

## **Rotas de Integração Sul-Americana focam na saída do Acre para o Pacífico**

*Estado é chave na implementação da rota Quadrante Rondon,  
que liga o Norte brasileiro aos portos do Peru*

Na próxima terça-feira, dia 9 de abril, em Rio Branco, a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, apresenta o projeto das cinco Rotas de Integração Sul-Americana, com foco na rota Quadrante Rondon, que beneficia diretamente o Acre, em encontro organizado pelo governo do Acre.

### **Sumário**

- A Rota Quadrante Rondon (rota 3) é uma das cinco rotas de Integração Sul-Americana, projeto liderado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento. As cinco rotas foram desenhadas após determinação do presidente Lula e foram fruto de uma escuta ativa aos 11 Estados brasileiros que fazem fronteira com a América do Sul. Em uma segunda fase, o MPO está dialogando com todos os países da região.
- O Acre é diretamente beneficiado pela Quadrante Rondon, que viabiliza uma saída para o Pacífico, via portos do Peru. Todas as obras no Brasil estão previstas do Novo PAC. São nove obras no Acre diretamente relacionadas à integração, envolvendo infraestrutura de transportes, energética e digital.
- As rotas de integração têm o duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil e diferentes mercados externos.
- O projeto das rotas tem recursos orçamentários no Brasil e US\$ 10 bilhões disponibilizados pelo BNDES e bancos regionais de desenvolvimento, cujos recursos podem apoiar obras nos países sul-americanos.

### **O projeto das cinco rotas de integração**

O projeto das cinco rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano surgiu como uma demanda do presidente Luiz Inácio Lula da Silva depois que o Consenso de Brasília, que reuniu líderes da América do Sul no dia 30 de maio de 2023 na capital federal, decidiu pela retomada da agenda da integração regional.

O Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) desenhou as cinco rotas após consulta aos 11 Estados brasileiros que fazem fronteira com os países da América do Sul. As rotas têm o duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil e seus vizinhos e a Ásia. Atualmente, além de visitar cada um dos 11 Estados fronteiriços, o MPO está dialogando com os países da América do Sul sobre cada uma das rotas.

Entre os mais de 9,7 mil projetos do Novo PAC, foram identificados 124 com potencial de contribuir com a integração regional. A seleção dos projetos não pretendeu ser definitiva. O MPO está em diálogo com os governos e a sociedade civil dos Estados fronteiriços e com os países vizinhos para aprimorar as cinco rotas.

Além dos recursos orçamentários, as obras de integração no território brasileiro podem contar com um financiamento de US\$ 3 bilhões do BNDES (cerca de R\$ 15 bilhões), enquanto os bancos regionais de desenvolvimento, Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe (CAF) e Fonplata, disponibilizaram outros US\$ 7 bilhões.

Durante séculos, o foco do Brasil no comércio eram os países da Europa e os Estados Unidos, o que privilegiou as rotas pelo Atlântico. Nas últimas décadas, ocorreu um deslocamento da produção rumo ao Centro-Oeste e ao Norte e um incremento muito forte do comércio com os países asiáticos.

Em 2002, quando a agenda de integração sul-americana tinha acabado de ser inaugurada a partir do antigo Ministério do Planejamento, a corrente de comércio entre o Brasil e os vizinhos era parelha com a asiática. O Brasil importava US\$ 8,7 bilhões dos vizinhos da América do Sul e US\$ 8 bilhões dos asiáticos. Nas exportações, os valores também eram próximos: US\$ 7,4 bilhões em bens e serviços para os países da América do Sul e US\$ 8,8 bilhões aos asiáticos. Desde então, as exportações para a Ásia explodiram: chegaram a US\$ 152,4 bilhões em 2023. Para os vizinhos, o crescimento foi mais modesto, atingindo US\$ 40 bilhões. Os dados sugerem que o Brasil pode aumentar o comércio com os países vizinhos e indicam a necessidade de novas rotas, mais curtas e logisticamente menos custosas, diante da força das exportações e importações com a Ásia.

# ROTAS DE Integração Sul-Americana



- ROTA 1**  
Ilha das Guianas
- ROTA 2**  
Manta-Manaus
- ROTA 3**  
Quadrante Rondon
- ROTA 4**  
Bioceânica de Capricórnio
- ROTA 5**  
Porto Alegre-Coquimbo

0 180 360 540 km

## Comércio exterior do Acre

O Acre exportou US\$ 45,8 milhões em 2023. Desse total, 21% têm como destino o vizinho Peru (carnes suínas e castanha do Pará respondendo por 78% do total) e outros 5% a vizinha Bolívia (diversos alimentos). Entre 2000 e 2023, as importações do Acre caíram de US\$ 9,8 milhões para US\$ 5,2 milhões.

Os intercâmbios comerciais do Acre com a Bolívia e o Peru só ganharam relevância a partir de 2004 e 2010, respectivamente, após as 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, sinalizando a importância de planos anteriores de integração regional.

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 2023, 22% das vendas do Estado saíram do país por Assis Brasil. Nos próximos anos, o Acre e estados adjacentes podem se beneficiar de caminhos alternativos aos portos do Atlântico, tanto para as exportações intrarregionais quanto para aquelas destinadas aos mercados da Ásia. Atualmente, o Porto de Manaus (30%), acessado desde Porto Velho (RO) por meio da hidrovia do Madeira, concentra parcela expressiva da saída de produtos acreanos. Em 2023, a soja se tornou o principal produto exportado pelo estado, representando mais de 40% do total de vendas do Estado, refletindo o aumento da importância desse cultivo para a economia acreana, o que também reforça a necessidade de novas saídas. 72% da soja exportada pelo Acre teve como destino a Europa.

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 pode se tornar uma alternativa logística para as exportações e importações extrarregionais e intrarregionais do Acre, Rondônia e também Amazonas e Mato Grosso.

## Obras do PAC e a Rota Quadrante Rondon no Acre

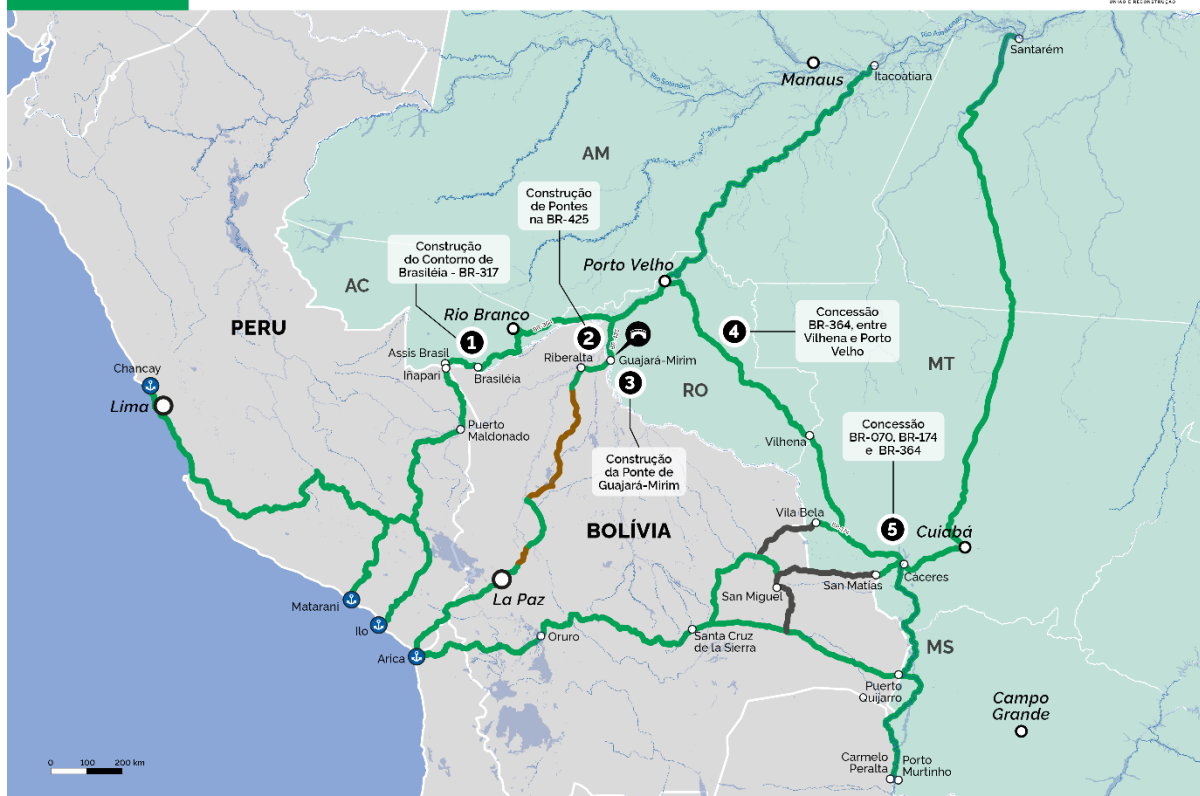
A principal obra do Novo PAC no Acre é a construção do Contorno de Brasiléia, na BR 317, mas duas obras em Rondônia também se destacam como importantes para a consolidação dos acessos aos portos do Pacífico na Rota Quadrante Rondon: a construção de pontes na BR-425 e a ponte de Guajará-Mirim. Além disso, a restauração da BR 364, entre as cidades acreanas de Cruzeiro do Sul e Rio Branco também consta do Novo PAC.

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



## ROTA 3

## Quadrante Rondon



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 para Porto Velho (RO) quanto na direção de Rio Branco para Cruzeiro do Sul.

Também estão no “PAC da Integração”, a linha de transmissão entre Feijó e Cruzeiro do Sul, que permitirá interligar os municípios do interior do ao Sistema Interligado Nacional e, assim, ao resto do país, eliminando a necessidade de geração de energia gerada a base de óleo diesel no meio da floresta Amazônica, que tem alto custo financeiro e ambiental para o Acre.

Integração digital é outro projeto do PAC. A extensão da infovia estadual no Acre está sendo executada pela Rede Brasileira para Educação e Pesquisa (RNP). A obra prevê a conexão, por meio de fibra ótica, de Cruzeiro do Sul, Tarauacá, Feijó, Sena Madureira, passando por Rio Branco e indo até Xapuri, perto da fronteira com a Bolívia.

**Contato de imprensa:** Jivago Cavalcanti (61) 981029616