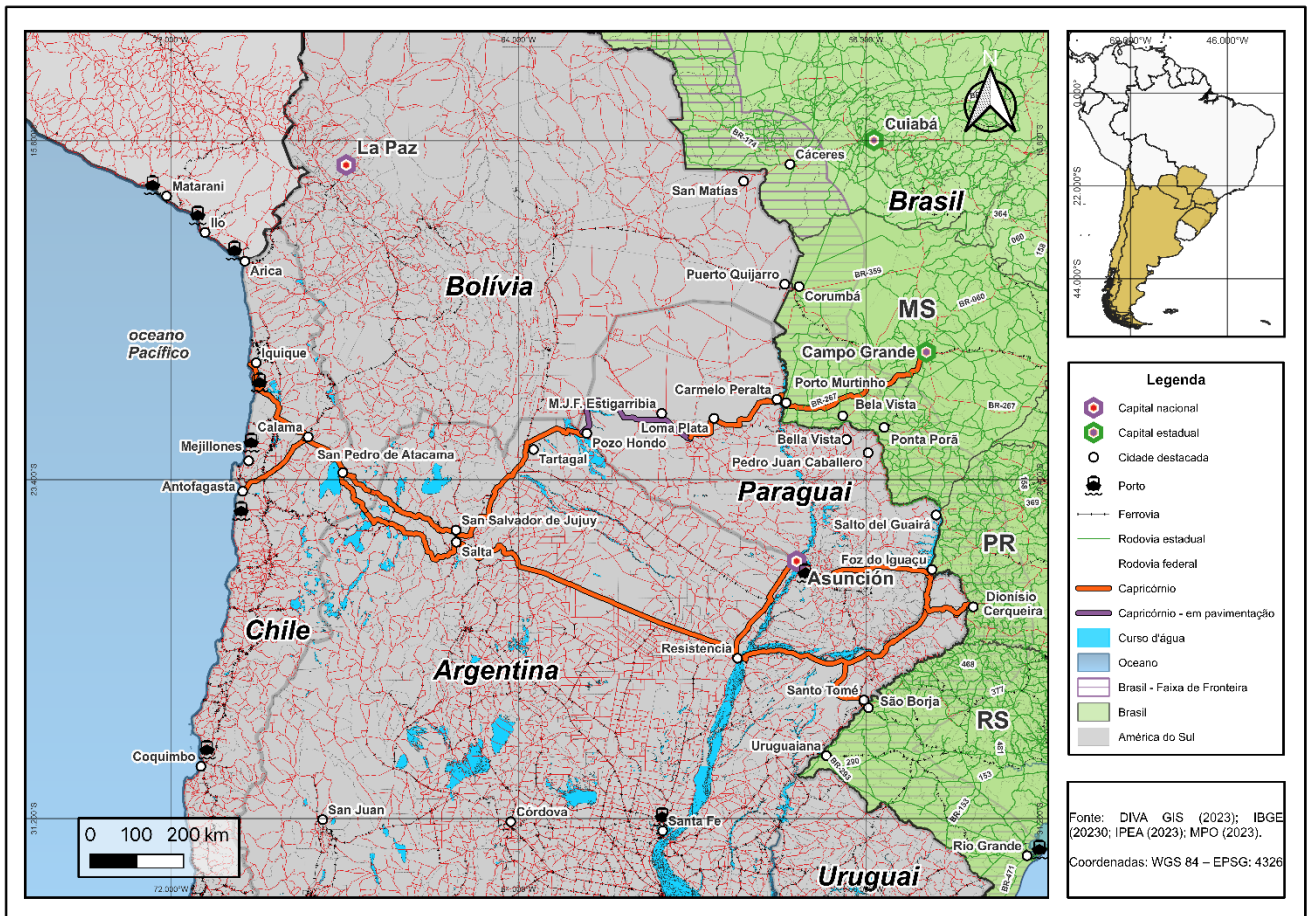


Foto: Toninho Ruiz

Figura 8 - Rota de Capricórnio



Fonte: SIDSA.

A Rota de Capricórnio contempla os estados de Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina, podendo estender a sua influência inclusive sobre o noroeste do Rio Grande do Sul. Esse traçado se articula com outras duas *Rotas de Integração e Desenvolvimento*: a Porto Alegre - Coquimbo ao sul e a do Quadrante Rondon ao norte. Além disso, a Rota de Capricórnio, iniciada em Santos-SP e Paranaguá-PR, possui distintos caminhos que passam por cidades fronteiriças do Brasil. Apesar de estarem em diferentes latitudes, as vias de Porto Murtinho-MS, Foz do Iguaçu-PR, Dionísio Cerqueira-SC e, inclusive, São Borja-RS convergem para as cidades argentinas de Salta e Jujuy antes de cruzar a Cordilheira dos Andes, pelo *Paso de Jama* ou pelo *Paso de Sico*, no sentido dos portos chilenos de Antofagasta, Mejillones, Iquique e Arica, no Pacífico.

No Mato Grosso do Sul, esse caminho é chamado de Rota Bioceânica ou Corredor Rodoviário Bioceânico de Porto Murtinho aos portos do norte do Chile. Essa via conecta territórios que historicamente ficaram excluídos do processo de desenvolvimento: o Centro-Oeste do Brasil, o Chaco do Paraguai, o noroeste da Argentina e o norte do Chile. O Corredor de Porto Murtinho foi institucionalizado com a Declaração Presidencial de Assunção, em 2015, quando se estabeleceu um

Grupo de Trabalho, ativo desde então graças ao modelo de governança adotado junto aos países vizinhos, aos governos subnacionais e aos atores locais dos mais distintos partidos políticos.

Em 2017, o compromisso dos países com a Bioceânica de Porto Murtinho-MS foi reafirmado com a Declaração Presidencial de Brasília. De 2019 até 2022, período em que se aprofundaram a desintegração econômica e a fragmentação política regional (BARROS; SAMURIO; GONÇALVES, 2022), esse Corredor se mostrou um projeto resiliente, apesar da paralisia da Unasul e do Cosiplan. É o único projeto que possui duas declarações presidenciais. Em setembro de 2023, também foi criada a Frente Parlamentar em defesa da Rota Bioceânica, na Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul, evento que contou com a presença da ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet.

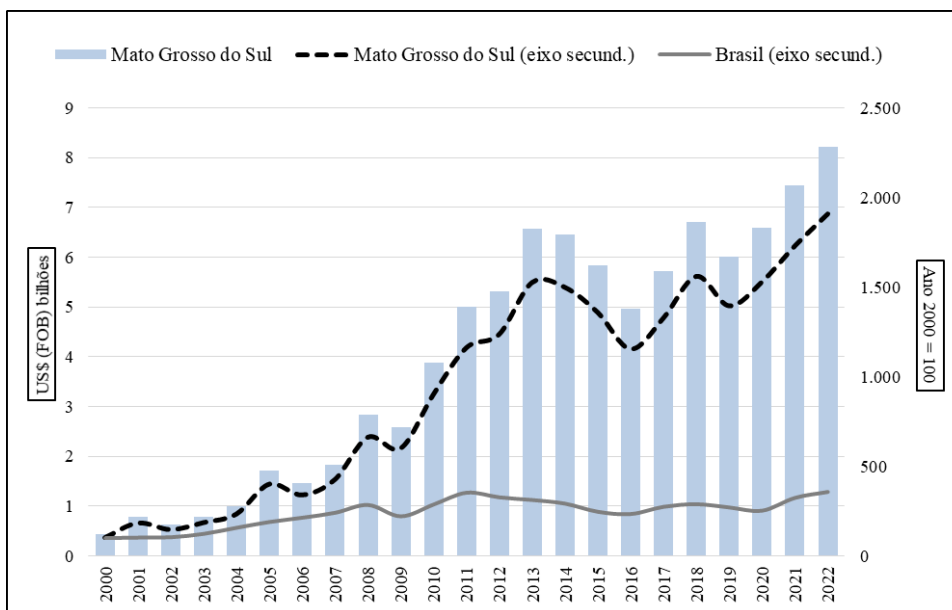
2.1.8. Mato Grosso do Sul

As exportações de Mato Grosso do Sul cresceram aceleradamente nos últimos anos, passando de US\$ 430 milhões em 2000 para US\$ 8,2 bilhões em 2022. Ao longo do período, o aumento das vendas externas foi de 19 vezes. No ano passado, a China correspondeu, sozinha, a mais de 35% das exportações totais do estado, o que representa um fortíssimo avanço quando comparado ao seu peso em 2000, de apenas 0,8%.

As exportações da economia sul-mato-grossense são bastante concentradas em cinco tipos de produtos, que totalizaram, em 2022, mais de 90%: complexo soja, carnes e miudezas comestíveis, celulose, milho e açúcar de cana. Nota-se um peso imenso de economias da Ásia como principais compradoras do estado. No caso da soja em grão, a participação asiática é de 90%; do milho, 56%; das carnes bovinas congeladas, 54%; e da celulose, 53%.

Em 2022, 10% das exportações de Mato Grosso do Sul foram destinadas a economias sul-americanas. O maior parceiro regional é a Argentina, para onde vende soja e minério de ferro pela Hidrovia do Rio Paraguai, desde Corumbá-MS e Porto Murtinho-MS. Outros mercados regionais compradores de bens sul-mato-grossenses são o Chile, que adquire carnes bovinas pelas aduanas de São Borja-RS e de Dionísio Cerqueira-SC, e a Venezuela, que compra óleo de soja pela fronteira de Pacaraima-RR.

Gráfico 8 - Exportações do Mato Grosso do Sul 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Mato Grosso do Sul e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

No caso das importações do Mato Grosso do Sul, destaca-se o gás natural boliviano, com US\$ 1,4 bilhão, em 2022, registrados pela URF de Corumbá-MS. Também nota-se que as compras de fertilizantes pelo estado cresceram mais de 190 vezes entre 2000 e 2022, saltando para US\$ 860 milhões. Os principais mercados fornecedores de adubos para o Mato Grosso do Sul foram Canadá, Rússia e China, banhados pelo oceano Pacífico. Ainda assim, mais de 90% dos registros de entradas no território nacional ocorreram pelo porto de Paranaguá-PR.

Mato Grosso do Sul – Pontos a destacar



Desde Porto Murtinho-MS, o Corredor Rodoviário Bioceânico cruzará por ponte internacional para Carmelo Peralta-PAR. A partir daí, a rodovia segue pelo Chaco paraguaio para Loma Plata-PAR e Marechal Estigarribia-PAR por estrada perfeitamente pavimentada. Desde esse ponto até Pozo Hondo-PAR, na fronteira com a Argentina, o caminho ainda é de terra. A rota entra em território argentino por Misión La Paz-ARG, seguindo para Tartagal-ARG e para as cidades de Salta-ARG e Jujuy-ARG, onde convergem os caminhos de Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e, inclusive, Rio Grande do Sul. Em direção a Calama-CHI, as rodovias seguem para o *Paso de Sico* (via Salta) ou para o *Paso de Jama* (via Jujuy), antes de cruzar o Deserto do Atacama e continuar para as cidades portuárias de Antofagasta-CHI, Mejillones-CHI, Tocopilla-CHI, Iquique-CHI ou Arica-CHI.



A obra da ponte internacional sobre o rio Paraguai, financiada por Itaipu Binacional, com previsão de conclusão em 2025, conectará o Mato Grosso do Sul e demais estados adjacentes à região do Chaco paraguaio (departamentos de Alto Paraguay e Boquerón), ao Noroeste argentino (províncias de Salta e Jujuy) e ao Norte do Chile (regiões de Antofagasta e Tarapacá). Recentemente foi anunciada a licitação para a obra de construção dos acessos à ponte, obra contemplada pelo Novo PAC.

O caminho do Mato Grosso do Sul para o Pacífico seguiu avançando apesar das mudanças de governos na região, graças ao modelo de governança adotado em conjunto com os países vizinhos, graças ao compromisso dos governos subnacionais, do Estado e dos municípios, e graças ao envolvimento e à união de atores e líderes de distintos partidos políticos. Apesar de alguns trechos do Corredor de Porto Murtinho-MS estarem previstos na carteira da IIRSA/Cosiplan, o projeto só apresentou avanços com um modelo de governança próprio. O Cosiplan é mencionado na Declaração de Assunção de 2015, mas não na Declaração de Brasília de 2017, o que indica seu desgaste para tratar dos temas de infraestrutura regional, especialmente dos assuntos de dimensão subnacional.



Porto Murtinho-MS ocupa posição geográfica privilegiada na Hidrovia do Paraguai. Pelas margens da cidade já passam soja e minério de ferro, este último advindo de Corumbá-MS e Ladário-MS, por meio de comboios de barcaças fluviais. Com a ponte binacional, Porto Murtinho-MS poderá ser elevada à condição de hub-logístico multimodal, dinamizada pelos fluxos de vendas e compras estaduais e regionais. O governo do estado trabalha pela internacionalização do aeroporto da cidade, a instalação de Zona de Processamento de Exportações (ZPE), a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento e a construção de faixa adicional na BR-267, entre Jardim-MS e Porto Murtinho-MS.



Em julho de 2023, foi inaugurado em Campo Grande-MS o primeiro Escritório Comercial da Corporação de Desenvolvimento da Região de Tarapacá, do Chile. A iniciativa tem como finalidade impulsionar as negociações de empresas brasileiras e chilenas para o melhor aproveitamento da Rota Bioceânica. O Corredor permitirá - desde que haja escala suficiente, adaptações portuárias e estímulo à navegação por cabotagem na costa do Pacífico sul-americana - que produtos possam sair e chegar ao estado de Mato Grosso do Sul, ao Centro-Oeste e partes da região Norte com menores custos logísticos e menos tempo de trânsito.

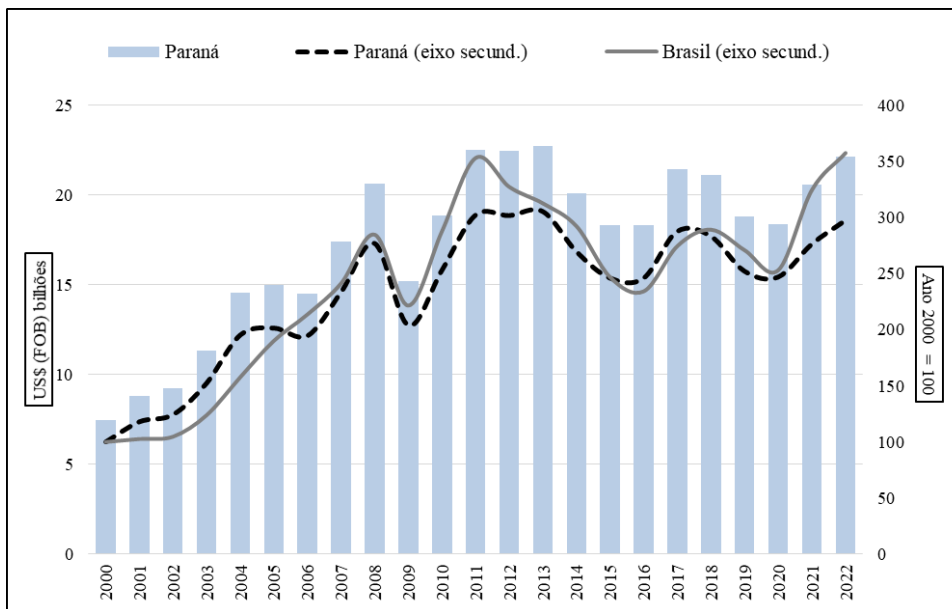
2.1.9 Paraná

Em pouco mais de 20 anos, o Paraná alterou, de forma profunda, os destinos de suas exportações, diversificando a composição dos compradores. A participação chinesa aumentou de maneira acelerada, tornando-se o principal destino das vendas externas do estado, ao mesmo tempo em que se reduziram as participações relativas de parceiros comerciais historicamente consolidados. A América do Sul foi o segundo maior comprador do Paraná, em 2022, com US\$ 4,5 bilhões (20% do total), atrás apenas da Ásia, que adquiriu 34%.

Uma das características marcantes da economia paranaense é o seu grau de complexidade, que se reflete na ampla variedade da pauta de exportações. Desde 2000, houve diversificação da lista de bens vendidos ao exterior. Naquele ano, as exportações de automóveis, por exemplo, representaram 13% do total. Apesar de terem crescido em termos absolutos, totalizaram menos de 2,5% em 2022, graças ao aumento da participação de outros bens, como complexo soja, carnes de aves, açúcares, milho

e madeira. Em 2022, mais de 60% das vendas externas do estado foram despachadas via porto de Paranaguá-PR. Outros 25% saíram do país pelas URF de São Francisco do Sul-SC, Santos-SP, Itajaí-SC e São Borja-RS. Ao considerar as exportações para a América do Sul, se destacam São Borja-RS, Uruguaiana-RS, Foz do Iguaçu-PR e Corumbá-MS.

Gráfico 9 - Exportações do Paraná 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Paraná e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

Por outro lado, as importações do Paraná multiplicaram-se por quase 3 vezes, entre 2000 e 2022, crescimento similar ao das importações brasileiras no período. O salto experimentado pelas compras externas paranaenses foi de US\$ 8 bilhões, em 2000, para mais de US\$ 22 bilhões, em 2022. No ano passado, o Paraná foi o quarto estado brasileiro que mais importou. A China destaca-se como a principal origem das importações do estado, concentrando 26% do total, reforçando cada vez mais a sua presença. Destaca-se o crescimento das compras paranaenses de fertilizantes, em termos absolutos e percentuais. Em 2022, as importações de corretivos agrícolas chegaram a US\$ 3,5 bilhões. Nos últimos anos, vem crescendo a origem desses fertilizantes oriundos de países banhados pelo oceano Pacífico, como China, Rússia e Canadá (via porto de Vancouver). Cerca de 75% de tudo que o Paraná importou do mundo foram registrados na aduana do porto de Paranaguá-PR.

Paraná – Pontos a destacar



Considera-se importante melhorar as vias de acesso da região Oeste do Paraná, especialmente da fronteira trinacional. Entre as principais iniciativas estão a duplicação da BR-277, no trecho entre as cidades de Cascavel-PR e Foz do Iguaçu-PR; a reativação da ponte internacional em Capanema-PR, divisa com a cidade argentina de Comandante Andresito; e a ativação de uma nova aduana de cargas em Capanema-PR, que funcione durante as 24 horas.



Existe o planejamento de que a Nova Ferroeste, que já conecta Guarapuava-PR e Cascavel-PR, chegue até Guaíra-PR e se conecte com Maracaju-MS, cidade que está localizada a 380 quilômetros de Porto Murtinho-MS. Igualmente está previsto um ramal entre Cascavel-PR e Foz do Iguaçu-PR, que futuramente seria interligado ao Paraguai. Com a chegada até Maracaju-MS, o porto de Paranaguá-PR estaria conectado com ao Corredor de Porto Murtinho-MS. A Nova Ferroeste, contemplada no Novo PAC, está em fase de licenciamento ambiental pelo IBAMA. Há cerca de 15 anos, esse projeto ferroviário já estava previsto no âmbito da IIRSA/Cosiplan.



A pista do Aeroporto de Foz do Iguaçu-PR é a terceira maior do Brasil. Com isso, a cidade tem grande potencial de intensificar suas conexões aéreas internacionais. Foz do Iguaçu-PR conta com um desenvolvido polo turístico e robusta infraestrutura hoteleira, que atraem turistas de todas as partes do mundo. Recentemente, o aeroporto da cidade passou a operar voos diretos para Argentina, Chile, Peru e Uruguai. A fronteira trinacional, formada por Foz do Iguaçu-PR, Puerto Iguazú-ARG e Ciudad del Este-PAR, soma aproximadamente 700 mil habitantes.



A empresa Itaipu Binacional tem se tornado uma fonte adicional de financiamentos para projetos de integração regional, com destaque para a Ponte da Integração, entre Foz do Iguaçu-PR e Presidente Franco-PAR. Os benefícios têm se estendido, não somente para os 399 municípios paranaenses, mas também ao longo da fronteira brasileira com o Paraguai, beneficiando Mato Grosso do Sul, com destaque para a ponte binacional em construção entre Porto Murtinho-MS e Carmelo Peralta-PAR.



Apesar da previsão de contar com um moderno regime de cabeceira única, modelo para as demais fronteiras do Brasil, o Estado aponta para a falta de efetivos e de equipamentos da Polícia Federal e da Polícia Rodoviária Federal na estrutura da nova ponte binacional de Foz do Iguaçu-PR. Igualmente, o governo estadual manifestou a necessidade de gestão coordenada de Fronteiras Brasil-Paraguai em outros pontos do estado: Santa Helena-PR e Puerto Índio-PY; e Guaíra-PR e Salto del Guayrá-PR.



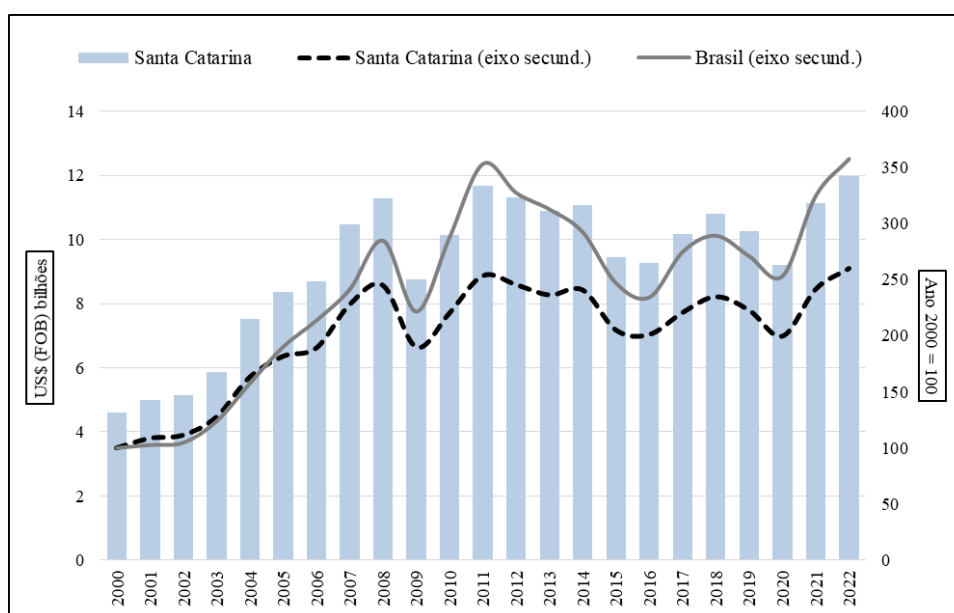
Outros projetos paranaenses contemplados no Novo PAC foram os acessos da BR-277, na nova ponte internacional de Foz do Iguaçu-PR; a restauração da ponte Ayrton Senna e o contorno de Guaíra-PR, fronteira com Novo Mundo-MS e com Salto del Guairá, no Paraguai; as duplicações da BR-163 entre Marechal Rondon-PR e Cascavel-PR e entre Cascavel-PR e Marmelândia-PR, facilitando a conexão com o Oeste de Santa Catarina; além da concessão do aeroporto de Foz do Iguaçu-PR.

2.1.10 Santa Catarina

As exportações de Santa Catarina cresceram de US\$ 4,6 bilhões em 2000 para quase US\$ 12 bilhões em 2022. A diversificação das vendas externas do estado, tanto de produtos manufaturados e semimanufaturados como de *commodities*, indica o seu grau de desenvolvimento econômico. Na pauta de exportações do estado consta uma ampla variedade de produtos, desde motores elétricos até proteínas animais produzidos por grandes cooperativas.

Entre os principais destinos das vendas catarinenses, em 2022, estão os Estados Unidos, a China e países sul-americanos, como Argentina, Chile e Paraguai. O escoamento das exportações estaduais, ao longo do período analisado, se deu majoritariamente pelos portos de Itajaí-SC e São Francisco do Sul-SC. No caso das vendas externas de Santa Catarina para a América do Sul, grande parte dos despachos foram registrados por São Borja-RS, Uruguaiana-RS e Dionísio Cerqueira-SC, indicando elevada utilização do modal rodoviário.

Gráfico 10 - Exportações de Santa Catarina 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações de Santa Catarina e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

Por sua vez, entre 2000 e 2022, as importações catarinenses cresceram de US\$ 1,7 bilhão para quase US\$ 29 bilhões. No ano passado, Santa Catarina foi o segundo estado brasileiro que mais importou, atrás apenas de São Paulo. A dinâmica expansiva das compras externas fez o estado acumular um déficit comercial de US\$ 17 bilhões em 2022. A China é a maior fornecedora da economia catarinense, com 40% do total. Entre os parceiros da América do Sul, destaca-se o Chile, que fornece cobre, via porto de São Francisco do Sul-SC, e peixes frescos, via São Borja-RS. Santa Catarina é o estado

brasileiro que mantém maiores relações comerciais com a economia chilena. Já a Argentina vende automóveis de passageiros para o estado, via Uruguaiana-RS.

Santa Catarina – Pontos a destacar

As relações econômicas que o estado de Santa Catarina mantém com os países sul-americanos podem ser adensadas com os avanços da integração regional. O estado já possui uma infraestrutura portuária bastante desenvolvida, concentrando cinco portos: São Francisco do Sul, Itajaí, Itapoá, Imbituba e Navegantes (com projetos do Novo PAC nos quatro primeiros). A facilitação logística a ser criada pelas *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano* poderá aproximar ainda mais o estado dos mercados sul-americanos, por vias não marítimas.



É possível explorar as grandes potencialidades oferecidas pela BR-163, na fronteira Oeste, e pela BR-282, que corta Santa Catarina de leste a oeste. Adicionalmente, a BR-285 inicia em Araranguá-SC, no litoral catarinense, e cruza todo o Rio Grande do Sul, na direção de São Borja-RS. Essas três rodovias federais foram contempladas com obras do Novo PAC, da mesma maneira que a ponte em Itapiranga-SC, que facilitará o tráfego de cargas e passageiros até São Borja-RS. Vale frisar que a pavimentação da estratégica BR-282 é um projeto antigo, presente na carteira da IIRSA/Cosiplan.

O governo de Santa Catarina apresentou projetos necessários para o desenvolvimento socioeconômico do estado e algumas dessas obras foram incluídas no Novo PAC. As iniciativas mais relevantes para a integração regional estão vinculadas com o município de Dionísio Cerqueira-SC, na fronteira com a Argentina. Em 2022, dos US\$ 372 milhões exportados pela aduana de Dionísio Cerqueira-SC, 72% foram provenientes de outros estados, como Mato Grosso do Sul, Paraná, São Paulo, Goiás e Rondônia. A construção de um porto seco e de um aeroporto na cidade deve potencializar ainda mais a sua importância e utilização.



O estado de Santa Catarina também foi contemplado, no âmbito do Novo PAC, com o estudo de novas concessões para a Ferrovia do Frango (EF-487/499), com mais de 860 quilômetros de extensão, integrando o estado no sentido leste-oeste. A ferrovia projetada ligará o porto catarinense de Itajaí-SC à cidade fronteiriça de Dionísio Cerqueira-SC. Em 2022, saíram do Brasil, pela estrutura portuária de Itajaí-SC, US\$ 10 bilhões. Desse montante, mais de 27% foram carnes de galinha; cerca de 40% desses bens destinaram-se aos mercados da Ásia.

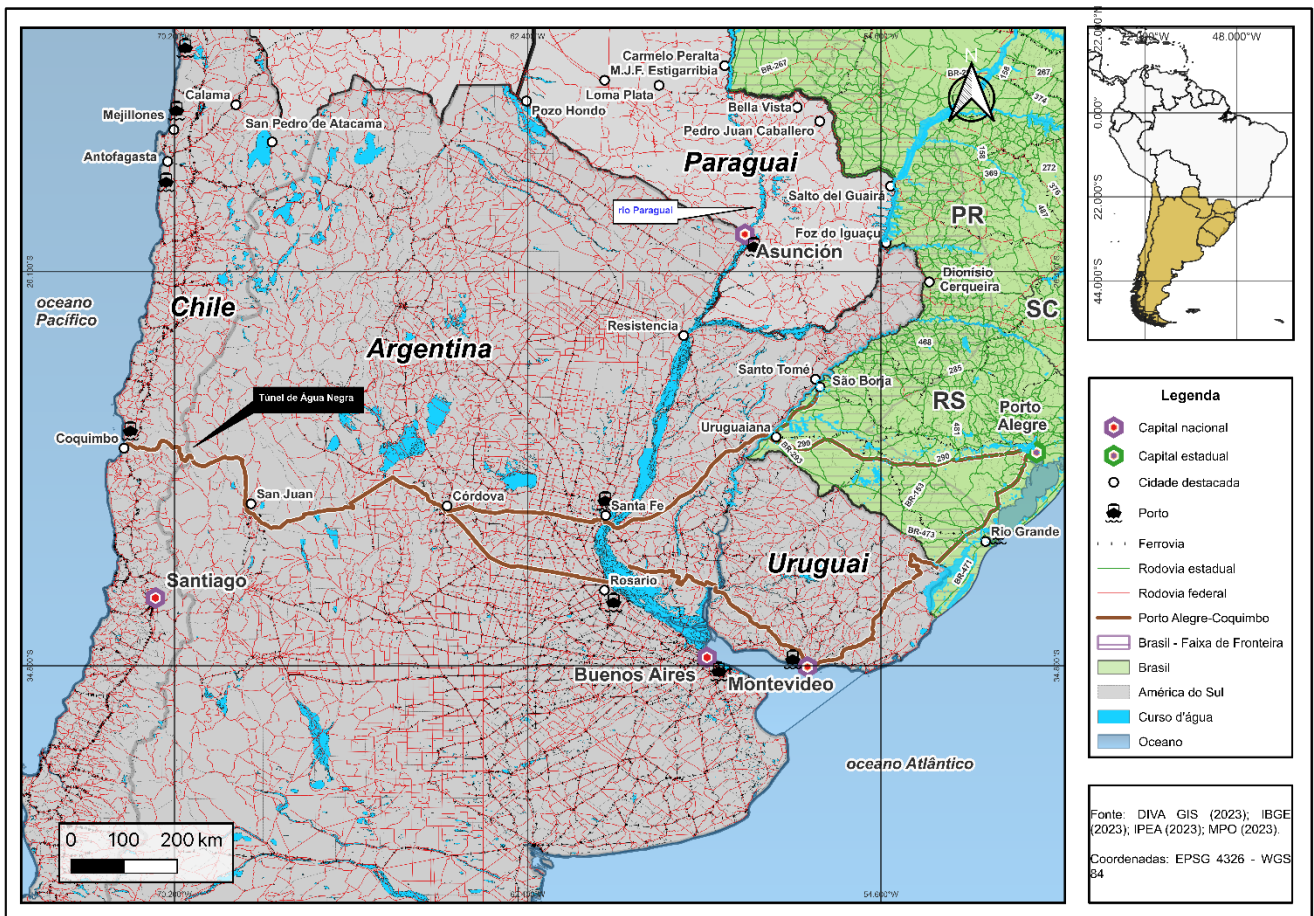
Devido a condições naturais específicas e, também, a obras de infraestrutura portuária, os portos da Argentina e do Uruguai não contam com as mesmas condições favoráveis de ventos, marés, correntes, ondas, capacidade de manobra do navio, visibilidade e calado que o porto de Imbituba-SC, por exemplo, o mais meridional de Santa Catarina. O governo do estado se dispõe a trabalhar por novas melhorias, que possam contribuir para a sua utilização pelos países vizinhos como “Porto do Mercosul”. A rede de rodovias que conecta o litoral catarinense com a Argentina reforça essa possibilidade.

Rota 5 – Porto Alegre - Coquimbo



Foto: RBS TV

Figura 9 - Rota Porto Alegre - Coquimbo



Fonte: SIDSA.

As interações entre o Rio Grande do Sul e os dois países vizinhos, a Argentina e o Uruguai, são bastante antigas e consolidadas. Foi nos limites territoriais rio-grandenses que se consolidaram as principais conexões do Brasil com os países da América do Sul, com maior densidade e complexidade das relações econômicas e com uma maior oferta de infraestrutura física. Nota-se que 11 das 33 cidades-gêmeas que o Brasil possui com outras nações sul-americanas encontram-se no Rio Grande do Sul. Além disso, Uruguaiana-RS foi historicamente a principal aduana de saída de produtos brasileiros por via terrestre. Em 2022, no entanto, pela primeira vez, São Borja-RS assumiu o primeiro lugar nacional, com 29% do total. Somadas, essas duas cidades fronteiriças rio-grandenses registraram, no ano passado, 57% dos US\$ 20,1 bilhões de exportações brasileiras realizadas por via rodoviária.

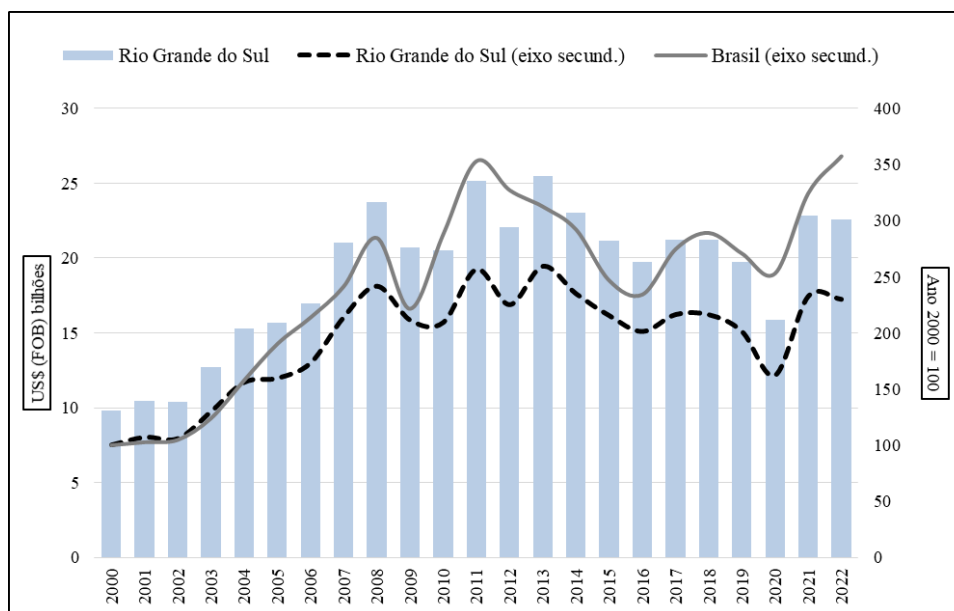
2.1.11 Rio Grande do Sul

Ao observar a pauta de exportação do Rio Grande do Sul entre 2000 e 2022 notam-se grandes transformações. No início do período, 33% das vendas externas do estado eram compostas por calçados e tabaco, destinados essencialmente aos Estados Unidos. Hoje, 25% das exportações do estado são de

soja e derivados, destinados à China. Essas vendas foram multiplicadas por 6 vezes desde 2000, superando os US\$ 5,5 bilhões. Ao mesmo tempo, há pouco mais de duas décadas, metade das exportações do Rio Grande do Sul eram destinadas aos Estados Unidos e à União Europeia, enquanto somente 13% era dirigido à Ásia. Atualmente, Estados Unidos e Europa somam, juntos, 25% enquanto os mercados asiáticos superam os 35%.

Apesar das mudanças na pauta de exportações e nos parceiros comerciais, não se identificam grandes alterações nas URF de saída das vendas externas rio-grandenses. Desde 2000, o porto de Rio Grande tem representado mais de 65% do total de registros das saídas de produtos do Rio Grande do Sul para o mundo.

Gráfico 11 - Exportações do Rio Grande do Sul 2000-2022, em US\$ (FOB) bilhões, a preços de 2022 (eixo esquerdo) e exportações do Rio Grande do Sul e do Brasil (eixo secundário, índice 100).



Fonte: Comex Stat-MDIC. Elaboração: SIDSA.

As importações do Rio Grande do Sul mais do que duplicaram entre 2000 e 2022. Destacam-se as compras estaduais de óleos brutos de petróleo, veículos automóveis com motor diesel para carga e corretivos agrícolas. A Argentina é a principal fornecedora de bens para o Rio Grande do Sul, com 45% das vendas concentradas em veículos automóveis com motor a diesel. Por sua vez, as compras de fertilizantes realizadas pelo estado, em 2022, foram oriundas de países banhados pelo oceano Pacífico e, ainda assim, mais de 80% ingressaram no Brasil pelo porto de Rio Grande.

Rio Grande do Sul – Pontos a destacar



O Rio Grande do Sul tem priorizado a busca pela eficiência energética e a diversificação das fontes de abastecimento. Nos últimos anos, vem ganhando destaque o tema da construção do Gasoduto de Vaca Muerta, na Argentina, assim como a possibilidade de sua extensão até o Brasil, cruzando a fronteira em Uruguiana-RS. A partir daí, a rede seguiria para Porto Alegre-RS, passando pelo Pólo Petroquímico de Triunfo-RS. Há mais de uma década, essa obra já fazia parte da carteira de projetos da IIRSA/Cosiplan.



O estado conta com a Hidrovia do Mercosul, com mais de 1.850 quilômetros navegáveis. Esse sistema hidroviário abrange mais de 300 municípios brasileiros e é composto pelos rios Jacuí, Taquari, Sinos, Gravataí e Jaguarão, que se conectam à Lagoa dos Patos e, via canal de São Gonçalo, à Lagoa Mirim, na fronteira com o Uruguai. No Novo PAC há um conjunto de obras relacionadas com essa hidrovia, especialmente nas cidades de Rio Grande-RS, Pelotas-RS, Santa Vitória do Palmar-RS e São José do Norte-RS. As iniciativas incluem a implantação de sistema de gerenciamento do tráfego de navios e pavimentação interna do porto de Rio Grande, além de dragagem, sinalização e plano de monitoramento hidroviário.



O governo estadual considera alguns projetos cruciais para elevar o fluxo de cargas entre o Rio Grande do Sul e a Argentina, agilizando os trâmites alfandegários e aduaneiros. Entre as iniciativas destacam-se: a) construção de ponte binacional entre Tiradentes do Sul-RS e El Soberbio, na Argentina (com demanda de financiamento do Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul -Focem); b) ampliação da BR-468, entre Tiradentes do Sul-RS e Palmeira das Missões-RS; c) solução do convênio de concessão de operação da aduana da ponte binacional entre São Borja-RS e Santo Tomé-ARG (para potencializar os benefícios do sistema de cabeceira única, modelo ideal segundo a Receita Federal do Brasil); d) aprimoramento das regras para pagamento de fretes para a Argentina; e e) revitalização da ponte binacional de Uruguiana-RS.



Será estabelecida uma iniciativa inovadora para potencializar maior integração do transporte aéreo regional, via uso compartilhado ou binacionalização do Aeroporto de Rivera, no Uruguai, cidade gêmea com Santana do Livramento-RS. Os avanços da proposta foram resultado de articulações que envolveram a Receita Federal, a Polícia Federal e o Itamaraty. O sucesso da experiência poderá ser replicado em outras cidades gêmeas do Brasil com países vizinhos.

O Rio Grande do Sul foi contemplado com 18 projetos claramente de integração regional no Novo PAC. Tratam-se das seguintes obras ou iniciativas: Aeroporto de Uruguiana; Dragagem e Sinalização da Lagoa Mirim; Plano de Monitoramento Hidroviário da Lagoa Mirim; Contrato de concessão de trecho das rodovias das BR-116 e BR-392; Construção da ponte binacional sobre o Rio Uruguai em Porto Xavier-RS; Construção da ponte sobre Rio Ibicuí, entre Uruguiana-RS e Itaqui-RS; Construção de ponte binacional em Jaguarão-RS, na fronteira Brasil-Uruguai; Construção de ponte entre São José do Norte-RS e Rio Grande-RS; Duplicação da BR-116, de Porto Alegre-RS a Pelotas-RS; Duplicação da BR-290, entre Porto Alegre-RS e Pantano Grande-RS; Restauração da ponte binacional entre Uruguiana-RS e Passo de Los Libres-ARG; Construção dos acessos da 2ª Ponte sobre o Rio Guaíba, em Porto Alegre-RS; Implantação do sistema de gerenciamento do tráfego de navios de Rio Grande-RS; Pavimentação interna do porto novo de Rio Grande-RS; Duplicação da BR-285, em Passo Fundo-RS; Adequação da Travessia Urbana de Ijuí-RS, na BR-285; Adequação da BR-285/RS, em São José dos Ausentes-RS; e Embrapa Pecuária Sul, em Bagé-RS.

3. Propostas

Diante do exposto nos capítulos anteriores, o Subcomitê avalia que iniciativas de integração regional - desde que planejadas de acordo com as potencialidades locais e executadas com responsabilidade fiscal – podem favorecer não somente a integração econômica entre os países sul-americanos, como também impulsionar novas alternativas logísticas via oceano Pacífico e Caribe, otimizando o fluxo de comércio. Outros benefícios podem ser associados a isso, como o fomento da integração produtiva, a promoção da identidade cultural sul-americana, o aumento do comércio de serviços entre os vizinhos, o desenvolvimento de redes de pesquisa, a maior utilização de instrumentos de integração financeira, a promoção do turismo e o fortalecimento da cooperação no combate ao crime, entre outros. O tema da integração deve ser entendido como uma oportunidade, não como um problema, para o Brasil.

Diversas iniciativas subnacionais bem-sucedidas foram apresentadas ao longo deste relatório. Não obstante as iniciativas implementadas por cada entidade subnacional, os Estados foram unânimes em ressaltar um duplo papel de governança a ser exercido pela União: a) “para dentro”, com a compreensão de que há diversas demandas apresentadas de forma pulverizada ao governo federal pelos entes subnacionais, havendo oportunidade para que se dê racionalidade e modelos de solução replicáveis para problemas que se repetem ao longo da fronteira; e b) “para fora”, sendo o promotor de pautas propositivas junto aos vizinhos sul-americanos.

O engajamento do governo federal na gestão desse tema deve ser no sentido de harmonizar a forma como responderá a pleitos específicos de Norte a Sul; disseminar boas práticas entre os estados; e dar sentido de cooperação e complementariedade às *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*, afastando percepções equivocadas de que elas competiriam entre si.

O Subcomitê reconhece que o tema da integração sul-americana abrange competências de diferentes Ministérios, autarquias e outros órgãos da administração pública, direta e indireta. A vasta capilaridade do tema justifica esforços de coordenação, a serem objeto de diálogo com todos os atores envolvidos. As propostas abaixo apresentadas, portanto, representam trilhas iniciais de atuação e colaboração do MPO junto aos demais órgãos do governo federal e aos entes subnacionais, considerando os limites de competência de outros arranjos institucionais. O MPO não almeja ser único condutor das novas iniciativas no plano federal.

3.1 Mecanismo de Governança Internacional – um Cosiplan revitalizado

Conforme relatado no Capítulo 1, a IIRSA e o Cosiplan promoveram a integração de infraestrutura como uma das prioridades da agenda sul-americana. A marcação de projetos prioritários, contudo, não seguia critérios claros, de modo que dezenas de iniciativas pouco relacionadas ao tema eram integradas ao portfólio. A escolha era feita unilateralmente por cada país, o que resultava em pouca ênfase a iniciativas transnacionais e, conseqüentemente, em baixo nível de engajamento de um governo em relação aos projetos do outro. Assim, a carteira do Cosiplan resultou em um repositório de escolhas nacionais sem a indicação firme de fonte de financiamento.

Por ocasião do discurso no Consenso de Brasília, em 30 de maio de 2023, o Presidente Lula sugeriu à consideração dos pares, entre outras propostas, a atualização “da carteira de projetos do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), reforçando a multimodalidade e priorizando os de alto impacto para a integração física e digital, especialmente nas regiões de fronteira”. Essa sugestão visa endereçar algumas das principais críticas dirigidas à antiga carteira do Cosiplan: projetos nacionais, focados em rodovias, e não necessariamente na região de fronteira ou em benefício dela.

O Subcomitê entende, em conformidade com a declaração presidencial, que a reativação de um mecanismo de governança sul-americano, voltado à gestão de uma carteira comum de projetos de integração em infraestrutura, seria benéfica. A participação brasileira e a formação de sua posição nesse mecanismo podem resultar de coordenação doméstica por meio de órgão colegiado a ser recriado, cujas linhas bases serão mencionadas a seguir.

3.2 Mecanismo de Governança Nacional – “um CIM” para a integração regional sul-americana

A atuação da União em um tema que é nacional, internacional e multinível deve ocorrer por meio de instrumentos adequados de governança, que consigam endereçar a vasta capilaridade dos temas ora discutidos sem dar ensejo a novos entraves burocráticos. Nesse sentido, os Estados recebidos pelo MPO observaram que, para tratar de temas específicos da agenda de integração regional, seria necessário agendar reuniões com diversos Ministérios em Brasília. Notou-se, ademais, a inequívoca posição em favor de um instrumento de “janela única” para onde possam ser destinados os diversos pleitos relativos às *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*. Os temas tratados foram, ao mesmo tempo, assuntos de orçamento, de regulação (aérea, rodoviária, hidroviária, ferroviária, ambiental, patrimonial), de infraestrutura física, de administração/operação, de relações exteriores, de

promoção comercial, dentre outros. Não há atualmente um órgão que possa atuar como ponto focal para um leque tão vasto de demandas conectadas.

A contraposição natural ao nascimento de novos instrumentos de governança remete ao problema da sobreposição: *outros colegiados poderiam endereçar os temas apresentados?* O Subcomitê entende que não. No âmbito nacional, a Câmara de Comércio Exterior (Camex) não teria competência para acompanhar temas nacionais com repercussão internacional (a exemplo de obras logísticas nacionais de facilitação à integração regional, instituição de portos secos, demandas por servidores, entre outros). Por sua vez, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI) foi criado para formatar o desenho de nova política industrial, e os temas ali tratados têm natureza transversal, enquanto os problemas elencados pelos Estados têm natureza específica, embora replicável.

Assim, entende-se que há espaço para a criação de um foro burocraticamente leve, apto a reunir-se em dois níveis de instâncias:

- a) o primeiro nível, permanente, com perfil de monitoramento e deliberação interna, seria composto pelos diferentes Ministérios que já se relacionam com os Estados individualmente, para promover a sinergia e a convergência das diversas políticas relacionadas à integração regional;
- b) o segundo nível, de natureza temporária, seria composto na forma de grupos técnicos temáticos aptos a endereçarem problemas repetidamente abordados pelos Estados (por ex, funcionamento de alfândegas, cotas de transporte entre países, acordos fitossanitários, aeroportos binacionais em cidades gêmeas, entre outros). Esses grupos contariam com representantes dos Estados e seriam formados por demanda deles, sempre que determinado problema fosse considerado replicável em uma dada quantidade de entes subnacionais.

A proposta aqui se assemelharia àquela existente para o Comitê Interministerial para a Mudança do Clima (CIM), atualmente regido pelo [Decreto nº 11.550, de 5 de junho de 2023](#). A inspiração não é coincidência: assim como a integração regional, o tema da mudança do clima atrai competências de mais de uma dezena de órgãos federais e subnacionais, e demanda concertação política para representação brasileira em negociações internacionais. Desta forma, um “CIM” para a integração regional sul-americana poderia, por exemplo, ser formado a partir de grupos temporários para endereçamento de problemas concretos, como os apresentados a seguir:



O Brasil tem 33 cidades gêmeas com vizinhos sul-americanos. É factível desenhar acordo-padrão de ligações telefônicas locais com os vizinhos, eliminando tarifas internacionais dentro de um espaço geográfico virtualmente único?



Como alinhar a entrega de obras de infraestrutura que conectam países, evitando situações em que os projetos de apenas um lado foram priorizados?



Como endereçar restrições unilateralmente impostas por países vizinhos a veículos brasileiros que atravessam a fronteira em operações de transporte de cargas?



Há oportunidades de harmonização regulatória sul-americana em temas ferroviários?



Aeroportos em cidades de fronteira podem ser submetidos a regimes binacionais, com eliminação de tarifas internacionais e barateamento de custos logísticos para deslocamentos que são, na prática, nacionais?



A lotação de servidores públicos federais (auditores da receita federal, policiais federais, policiais rodoviários federais, agentes da Vigiagro etc.) pode levar em conta critérios que diminuam a carência em regiões de fronteira na América do Sul?



É possível traçar estratégias de uniformização de processos alfandegários que diminuam o tempo de espera na fronteira sul-americana e o custo logístico?

Note-se que tais problemas são vivenciados pelos Estados há muitos anos, mas o seu tratamento tem sido individual e esparso, sem a devida consideração do contexto da integração. São esperados benefícios também à União, pois o agrupamento de casos repetitivos permitiria visão mais abrangente dos desafios e favoreceria respostas menos pontuais e mais estruturadas.

3.3 Mecanismo de Governança Subnacional - Grupos de Trabalho para cada Rota

Sugere-se, ainda, para cada uma das *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*, a criação ou reativação – inclusive por meio de declaração presidencial conjunta – de Grupos de Trabalho composto por mesas temáticas, que incluam importantes temas como: o socioambiental, os desafios da segurança transfronteiriça, entre outros. Um exemplo de êxito é o Grupo de Trabalho do Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul, constituído a partir da Declaração de Assunção de 2015 e com compromisso reafirmado pela Declaração de Brasília de 2017. É o único projeto que possui duas

declarações presidenciais e em que há participação de atores subnacionais, além dos representantes dos governos nacionais por meio da figura de Coordenador(a) Nacional.

É fundamental estabelecer um espaço de diálogo harmonioso e positivo, com ampla participação de diferentes atores e grupos da sociedade civil. Por se tratar de um espaço onde estão presentes representantes de governos subnacionais do Brasil e dos países fronteiriços, criando um diálogo permanente, é gerada uma agenda positiva para as relações bilaterais no nível estatal.

Recorda-se como o Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico de Mato Grosso do Sul aos portos do Norte do Chile conseguiu garantir governança adequada, envolvimento e participação ativa de diversos atores que estavam ausentes dos espaços da IIRSA/Cosiplan. O modelo de governança adotado em Mato Grosso do Sul se mostrou eficiente para os propósitos dos atores diretamente envolvidos no corredor, além de ser uma forma que vem sendo aprimorada ao se discutir temas como desenvolvimento social e ambiental. É um espaço participativo que se mantém ativo desde 2015, cujo modelo de governança não apresenta sobreposição entre formuladores dos projetos e os potenciais financiadores.

Os Grupos de Trabalho de cada Rota poderiam estar organizados em torno de mesas temáticas, envolvendo questões como infraestrutura, transporte, logística, produção, comércio, simplificação dos procedimentos aduaneiros, universidades e turismo, entre outros. A participação direta de representantes do governo federal e entes subnacionais pode racionalizar a identificação de demandas locais e a sua relação com os planos regionais e nacionais. A dinâmica de reuniões igualmente torna menos complexo o enfrentamento de gargalos e dificuldades. Tanto a composição dos atores que participam do Grupo de Trabalho quanto a sua organização estão em conformidade com as diretrizes indicadas pelo Presidente da República de priorizar os projetos de alto impacto para a integração física e digital, especialmente nas regiões de fronteira.

Estudos do Ipea sobre o Corredor Rodoviário Bioceânico, Rota de Porto Murtinho-MS, demonstram os avanços conquistados até o momento e apontam caminhos para melhorar a governança, como a criação de mesas sobre Desenvolvimento Social e Ambiental e Segurança Fronteiriça, bem como a adoção de uma perspectiva de gênero e povos originários. Também é possível criar sites dos Grupos de Trabalho de cada Rota para preservar o acervo de documentos e para servir como repositório institucional que contenha o contato de representantes e demais informações.

Outras propostas para garantir o bom funcionamento das Rotas é a promoção das vantagens para o desenvolvimento das regiões e da integração regional sul-americana, por meio de missões empresariais, com foco nas pequenas e médias empresas, a divulgação do site da Rota no site oficial de

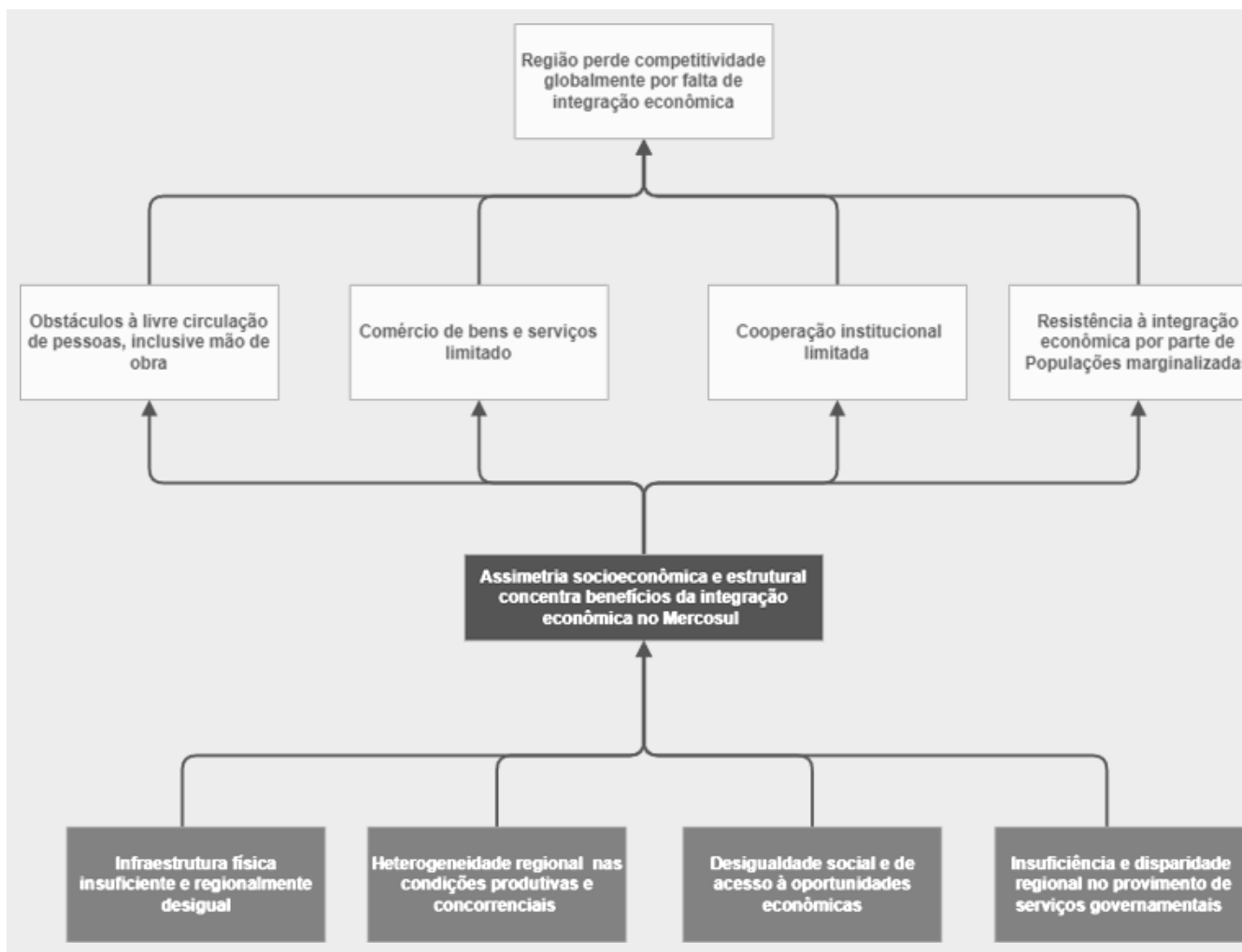
agências do Estado ou de associações comerciais regionais; e a melhora do desenho institucional da Rota, de forma a incluir um comitê governamental (que atualmente é a figura de Coordenador(a) Nacional), um conselho consultivo (com autoridades subnacionais e agências ou associações regionais) e um mecanismo de apoio (mesas de trabalho). Igualmente é possível definir um comitê de controle e acompanhamento dos compromissos estabelecidos (realizados por institutos e universidades), uma coordenação conjunta nas mesas e um secretariado que gestione as atividades do Grupo de Trabalho.

A experiência do Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico poderia ser replicada nas demais *Rota de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*, de forma que se estabeleçam espaços e mecanismos necessários para garantir uma governança duradoura, sustentável e com a participação de autoridades e representantes de Estados por onde passarão as Rotas.

3.4 Mecanismos de Avaliação

Ainda no contexto da seleção das obras de infraestrutura, a condução de avaliações *ex-ante* também deve ser considerada. O MPO pode exercer papel importante na qualificação do gasto público nesta nova etapa de atualização da carteira de projetos, por meio de avaliações *ex-ante* amparadas em uma Teoria do Programa⁵, com indicadores que sejam mensuráveis ao longo do tempo, específicos ao problema estudado, atribuíveis à política e relevantes. De maneira a exemplificar como seria uma avaliação *ex-ante* para os projetos das *Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano*, propõe-se o seguinte modelo:

⁵ A Teoria do Programa consiste na narrativa de impacto explícita sobre as consequências esperadas de uma ação pública sobre um problema socioeconômico. A literatura define que uma avaliação *ex-ante* inicia-se com a definição de conceitos e alinhamentos para realizar o diagnóstico do problema. O problema a ser abordado caracteriza-se por uma dimensão social indesejada, suas causas, a população afetada e a sua quantificação.



Por meio desse modelo, é possível definir critérios para selecionar os projetos, tais como: 1. Critérios de alinhamento geral, para avaliar o potencial dos projetos em contribuir para mitigar as consequências dos problemas; e 2. Critérios de alinhamento específico, aplicáveis de maneira customizada a grupos de projetos que pretendem avaliar o potencial dos projetos em contribuir para mitigar as causas do problema. Perguntas a serem respondidas nos processos de seleção pelos critérios de alinhamento geral poderiam ser:

- a) O projeto beneficia diretamente áreas de maior vulnerabilidade socioeconômica relativa?
- b) O projeto apresenta evidência de impacto em indicadores de avaliação e monitoramento?
- c) O projeto apresenta retorno econômico positivo?

Para o caso dos critérios de alinhamento específico, é possível perguntar:

- a) O projeto prioriza áreas que têm pior infraestrutura, medida por um indicador multicritério?

Perguntas como as elaboradas acima podem ser abordadas com indicadores academicamente robustos, como os apresentados no *Apêndice B – Proposta de Indicadores de avaliação e monitoramento da carteira de projetos*.

3.5 Mecanismos de Financiamento

O governo brasileiro vem propondo melhorias na governança dos Bancos Regionais de Desenvolvimento. Dentre os exemplos de iniciativas está o novo Convênio Constitutivo do Fonplata, que permite a entrada de novos países no Banco; e o novo modelo de negócios do BID Invest, que prevê maior alavancagem de recursos. Além das propostas de melhorias na governança dessas instituições, o MPO representa o governo brasileiro na diretoria dos principais bancos regionais (BID, CAF, Fonplata e BDC), acompanhando a discussão e a implementação de projetos em países mutuários.

No que diz respeito aos projetos executados no Brasil, o MPO está promovendo reforma na Comissão de Financiamentos Externos – Cofix. Esta Comissão, formada também por representantes dos Ministérios da Fazenda e das Relações Exteriores, é responsável por aprovar a preparação de projetos financiados por quaisquer bancos de desenvolvimento multilaterais, uma vez que esses financiamentos necessitam de garantias da União. Além de prever maior agilidade e transparência no processo de submissão de projetos, a reforma da Cofix pretende contribuir para maior alinhamento dos projetos aprovados com as prioridades do governo federal.

Por meio dos novos critérios de seleção de projetos que vêm sendo estudados pela Cofix, é possível estabelecer incentivos para que Estados e municípios, principalmente aqueles localizados em regiões de fronteira, apresentem projetos voltados para a integração sul-americana. No âmbito do Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul (Focem), por exemplo, a Unidade Técnica Nacional do Focem no Brasil estabeleceu que os projetos a serem financiados com recursos não-reembolsáveis do fundo deverão ser executados em municípios localizados na Faixa de Fronteira (região que compreende municípios distantes até 150 quilômetros da divisa) com os Estados Partes do Mercosul.

Recentemente, a Itaipu Binacional tem-se mostrado como uma fonte adicional importante de financiamentos em projetos de integração sul-americana, com destaque para a Ponte da Integração, entre Foz do Iguaçu-PR e Presidente Franco-PAR, cujas obras encontram-se concluídas, e a ponte entre Porto Murtinho-MS e Carmelo Peralta-PAR. No primeiro semestre do ano, foi lançado o Programa Itaipu Mais que Energia, por meio do qual expandiu sua atuação, em parceria com a Caixa Econômica Federal, para o financiamento de ações de desenvolvimento sustentável nos 399 municípios do Paraná e em 34 municípios de Mato Grosso do Sul. Tendo em vista a capacidade de atuação da empresa no financiamento de projetos na região, seria possível explorar novas formas de financiamento para gargalos logísticos de integração.

No que diz respeito a financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a proposta de que o banco volte a financiar exportações de serviços de engenharia –

modalidade suspensa desde 2016 - traz uma perspectiva positiva para projetos de infraestrutura na América do Sul, atualizados com critérios mais rigorosos de governança. A reforma do Seguro de Crédito à Exportação e a retomada de instrumentos de contragarantia como o Convênio de Pagamentos e Créditos Recíprocos (CCR) da Aladi também podem contribuir como soluções financeiras adicionais na região. Por fim, a retomada do Grupo de Trabalho sobre Mecanismos de Financiamento e Garantias de um novo Cosiplan, ou estrutura que o substitua, poderia priorizar a atuação conjunta de bancos de desenvolvimento e de soluções que envolvam parcerias público-privadas para o financiamento e execução de projetos.

Em que pese a baixa participação dos bancos de desenvolvimento regionais no financiamento dos projetos de integração sul-americana, é fundamental destacar a participação de BID, CAF e Fonplata no âmbito do Comitê de Coordenação Técnica do Cosiplan (CCT), que executou a função de secretaria executiva do conselho. O CCT foi responsável pela consolidação anual da Carteira de Projetos e da Agenda de Projetos Prioritários do Cosiplan, bem como pelo material disponível no sítio eletrônico do Conselho (iirsa.org/cosiplan.org). Os trabalhos técnicos do CCT eram realizados no Instituto para Integração da América Latina e do Caribe - Intal, vinculado ao BID. Em 2020, em um momento em que o Cosiplan já estava com suas atividades suspensas, os três bancos que constituíam o CCT lançaram a Aliança para a Integração e Desenvolvimento da América Latina e do Caribe (ILAT), destinada a oferecer apoio técnico e financeiro para projetos de integração na região. A ILAT não conta ou contou com mandato dos países e não apresentou resultados relevantes até o momento.

Para uma efetiva mobilização dos instrumentos de financiamento para os projetos de integração sul-americana, recomenda-se que os doze países da América do Sul impulsionem, em sua condição de acionistas dos bancos de desenvolvimento regionais, a priorização da agenda de integração sul-americana. Isso pode acontecer tanto por meio de uma coordenação dos países enquanto acionistas dessas instituições, quanto por meio de uma priorização interna, em sua atuação como mutuários, para a realização de projetos de desenvolvimento voltados para a integração.

4. Apêndices

Apêndice A – Quadro de sessões do Subcomitê do MPO

Tema	Apresentadores	Instituição	Data	Ata
Antecedentes da Integração de Infraestrutura	Pedro Silva Barros	IPEA	20/6	Link
Antecedentes da Integração de Infraestrutura	Aline Contti Castro Raphael Padula	MDIC/UFPB MCTI/UFRJ	29/6	Link
Rota Ilha das Guianas	Rafael Fraia Ivan Gonzalo	Secretário de Planejamento e Orçamento de Roraima Representante da Federação das Indústrias de Roraima	5/7	Link
Corredores Bioceânicos	Min. João Carlos Parkinson	MRE	11/7	Link
Antecedentes da Integração de Infraestrutura	Adriana Brandt Leandro Freitas Couto	Fundação Araucária SRI/PR	18/7	Link
Rota de Capricórnio	Jayme Verruck	Secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento, CT&I do Mato Grosso do Sul	25/7	Link
Rota Quadrante Rondon	Ricardo Brandão	Secretário de Planejamento do Acre	9/8	Link
Rota Quadrante Rondon	César Miranda	Secretário de Desenvolvimento Econômico do Mato Grosso	11/8	Link
Rota Manta-Manaus	Luiz Frederico Aguiar Cisnea Menezes Basílio	Superintendente Adjunto Executivo Diretora da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, C&TI do Amazonas	16/8	Link
Rota Porto Alegre - Coquimbo	Danielle Calazans	Secretária de Planejamento, Governança e Gestão do Rio Grande do Sul	23/8	Link
Vantagens logísticas dos Corredores Bioceânicos	Cícero Rodrigues Filho	INFRA S.A.	29/8	Link
Rota Quadrante Rondon	Avenilson Trindade	Secretário Adjunto de Desenvolvimento Econômico de Rondônia	31/8	Link
Rota Ilha das Guianas	Lucas Abrahão	Secretário de Relações Internacionais e Comércio Exterior do Estado do Amapá	12/9	Link
Rota de Capricórnio	Guto Silva	Secretário de Planejamento do Paraná	18/9	Link
Rota de Capricórnio	Edgard Usuy	Secretário de Planejamento de Santa Catarina	19/9	Link
Rota Ilha das Guianas	Maria do Socorro	Secretária Adjunta de Planejamento do Pará	26/9	Link

Apêndice B – Proposta de Indicadores de avaliação e monitoramento da carteira de projetos

Diversos indicadores podem ser usados para coordenar um processo de avaliação e monitoramento da atualização da carteira de projetos à luz da integração regional e o desenvolvimento socioeconômico. Ressalta-se que qualquer indicador, analisado isoladamente, tem pouca capacidade de elucidar a evolução do desenvolvimento regional. Indicadores devem ser estudados de forma ordenada e agrupada para compreender plenamente a evolução das tendências econômico e sociais.

No âmbito macroeconômico, podem ser elencados: (i) PIB, (ii) PIB per capita, (iii) nível de emprego local, (iv) tamanho das firmas, (v) número de empregos gerados, (vi) valor adicionado bruto por setor, e (vii) razão balança comercial sobre o PIB local. No âmbito microeconômico, citam-se: (i) tempo de deslocamento para escoar a produção, (ii) custo de transporte, (iii) distância percorrida, (iv) volume de crédito intrarregional, (v) decomposição do comércio local por setores da economia, (vi) percentual de pavimentação das estradas, (vii) minutos despendidos no trânsito, e (viii) índice de qualidade das estradas.

A construção de indicadores deve dialogar com objetivos explicitados no PLPPA 2024-2027. Destaca-se, por exemplo, o seguinte objetivo geral em relação ao transporte rodoviário: “Programa 3106: Ofertar um sistema de transporte rodoviário sustentável, integrado, de qualidade, fluido, eficiente, moderno, seguro e acessível, com vistas ao aperfeiçoamento da mobilidade de pessoas e bens, à redução dos custos logísticos e ao aumento da competitividade”. A esse objetivo geral são associados cinco objetivos específicos:

Objetivos Específicos

- Manter a malha rodoviária federal em condições de trafegabilidade e segurança;
- Adequar e ampliar a malha pavimentada rodoviária federal com recursos públicos;
- Conceder rodovias utilizando mecanismos aprimorados, modernos e sustentáveis;
- Ampliar, com recursos privados, a capacidade da malha rodoviária federal concedida;
- Desburocratizar o transporte rodoviário de carga.

Assim, a construção de indicadores de avaliação e monitoramento não só permitem otimizar os recursos em favor de projetos mais efetivos, como oferecer subsídios aos próprios indicadores do PPA, os quais são desenvolvidos com vistas ao cumprimento dos objetivos específicos (como os citados acima). Com base na literatura econômica, propõem-se outros quatro indicadores específicos para avaliação e monitoramento de projetos no que diz respeito a concentração geográfica e setorial da produção. Onde

E_j^i representa o nível de emprego no setor i da região j e E_{BR}^i representa o nível de emprego no setor i no Brasil.

$$PR_{i,j} = \frac{E_j^i}{E_{BR}^i}$$

Índice de Participação Relativa (PR) – captura a importância de um setor de uma região específica para a produção do país

$$HHm_{i,j} = \frac{E_j^i}{E_{BR}^i} - \frac{E_j}{E_{BR}}$$

Índice de Hirscham-Herfindahl (HHm) – usado para medir o nível de desigualdade, onde mede-se a relevância de um setor produtivo em uma dada região geográfica vis-à-vis o restante do país.

$$QL_{i,j} = \frac{\frac{E_j^i}{E_{BR}^i}}{\frac{E_j}{E_{BR}}}$$

Quociente de Localidade (QL) – indicador do grau de especialização da produção de uma dada região vis-à-vis o restante do país.

$$ICC_j^i = \alpha * QL_j^i + \beta * HHm_j^i + \gamma * PR_j^i$$

Índice de Concentração da Composição da Produção – representado pela combinação linear dos três indicadores anteriores (QL, HHm e PR).

Apêndice C – Comparação Fluxo de Comércio dos Estados 2000-2020 (%)

Acre

Exp Produtos	2000
Madeira e derivados	66,0
Couro e derivados	21,0
Granitos	3,5
Castanha-do-pará	2,5
Combustíveis e lubrificantes	2,0

Exp Produtos	2022
Madeira	32,5
Soja em grão	26,5
Castanha-do-pará	16,0
Carnes e miudezas comestíveis	10,0
Milho	6,0

Imp Produtos	2000
Partes para motores	83,0
Farinha de trigo	5,0
Aparelhos de Raio-x	1,5
Tubos e perfis	1,5
Leite Integral	1,5

Imp Produtos	2022
Helicópteros	22,0
Partes e Acessórios de Aparelhos de Raio-x	15,5
Produtos tanantes	11,0
Isoladores de vidro	9,5
Sulfato de cromo	7,5

Exp Parceiros	2000
Argentina	57,5
China	11,0
Estados Unidos	8,5
Bolívia	4,0
Hong Kong	3,0

Exp Parceiros	2022
Peru	16,0
Países Baixos	10,0
Estados Unidos	8,5
Bolívia	8,0
Hong Kong	7,5

Imp Parceiros	2000
Espanha	90,0
Argentina	7,0
Índia	1,5
Japão	0,5
Bolívia	0,5

Imp Parceiros	2022
Estados Unidos	41,5
Turquia	11,0
Rússia	9,5
Itália	6,5
China	6,0

Exp Aduana	2000
Foz do Iguaçu-PR	54,5
Rio Grande-RS	19,0
Porto de Paranaaguá-PR	6,0
Aeroporto Internacional de Viracopos-SP	3,5
Brasileia-AC	3,5

Exp Aduana	2022
Porto de Manaus-AM	41,5
Assis Brasil-AC	17,5
Porto de Paranaaguá-PR	17,0
Porto de Santos-SP	9,00
Santarém-PA	6,00

Imp Aduana	2000
Porto de Manaus-AM	90,0
Foz do Iguaçu-PR	7,0
Porto de Suape-PE	1,5
Rio Branco-AC	0,5
Brasileia-AC	0,5

Imp Aduana	2022
Macapá-AP	22,5
Porto de Santos-SP	18,0
Rio Grande-RS	17,5
Aeroporto Internacional de Guararapes-PE	15,5
Porto de Manaus-AM	6,0

Amapá

Exp Produtos	2000
Lenha	59,0
Minério de Cromo	26,0
Palmitos	8,0
Minérios de nióbio, tântalo, Vanádio ou de zircônio	3,5
Minérios de manganês	3,4

Exp Produtos	2022
Ouro	50,0
Lenha	28,0
Minério de ferro	7,0
Polpa de frutas	3,5
Soja	3,0

Imp Produtos	2000
Gasóleo	70,0
Partes para motores	5,0
Águas-de-colônia	4,0
Papel toalha	1,2
Placas-mãe	1,0

Imp Produtos	2022
Gasóleo e outros combustíveis minerais	95,0
-	
-	
-	
-	

Exp Parceiros	2000
Japão	31,0
Noruega	26,0
Suécia	23,0
Espanha	9,0
Estados Unidos	3,0

Exp Parceiros	2022
Canadá	44,0
Portugal	12,0
Japão	8,5
China	8,0
Dinamarca	6,0

Imp Parceiros	2000
Venezuela	34,0
Arábia Saudita	9,0
Trinidad e Tobago	8,0
Kuwait	7,5
Finlândia	6,0

Imp Parceiros	2022
Estados Unidos	89,0
Rússia	4,0
Espanha	3,0
China	1,5
Hong Kong	1,0

Exp Aduana	2000
Porto de Santana-AP	88,0
Porto de Belém - PA	5,0
Porto de Fortaleza-CE	2,0
-	
-	

Exp Aduana	2022
Aeroporto Internacional de Guarulhos-SP	50,0
Porto de Santana-AP	36,0
Belém-PA	13,0
Oiapoque-AP	1,00
-	

Imp Aduana	2000
Macapá-AP	90,0
Belém-PA	8,5
Foz do Iguaçu-PR	1,0
Aeroporto Internacional de Viracopos-SP	0,4
Porto do Rio de Janeiro-RJ	0,1

Imp Aduana	2022
Maceió-AL	88,5
Porto de Santos-SP	8,5
ALF-Belém-PA	2,0
Itajaí-SC	0,2
Porto de São Francisco do Sul-SC	0,1

Amazonas

Exp Produtos	2000
Preparações alimentícias para elaboração de bebidas	37,0
Aparelhos receptores de televisão	20,0
Motocicletas	7,0
Máquinas automáticas	5,0
Lâmpadas, tubos e válvulas eletrônicas	3,0

Exp Produtos	2022
Preparações alimentícias para elaboração de bebidas	21,0
Motocicletas	16,0
Ferro-ligas	9,0
Ouro	7,0
Extratos de malte	5,0

Imp Produtos	2000
Circuitos integrados eletrônicos	12,0
Parte de circuitos integrados eletrônicos	8,9
Óleos de petróleo	8,4
Lâmpadas, tubos e válvulas eletrônicas	8,3
Máquinas e aparelhos mecânicos	3,4

Imp Produtos	2022
Circuitos integrados eletrônicos	21,0
Parte de circuitos integrados eletrônicos	6,7
Óleos de petróleo	6,5
Aparelhos elétricos para telefonia	5,5
Platina e suas várias formas	5,4

Exp Parceiros	2000
Argentina	37,0
Austrália	19,0
Colômbia	7,0
Estados Unidos	6,8
Venezuela	6,5

Exp Parceiros	2022
Colômbia	16,0
Venezuela	12,0
Argentina	12,0
China	10,0
Estados Unidos	9,0

Imp Parceiros	2000
Japão	19,0
Estados Unidos	17,0
Coréia do Sul	13,0
Malásia	6,0
China	5,6

Imp Parceiros	2022
China	40,0
Estados Unidos	17,0
Vietnã	8,0
Coréia do Sul	9,0
Taiwan	6,0

Exp Aduana	2000
Porto de Manaus-AM	61,0
Porto de Santos-SP	13,0
Aeroporto Internacional de Guarulhos-SP	6,0
Pacaraima-RR	5,0
Porto de Suape-PE	4,0

Exp Aduana	2022
Porto de Manaus-AM	44,0
Aeroporto Eduardo Gomes-AM	15,0
Pacaraima-RR	12,0
Porto de Santos-SP	9,00
Corumbá - MT	7,00

Imp Aduana	2000
Porto de Manaus-AM	68,0
Aeroporto Eduardo Gomes-AM	31,0
Aeroporto Internacional de Viracopos-SP	0,3
Porto de Santos-SP	0,3
Porto de Paranaguá-PR	0,2

Imp Aduana	2022
Porto de Manaus-AM	49,0
Aeroporto Eduard do Gomes-AM	41,0
Porto de São Francisco do Sul-SC	3,8
Porto de Santos-SP	3,7
Salvador-BA	1,1

Mato Grosso

Exp Produtos	2000
Soja e derivados	82,5
Madeira e derivados	7,5
Carnes e miudezas comestíveis	6,5
Algodão e derivados	1,5
Couro e derivados	1,0

Exp Produtos	2022
Soja e derivados	58,0
Milho em grãos	20,1
Carnes de animais da espécie bovina, congeladas	7,9
Algodão não cardado nem penteado, simplesmente debulhado	7,7
Ouro em outras formas brutas, para uso não monetário	2,0

Imp Produtos	2000
Adubos e Fertilizantes	56,0
Produtos de aço/Ferro	8,0
Aviões e outros veículos aéreos	6,0
Óleo de girassol	4,0
Milho para sementeira	3,0

Imp Produtos	2022
Adubos e fertilizantes	81,5
Inseticidas, rontetocidas, fungicidas e herbicidas	10,0
Gás natural	2,0
Aviões e outros veículos aéreos	1,5
Colheitadeiras de algodão	1,0

Exp Parceiros	2000
Países Baixos	32,0
Alemanha	8,0
Reino Unido	7,5
Irã	5,0
Itália	5,0

Exp Parceiros	2022
China	34,5
Espanha	5,0
Tailândia	4,5
Irã	4,0
Vietnã	3,5

Imp Parceiros	2000
Israel	20,0
Estados Unidos	12,5
Rússia	11,5
Argentina	11,0
Itália	11,0

Imp Parceiros	2022
China	19,0
Canadá	15,0
Rússia	14,5
Estados Unidos	11,0
Israel	7,0

Exp Aduana	2000
Porto de Paranaguá-PR	30,0
Porto de Santos-SP	29,0
Porto de Manaus-AM	17,0
Porto de Vitória-ES	9,5
Porto de São Francisco do Sul-SC	9,0

Exp Aduana	2022
Porto de Santos-SP	52,0
Belém-PA	17,5
Porto de Paranaguá-PR	7,5
Porto de Manaus-AM	5,50
Porto de Santarém- PA	5,00

Imp Aduana	2000
Porto de Paranaguá-PR	50,0
Porto de Santos-SP	15,5
Porto de Manaus-AM	7,5
Foz do Iguaçu- PR	3,5
Uruguiana	3,0

Imp Aduana	2022
Porto de Santos-SP	40,0
Porto de Paranaguá-PR	24,5
Santarém- PA	8,5
Belém-PA	6,5
Porto de São Francisco do Sul-SC	5,5

Mato Grosso do Sul

Exp Produtos	2000
Soja e derivados	41,5
Carnes e miudezas comestíveis	29,5
Minérios de ferro	7,0
Madeira e derivados	4,0
Açúcares	2,0

Exp Produtos	2022
Soja	37,0
Carnes e miudezas comestíveis	19,0
Celulose	18,5
Milho	11,5
Açúcar de cana	4,5

Imp Produtos	2000
Gás natural	67,5
Carnes e miudezas comestíveis	11,0
Tecidos e derivados	3,0
Adubos e fertilizantes	1,5
Maquinário têxtil	1,5

Imp Produtos	2022
Gás natural	43,5
Adubos e fertilizantes	26,0
Cátodos e seus elementos de cobre refinado	6,0
Tecidos e derivados	3,5
Fios texturizados	2,0

Exp Parceiros	2000
Países Baixos	12,0
França	10,0
Argentina	9,0
Reino Unido	7,0
Hong Kong	6,5

Exp Parceiros	2022
China	35,5
Estados Unidos	7,0
Países Baixos (Holanda)	5,0
Japão	5,0
Irã	4,5

Imp Parceiros	2000
Bolívia	68,0
Paraguai	15,0
Alemanha	2,5
Estados Unidos	2,0
França	2,0

Imp Parceiros	2022
Bolívia	44,5
China	14,5
Canadá	6,5
Estados Unidos	6,0
Rússia	6,0

Exp Aduana	2000
Porto de Santos-SP	41,0
Corumbá-MS	17,0
Porto de São Francisco do Sul-SC	13,5
Porto de Paranaguá-PR	11,0
Itajaí-SC	9,0

Exp Aduana	2022
Porto de Paranaguá-PR	41,5
Porto de Santos-SP	31,0
Porto de São Francisco do Sul-SC	11,5
ARF- Porto Murtinho-MS	2,00
Imbituba-SC	2,00

Imp Aduana	2000
Corumbá-MS	68,5
Ponta Porã-MS	13,0
Porto de Paranaguá-PR	7,0
Aeroporto Internacional de Viracopos-SP	2,5
Aeroporto Internacional de Guarulhos-SP	1,5

Imp Aduana	2022
Corumbá-MS	45,0
Porto de Paranaguá-PR	28,5
Porto de Santos-SP	13,5
Porto de São Francisco do Sul-SC	6,0
Foz do Iguaçu-PR	2,0

Pará

Exp Produtos	2000
Minério de ferro e seus concentrados	28,0
Alumínio em formas brutas	22,0
Madeiras	12,0
Corindo artificial	7,0
Caulim e outras argilas	6,0

Exp Produtos	2022
Minério de ferro e seus concentrados	59,0
Corindo artificial	9,0
Minério de cobre e seus concentrados	8,0
Soja	6,5
Carne Bovina Congelada	2,8

Imp Produtos	2000
Petróleo	16,0
Gás de petróleo	8,0
Coque de petróleo	8,0
Trigo	7,0
Hidróxido de sódio	6,0

Imp Produtos	2022
Fertilizantes nas suas várias formas	25,4
Petróleo	19,0
Hidróxido de sódio	14,0
Hulhas	7,4
Coque de petróleo	5,0

Exp Parceiros	2000
Japão	22,0
Estados Unidos	17,0
Países Baixos	9,0
Bélgica	9,0
França	5,0

Exp Parceiros	2022
China	51,0
Malásia	5,0
Japão	5,0
Estados Unidos	4,0
Noruega	3,0

Imp Parceiros	2000
Estados Unidos	34,0
Venezuela	19,0
Alemanha	8,0
Argentina	7,0
Reino Unido	3,0

Imp Parceiros	2022
Estados Unidos	42,0
Rússia	12,0
Colômbia	8,0
China	7,0
Espanha	3,0

Exp Aduana	2000
Barcarena-PA	33,0
Porto de São Luís-MA	31,0
Porto de Belém-PA	18,0
Monte Dourado-PA	9,0
Santarém-PA	5,0

Exp Aduana	2022
São Luís-MA	69,0
Belém-PA	27,0
Santarém-PA	1,8
Porto de Santos-SP	1,70
Aeroporto internacional de Guarulhos-SP	0,30

Imp Aduana	2000
Porto de Belém-PA	48,0
Barcarena-PA	23,0
Belém-PA	5,0
Monte Dourado-PA	5,0
Aeroporto internacional de Belém-PA	5,0

Imp Aduana	2022
Alf. Belém-PA	75,0
Santarém-PA	11,0
Porto de Santos-SP	4,0
Alf. Fortaleza-CE	3,0
Porto de Vitória-ES	2,0


Paraná

Exp Produtos	2000
Soja e derivados	34,0
Automóveis de passageiros	13,0
Madeiras	10,0
Carnes e miudezas comestíveis de aves	5,0
Açúcar de cana	3,0

Exp Produtos	2022
Soja e derivados	26,0
Carnes e miudezas comestíveis de aves	16,0
Açúcar de cana	5,0
Milho	3,5
Pastas químicas de madeira	3,4

Imp Produtos	2000
Partes e acessórios de veículos e automóveis	16,5
Óleos brutos de petróleo	13,0
Fertilizantes, nas suas várias formas	7,0
Aparelhos elétricos para telefonia	4,3
Soja em grãos	2,5

Imp Produtos	2022
Fertilizantes nas suas várias formas	16,0
Óleos de petróleo, refinados	12,5
Inseticidas, herbicidas e semelhantes	7,5
Partes e acessórios de veículos	5,2
Díodos, transistores e aparelhos semelhantes	4,3

Exp Parceiros	2000
Estados Unidos	50,0
Argentina	30,0
México	16,0
Chile	3,0
Uruguai	1,0

Exp Parceiros	2022
China	16,0
Estados Unidos	8,0
Argentina	7,0
México	4,0
Índia	3,0

Imp Parceiros	2000
Argentina	19,0
Alemanha	16,0
Estados Unidos	11,0
França	6,0
Nigéria	5,0

Imp Parceiros	2022
China	26,0
Estados Unidos	12,0
Argentina	4,7
Índia	4,2
Alemanha	4,2

Exp Aduana	2000
Porto de Paranaguá-PR	66,0
São Francisco do Sul-SC	8,0
Foz do Iguaçu-PR	5,3
Porto de Santos-SP	5,3
Itajaí-SC	4,8

Exp Aduana	2022
Porto de Paranaguá-PR	62,0
São Francisco do Sul-SC	10,0
Itajaí-SC	5,5
São Borja-RS	4,60
Porto de Santos-SP	4,00

Imp Aduana	2000
Porto de Paranaguá-PR	53,0
São Francisco do Sul-SC	15,0
Aeroporto internacional Afonso Pena	11,0
Foz do Iguaçu-PR	7,0
Porto de Santos-SP	4,0

Imp Aduana	2022
Porto de Paranaguá-PR	75,0
São Francisco do Sul-SC	6,8
Porto de Santos-SP	4,3
Alf. Curitiba-PR	4,1
Foz do Iguaçu-PR	4,0


Rio Grande do Sul

Exp Produtos	2000
Calçados	20,0
Tabaco	12,0
Soja e derivados	9,5
Polímeros de etileno	5,0
Couros e peles	4,5

Exp Produtos	2022
Soja e derivados	25,0
Tabaco	9,0
Carnes e miudezas comestíveis de aves	6,5
Pastas químicas de madeira	5,5
Trigo	4,0

Imp Produtos	2000
Óleos de petróleo, brutos e refinados	34,8
Fertilizantes, nas suas várias formas	6,2
Couros e peles	3,2
Automóveis, partes e acessórios	3,4
Trigo e mistura de trigo com centeio	1,7

Imp Produtos	2022
Óleos de petróleo, brutos e refinados	26,6
Fertilizantes, nas suas várias formas	22,0
Veículos de passageiros, para transporte de mercadorias, partes e acessórios	13,2
Circuitos integrados eletrônicos	1,2
-	

Exp Parceiros	2000
Estados Unidos	27,0
Argentina	11,0
China	4,0
Reino Unido	3,5
Itália	3,5

Exp Parceiros	2022
China	21,0
Estados Unidos	9,5
Argentina	5,5
Bélgica	3,0
Índia	2,8

Imp Parceiros	2000
Argentina	31,0
Estados Unidos	12,0
Argélia	9,1
Alemanha	5,1
Nigéria	4,8

Imp Parceiros	2022
Argentina	17,1
Estados Unidos	16,7
China	13,0
Rússia	8,0
Argélia	4,4

Exp Aduana	2000
Rio Grande-RS	63,0
Itajaí-SC	2,7
São Francisco do Sul-SC	1,5
Porto de Paranaguá-PR	1,0
Imbituba-SC	1,0

Exp Aduana	2022
Porto de Rio Grande-RS	63,0
Itajaí-SC	11,0
Porto de São Francisco do Sul-SC	3,0
Porto de Paranaguá-PR	2,80
Porto de Santos-SP	2,00

Imp Aduana	2000
Porto Alegre-RS	36,0
Rio Grande-RS	34,0
Aeroporto Salgado Filho-RS	7,7
Uruguaiana-RS	7,6
Porto de Santos-SP	4,0

Imp Aduana	2022
Rio Grande-RS	38,0
Porto Alegre-RS	23,0
Uruguaiana-RS	11,0
Porto de Santos-SP	9,0
Itajaí-SC	3,0


Rondônia

Exp Produtos	2000
Madeira e derivados	92,5
Carnes e miudezas comestíveis	2,0
Granitos	2,0
Café	1,5
Cascalho e pedras britadas	0,5

Exp Produtos	2022
Soja e derivados	44,0
Carnes e miudezas comestíveis	37,5
Milho	7,5
Estanho	3,5
Madeira e derivados	3,0

Imp Produtos	2000
Componentes de motores	90,5
Farinha de trigo	2,5
Maquinário construção civil	2,0
Correntes de ferro/aço	0,5
Reprodutores bovinos	0,5

Imp Produtos	2022
Tecidos e derivados	5,0
Adubos e Fertilizantes	4,0
Alho	3,5
Farinha de trigo	2,5
Componentes plásticos	2,0

Exp Parceiros	2000
Estados Unidos	20,0
China	17,0
Hong Kong	11,0
Argentina	7,5
Itália	5,5

Exp Parceiros	2022
China	16,0
Espanha	7,5
Países Baixos	7,5
Turquia	5,5
Estados Unidos	5,5

Imp Parceiros	2000
Finlândia	90,5
Argentina	2,5
Itália	2,0
Estados Unidos	1,5
China	1,0

Imp Parceiros	2022
China	44,5
Argentina	9,0
Estados Unidos	4,0
Israel	3,0
Colômbia	3,0

Exp Aduana	2000
Porto Para naguá-PR	72,5
Foz do Iguaçu-PR	6,5
Santana do Livramento-RS	5,0
Porto de Santos-SP	4,5
São Francisco do Sul-SC	4,0

Exp Aduana	2022
Porto de Manaus-AM	33,5
Porto de Santos-SP	27,5
Santarem-PA	16,0
Porto de Para naguá-PR	6,50
ALF – Belém-PA	5,00

Imp Aduana	2000
Porto de Manaus-AM	96,0
Foz do Iguaçu-PR	2,5
Porto de Para naguá-PR	0,5
Porto Velho-RO	0,5
Guajará-Mirim	0,2

Imp Aduana	2022
Porto de Santos - SP	29,0
Porto do Rio de Janeiro- RJ	14,5
Itajaí-SC	13,5
Foz do Iguaçu-PR	9,5
Porto de São Francisco do Sul-SC	7,5


Roraima

Exp Produtos	2000
Madeira e derivados	88,0
Cimento	5,0
combustíveis e lubrificantes	3,5
diamantes não industriais	3,0
portas e janelas de ferro/aço	0,2

Exp Produtos	2022
Soja e derivados	35,0
carne, enchidos e miudezas comestíveis	17,0
margarina	11,0
açúcares	8,5
minério	3,0

Imp Produtos	2000
Cimento	38,5
Adubos e fertilizantes	35,0
Inseticidas	7,0
Asfaltos	7,0
Vidros	3,5

Imp Produtos	2022
Adubos e fertilizantes	36,5
Caldeiras	23,5
Componentes de motores	13,0
Aparelhos de ar-condicionado	3,5
sementes para semeadura	3,5

Exp Parceiros	2000
Venezuela	81,0
China	11,0
Hong Kong	1,5
Trinidad e Tobago	0,2

Exp Parceiros	2022
Venezuela	64,5
Rússia	7,5
Espanha	6,5
China	6,0
Turquia	5,5

Imp Parceiros	2000
Venezuela	88,5
Cuba	7,0
EUA	2,0
Canadá	1,5
Guiana	0,5

Imp Parceiros	2022
Israel	27,0
Suécia	23,5
Finlândia	16,5
China	12,0
Espanha	8,0

Exp Aduana	2000
Pacaraima-RR	81,0
Porto Para naguá-PR	12,0
Boa Vista-RR	3,5
Aeroporto Int Guarulhos-SP	2,0
Aeroporto Int Rio de Janeiro-RJ	1,0

Exp Aduana	2022
Pacaraima-RR	64,5
Porto Manaus-AM	29,5
Bomfim-RR	5,5
Aeroporto Int Guarulhos-SP	0,03
Porto Para naguá-PR	0,01

Imp Aduana	2000
Pacaraima-RR	88,0
Boa Vista-RR	7,0
Aeroporto Int Viracopos-SP	2,0
Aeroporto Eduardo Gomes-AM	1,5
Rio Grande-RS	

Imp Aduana	2022
Porto Manaus-AM	74,0
ALF Belém-PA	16,5
Aeroporto Int Guarulhos-SP	3,5
Porto São Francisco do Sul-SC	1,5
Pacaraima-RR	1,5


Santa Catarina

Exp Produtos	2000
Carnes e miudezas comestíveis de aves	15,7
Bombas de ar ou de vácuo	10,0
outros móveis e partes de bombas de ar ou de vácuo	8,0
Roupas de cama, mesa e similares	5,9
Ladrilhos e placas de laje	4,2

Exp Produtos	2022
Carnes e miudezas comestíveis de aves	16,1
Carne suína	11,2
Motores e geradores elétricos	5,9
Soja em grão	5,4
Partes para motores	4,6

Imp Produtos	2000
Automóveis	4,7
Algodão	4,7
Trigo e mistura de trigo com centeio	3,9
Máquinas e aparelhos elétricos	3,2
Milho em grãos	1,9

Imp Produtos	2022
Cobre afinado e ligas de cobre	4,2
Díodos, transistores e aparelhos semelhantes	3,0
Fertilizantes azotados	2,9
Produtos laminados planos de ferro	2,6
Polímeros de etileno	2,1

Exp Parceiros	2000
Estados Unidos	25,0
Argentina	11,0
Alemanha	8,0
Reino Unido	5,0
Japão	4,0

Exp Parceiros	2022
Estados Unidos	18,0
China	14,0
Argentina	7,0
Chile	5,0
México	4,0

Imp Parceiros	2000
Argentina	16,0
Estados Unidos	16,0
Alemanha	9,0
Itália	8,0
Paraguai	6,0

Imp Parceiros	2022
China	40,0
Chile	7,0
Estados Unidos	6,0
Argentina	6,0
Alemanha	4,0

Exp Aduana	2000
São Francisco do Sul-SC	38,0
Itajaí-SC	34,0
Uruguaiana-RS	9,0
Porto de Paranaguá-PR	8,0
Foz do Iguaçu-PR	2,0

Exp Aduana	2022
Itajaí-SC	44,0
São Francisco do Sul-SC	26,0
Porto de Paranaguá-PR	8,0
Alf - Uruguaiana-RS	
Irf. São Borja-RS	3,00

Imp Aduana	2000
Itajaí-SC	43,0
São Francisco do Sul-SC	16,0
Foz do Iguaçu-PR	7,0
Uruguaiana-RS	6,0
Porto de Santos-SP	5,0

Imp Aduana	2022
Itajaí-SC	48,0
São Francisco do Sul-SC	16,0
Porto de Santos-SP	4,0
Aeroporto internacional de Guarulhos-SP	4,0
IRF- Ibituba-SC	3,0

Referências bibliográficas

AMORIM, Celso (2022). **Laços de Confiança: o Brasil na América do Sul**. São Paulo: Benvirá.

BARROS, Pedro Silva; PADULA, Raphael; SEVERO, Luciano Wexell; SAMURIO, Sofia Escobar; GONÇALVES, Julia de Souza Borba (2020). **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana**. Campo Grande: Ed. UEMS; Rio de Janeiro: Ipea, 2020.

BARROS, Pedro Silva; SAMURIO, Sofia Escobar; GONÇALVES, Julia de Souza Borba (2022). Fragmentación política y desintegración económica en Sudamérica: un análisis del protagonismo regional de Brasil. In: ORTIZ, J.; STUHLREHER, A. **Debates acerca de concepciones alternativas en la integración latinoamericana**. Bogotá: Ediciones Universidad Cooperativa de Colombia, 2022.

BARROS, Pedro Silva; SEVERO, Luciano Wexell; CARNEIRO, Helitton Christoffer (2022). **Red interoceánica en América del Sur: corredores bioceánicos y el rol de los estados articuladores**. Santiago: UN; CEPAL, 2022. (Boletín Facilitación, Comercio y Logística en América Latina y el Caribe, n. 392).

BARROS, Pedro Silva; SEVERO, Luciano Wexell; SILVA, Cristovão Henrique Ribeiro da; CARNEIRO, Helitton Christoffer (2021). **A ponte do Abunã e a integração da Amacro ao Pacífico**. Brasília: Ipea, ago. 2021. (Nota Técnica, n. 35).

BARROS, Pedro Silva; SEVERO, Luciano Wexell; SILVA, Cristovão Henrique Ribeiro da; CARNEIRO, Helitton Christoffer (2021a). **Transformaciones Geoeconómicas en América del Sur**. Documentos de trabajo (OBS-AL-AP/DT 003/21), Aladi, CAF y CEPAL. Observatório América Latina-Ásia Pacífico.

BARROS, Pedro Silva; SEVERO, Luciano Wexell; SOUSA, Alexandre Gervásio de; CARNEIRO, Helitton Christoffer (2022). **A dinâmica recente do algodão no Mato Grosso: possibilidades de exportação para o Peru e a Ásia-Pacífico**. Brasília: Ipea, 2022. (Nota Técnica, n. 48).

CARNEIRO, Helitton Christoffer (2022). **A Importância da América do Sul para as Exportações Industriais Brasileiras: reflexões sobre a evolução do perfil de exportação do Brasil (2000-2020)**. Dissertação de mestrado, PPGE-Unila.

CASTRO, Aline Contti; CÍMINI, Fernanda (2020). **O Financiamento da Integração Infraestrutural Sul-Americana: as dificuldades de constituição de um novo arranjo financeiro regional**. Revista Tempo do Mundo, n. 23, p. 123-148, 2 dez. 2020.

COSIPLAN (2017a). **Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2017**. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.

COSIPLAN (2017b). **Cartera de Proyectos 2017**. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.

COSIPLAN (2017c). **Informe de Actividades 2017**. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.

COSTA, Darc (Org.) (2011). **América do Sul: integração e infraestrutura**. Editora Capax Dei, Rio de Janeiro.

GUTIERREZ, Alberto Ostria (1946). **Una obra y un destino. La política internacional de Bolivia después de la Guerra del Chaco**. Ayacucho, 1946. 1ª ed.

MDIC (2023). **Perfil das Firms Exportadoras Brasileiras: um panorama**. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Secretaria de Comércio Exterior.

PADULA, Raphael (2014). Da IIRSA ao Cosiplan da Unasul: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança. In: Walter Antonio Desiderá Neto. (Org.). **O Brasil e novas dimensões da integração regional**. 1ed. Brasília: IPEA, 2014, v., p. 291-352.

PADULA, Raphael. **A Geopolítica da Bacia do Pacífico e a integração regional na América do Sul**. Revista IMEA, Vol. 1, Num. 2, pp.30-47, 2013.

PÊGO, Bolívar et al. (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: diagnóstico e agenda de pesquisa para política pública**. Brasília: Ipea; MI, 2017. v. 2.

PÊGO, Bolívar; MOURA, R. (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: uma avaliação do arco Norte**. Brasília: Ipea; MI, 2018. v. 3.

PÊGO, Bolívar; MOURA, Rosa (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: referências para a formulação de políticas públicas**. v. 6. Brasília: Ipea, MI, 2021.

PÊGO, Bolívar; MOURA, Rosa (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: uma avaliação do arco Central**. Rio de Janeiro: Ipea; MDR, 2019. v. 4.

PÊGO, Bolívar; MOURA, Rosa. (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: uma avaliação de política pública**. Rio de Janeiro: Ipea; MI, 2018. v. 1.

PÊGO, Bolívar; MOURA, Rosa. (Orgs.). **Fronteiras do Brasil: uma avaliação do arco Sul**. Rio de Janeiro: Ipea; MDR, 2020. v. 5.

SEVERO, Luciano Wexell (2012). A importância geopolítica da Bolívia e a integração da América do Sul. In: OLIVEIRA, RP., NOGUEIRA, SG., and MELO, FR., orgs. **América Andina: integração regional, segurança e outros olhares**. Campina Grande: EDUEPB, p. 137-161, 2012.

SEVERO, Luciano Wexell (2023). **A Retomada do Brasil como Locomotiva da Integração**. Revista Tempo do Mundo. n. 30, p. 63-88, 14 abr. 2023.

TRAVASSOS, Mário (1935). **Projeção Continental do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.

VIRGA, Thais; MARQUES, Tomás Costa de Azevedo (2020). **A Integração Física Sul-Americana no período recente (2000–2020): situação, continuidade, inflexão e reversão**. Revista Tempo do Mundo, n. 23, p. 149-180, 2 dez. 2020.