



A FERROVIA BIOCEÂNICA E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL: IMPLICAÇÕES PARA O ESTADO DO ACRE

**THE BIOCEANIC RAILWAY AND REGIONAL DEVELOPMENT IN THE
SOUTHWESTERN AMAZON: IMPLICATIONS FOR THE STATE OF ACRE**

A FERROVIA BIOCEÂNICA E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL: IMPLICAÇÕES PARA O ESTADO DO ACRE

THE BIOCEANIC RAILWAY AND REGIONAL DEVELOPMENT IN THE SOUTHWESTERN AMAZON: IMPLICATIONS FOR THE STATE OF ACRE

Rodrigo Duarte Soliani¹ | Everaldo Araújo Ferreira² | Mario Sérgio Pedroza Lobão³

Recebimento: 26/10/2025
Aceite: 11/05/2026

¹ Doutor em Tecnologia Ambiental (UNAERP).
Professor do Instituto Federal do Acre.
Rio Branco - AC, Brasil.
E-mail: rodrigo.soliani@ifac.edu.br

³ Doutor em Desenvolvimento Regional e Agronegócio (UNIOESTE). Professor do Instituto Federal do Acre.
Rio Branco - AC, Brasil.
E-mail: mario.lobao@ifac.edu.br

² Doutor em Tecnologias Aplicadas a Animais de Interesse Regional (UFPI). Professor do Instituto Federal do Acre (IFAC).
Rio Branco - AC, Brasil.
E-mail: everaldo.ferreira@ifac.edu.

RESUMO

A configuração logística da América do Sul foi historicamente orientada para o eixo atlântico, o que consolidou baixos níveis de integração intrarregional e acentuou desigualdades territoriais. Nesse contexto, a Ferrovia Bioceânica configura-se como iniciativa estratégica ao conectar Brasil e Peru ao Oceano Pacífico, diversificando rotas de exportação e reposicionando o país nas cadeias globais de valor. Este artigo analisa os impactos potenciais da ferrovia sobre o estado do Acre, território marcado por vulnerabilidades estruturais e baixa inserção em fluxos logísticos. Metodologicamente, adotou-se abordagem qualitativa, exploratória e descritiva, combinando revisão sistemática da literatura (RSL) e análise documental de fontes institucionais e organismos multilaterais. Os resultados indicam que a ferrovia pode reduzir custos logísticos, ampliar a conectividade regional e estimular novas dinâmicas econômicas, mas evidenciam que tais efeitos dependem de políticas territoriais capazes de articular infraestrutura, diversificação produtiva e governança institucional. Na ausência desses mecanismos, grandes projetos de integração tendem a operar como rotas de passagem, com baixa internalização de benefícios no território. Com base nessa análise, o estudo propõe uma diretriz integrada de desenvolvimento regional estruturada em quatro eixos interdependentes — infraestrutura e logística integrada, reconfiguração produtiva, planejamento territorial sustentável e capacitação institucional — destinada a orientar a apropriação territorial dos benefícios da ferrovia. O modelo, de caráter modular e adaptável, pode contribuir para transformar a infraestrutura em vetor de inclusão produtiva, justiça territorial e desenvolvimento sustentado em territórios periféricos atravessados por grandes projetos de integração física no Sul Global.

Palavras-chave: Ferrovia Bioceânica. Desenvolvimento Regional. Integração Logística. Governança Multiescalar. Amazônia Sul-Occidental.

ABSTRACT

The logistics configuration of South America has historically been oriented toward the Atlantic axis, resulting in low levels of intraregional integration and reinforcing territorial inequalities. In this context, the Bioceanic Railway is positioned as a strategic initiative by connecting Brazil and Peru to the Pacific Ocean, diversifying export routes and repositioning the country within global value chains. This article analyzes the potential impacts of the railway on the state of Acre, a territory marked by structural vulnerabilities and limited integration into major logistics flows. Methodologically, the study adopts a qualitative, exploratory, and descriptive approach, combining a systematic literature review (SLR) with documentary analysis of institutional sources and multilateral organizations. The results indicate that the railway may reduce logistics costs, expand regional connectivity, and stimulate new economic dynamics; however, these effects depend on territorial policies capable of articulating infrastructure, productive diversification, and institutional governance. In the absence of such mechanisms, large-scale integration projects tend to operate as transit corridors, with limited internalization of benefits within the territory. Based on these findings, the study proposes an integrated regional development guideline structured around four interdependent axes—integrated infrastructure and logistics, productive reconfiguration, sustainable territorial planning, and institutional capacity-building—aimed at guiding the territorial appropriation of the railway's benefits. The proposed model, modular and adaptable in nature, may help transform infrastructure into a driver of productive inclusion, territorial equity, and sustained development in peripheral territories crossed by major physical integration projects in the Global South.

Keywords: Bioceanic Railway. Regional Development. Logistical Integration. Multilevel Governance. Western Amazon.

INTRODUÇÃO

A configuração logística da América do Sul foi historicamente orientada para o eixo atlântico, em consonância com padrões coloniais de exportação, o que resultou em baixa integração física entre os países do subcontinente (Neves; Honório, 2024). Esse arranjo consolidou-se em corredores voltados aos mercados europeu e norte-americano, deixando vastas áreas interiores, como a Amazônia e a região andina, à margem das principais redes de transporte e comércio (Virga; Miranda; Marchi *et al.*, 2022). Tal estrutura persiste e aprofunda desigualdades territoriais, restringindo a circulação intrarregional e a competitividade internacional, sobretudo pela dependência de rotas tradicionais como o Canal do Panamá (Miller; Hyodo, 2021).

Nesse contexto, a proposta de construção da Ferrovia Bioceânica, conectando o Brasil ao Peru e ao Pacífico, adquire relevância estratégica ao diversificar canais de exportação e reduzir vulnerabilidades externas. Embora existam poucos estudos recentes sobre a ferrovia Brasil–Peru, pesquisas como a de Castro (2021) demonstram que corredores bioceânicos podem atuar como plataformas de desenvolvimento regional ao reduzir custos e ampliar alternativas logísticas. A iniciativa, sustentada por acordos multilaterais entre Brasil, China e Peru, deve ser compreendida



como corredor de integração física e reposicionamento geopolítico, com potencial para redefinir a inserção do Brasil no comércio transcontinental (Guzmán, 2021; Dourado, 2022).

Em 2024, o lançamento das Rotas de Integração Sul-Americana, pelo Ministério do Planejamento e Orçamento, incorporou a Ferrovia Bioceânica como eixo estruturante das rotas de Capricórnio e do Sul, vinculando o projeto ao Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), iniciativa federal voltada à execução e ao acompanhamento de grandes obras de infraestrutura e a mecanismos de monitoramento multilateral (Brasil, 2024). Essa inclusão indica sua transição de iniciativa bilateral para política pública de Estado, objeto de análises técnicas e econômicas conduzidas por ministérios e pelo Congresso Nacional (Brasil, 2025).

A ferrovia tende a ampliar conexões intermodais e a impactar regiões historicamente marginalizadas, como o Acre. Situado na extremidade ocidental da Amazônia, o estado está a mais de 3.000 km dos principais centros econômicos e ocupa posição periférica nos fluxos logísticos nacionais. Com um dos menores PIBs *per capita* do país e forte dependência de transferências de renda (De Souza *et al.*, 2023), o Acre poderia, contudo, tornar-se elo estratégico na articulação Brasil–Peru–Bolívia (Barros *et al.*, 2021).

Experiências anteriores, como a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN/UNASUL), revelam que corredores transnacionais frequentemente operam como rotas de passagem, priorizando fluxos exportadores e beneficiando agentes externos (Melón, 2022). Sem políticas territoriais integradas, tais obras tendem a reproduzir a lógica de enclaves logísticos e ampliar assimetrias produtivas e institucionais. Virga, Miranda e De Marchi (2021) destacam que a efetiva integração amazônica depende da articulação entre conectividade, acessibilidade e capilaridade.

A política das Rotas de Integração Sul-Americana busca mitigar esses riscos por meio de governança interministerial, integração federativa e monitoramento contínuo, o que pode favorecer a internalização dos benefícios da ferrovia no território acreano e estimular maior agregação de valor local (Brasil, 2024). Converter essa oportunidade em desenvolvimento efetivo requer planejamento regional capaz de integrar infraestrutura logística, dinamização produtiva e sustentabilidade ambiental (Barros *et al.*, 2023).



Diante desse panorama, estabelece-se o seguinte problema de pesquisa: quais os impactos potenciais da Ferrovia Bioceânica sobre o Estado do Acre, localizado na Amazônia Sul-Occidental, no contexto das políticas de desenvolvimento regional? Assim, o objetivo deste trabalho é analisar a importância estratégica da Ferrovia Bioceânica para o Brasil, com ênfase nos efeitos sobre o Acre, e propor uma diretriz integrada de desenvolvimento regional alinhada à futura implantação da ferrovia. O estudo busca identificar oportunidades e riscos associados ao projeto e formular um modelo que articule crescimento econômico, inclusão social e conservação ambiental, tríade indispensável ao debate sobre o território amazônico.

Para alcançar esse objetivo, o artigo está estruturado em cinco seções. A primeira discute o contexto de integração continental sul-americana e os fundamentos conceituais que situam a Ferrovia Bioceânica no debate sobre logística, geoeconomia e desenvolvimento regional. Em seguida, apresenta-se a metodologia baseada em revisão sistemática da literatura e análise documental. A terceira seção examina os efeitos da ferrovia sobre o Acre, organizados em quatro eixos analíticos que articulam dimensões logísticas, econômicas, territoriais e socioambientais. Na sequência, são propostas diretrizes integradas de desenvolvimento regional voltadas à apropriação estratégica da infraestrutura pelo território. Por fim, discutem-se os desafios institucionais, sociais e ambientais associados à integração bioceânica, seguidos das considerações finais do estudo.

A FERROVIA BIOCEÂNICA E A RECONFIGURAÇÃO DA INTEGRAÇÃO CONTINENTAL SUL-AMERICANA

A proposta de construção da Ferrovia Bioceânica insere-se no contexto das transformações logísticas e geopolíticas que reconfiguram o Brasil e a América do Sul, marcadas pela busca de maior integração física continental, diversificação das rotas de comércio exterior e reposicionamento estratégico da região nas cadeias globais de produção e circulação (Lopes Filho *et al.*, 2022a; OECD, 2023). Para avaliar sua relevância e seus potenciais impactos sobre o Acre, o referencial teórico articula quatro dimensões interdependentes: integração continental, diversificação modal, reposicionamento geopolítico e viabilidade técnico-econômica, que orientam a análise subsequente.



A relação entre infraestrutura de transporte e desenvolvimento regional ocupa posição central no debate sobre integração territorial e competitividade econômica (Foster *et al.*, 2023; Neves; Honório, 2024). Ferrovias, rodovias e corredores intermodais ampliam a conectividade, reduzem custos logísticos e podem estimular a diversificação produtiva e a reorganização espacial das atividades econômicas (Virga; Marques, 2020). Esses efeitos, contudo, dependem da articulação entre planejamento territorial, políticas produtivas e capacidade institucional local. Na ausência dessa coordenação, grandes obras de infraestrutura tendem a favorecer fluxos econômicos de larga escala sem gerar desenvolvimento regional consistente (Thees; Erschbamer, 2025).

A concepção do projeto remonta ao memorando firmado entre Brasil, China e Peru em 2015, que previu estudos de viabilidade coordenados pela então Empresa de Planejamento e Logística (EPL), atualmente denominada INFRA S.A. (EPL, 2025). Em 2024, o Relatório Rotas de Integração Sul-Americana (Brasil, 2025) incorporou a ferrovia a uma estratégia nacional de planejamento, em cooperação com estados de fronteira e bancos de fomento como Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe (CAF), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA). Diferentemente das iniciativas da IIRSA e do COSIPLAN, centradas em grandes obras de escoamento exportador, a nova política enfatiza governança multiescalar, desenvolvimento territorial e sustentabilidade, com mecanismos de monitoramento interministerial e multilateral.

Embora concebida para ampliar o acesso brasileiro ao Pacífico, a ferrovia enfrenta desafios técnicos e institucionais complexos, entre eles a travessia de áreas ambientalmente sensíveis e a necessidade de coordenação política entre os países envolvidos. O projeto integra a lógica dos corredores de integração voltados à redução de custos de transação e à superação da dependência de rotas atlânticas e do Canal do Panamá. Simulações preliminares indicam reduções expressivas de tempo e custo logístico (Castro, 2021; OECD, 2023), mas tais ganhos dependem de estabilidade política e de uma estrutura institucional capaz de sustentar cooperação regional de longo prazo.

A Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2024) ressalta que a integração física só produz efeitos estruturantes quando articulada a políticas produtivas e territoriais. Nesse sentido, a ligação direta entre Santos e o litoral peruano pode reduzir distâncias e tempos de transporte



nas trocas com a Ásia, especialmente com a China, principal parceiro comercial do Brasil (Barros; Carneiro, 2025; Guzmán, 2021). Essa visão converge com abordagens que associam infraestrutura e competitividade regional, apontando que ganhos logísticos duradouros dependem de governança multinível e desenvolvimento territorial articulado (Foster *et al.*, 2023; Virga; Marques, 2020; CAF, 2022; Thees; Erschbamer, 2025).

O debate aproxima-se da literatura de geoeconomia aplicada à *Belt and Road Initiative* (BRI), que interpreta grandes corredores como instrumentos de inserção estratégica global. Enquanto a IIRSA priorizava conectividade física voltada ao escoamento de commodities, a BRI integra infraestrutura, investimento e financiamento como formas de influência geopolítica (Rodrigues, 2022). Estudos de Virga e Marques (2020) e Lopes Filho *et al.* (2022b) indicam que projetos como a Ferrovia Bioceânica articulam fluxos comerciais, capitais externos e disputas de poder em escala global, configurando uma nova lógica de interdependência no Sul Global.

Sob a ótica das cadeias de suprimentos, a competitividade regional depende da eficiência integrada da rede logística, princípio essencial da gestão da cadeia de suprimentos (Anwar *et al.*, 2025). Corredores como a Ferrovia Bioceânica reduzem custos, sincronizam fluxos e reforçam a resiliência produtiva, articulando-se aos debates sobre eficiência operacional e sustentabilidade logística (Acero *et al.*, 2022; Lazar *et al.*, 2021; Rahman *et al.*, 2023).

No Brasil, a predominância do transporte rodoviário, responsável por cerca de 65% das cargas, mantém custos elevados e alto consumo de combustíveis fósseis, limitando a competitividade em longas distâncias (De Souza *et al.*, 2022; Soliani *et al.*, 2022; Guimarães *et al.*, 2023). A ampliação da malha ferroviária representa alternativa mais eficiente e ambientalmente viável, mas requer investimentos contínuos e coordenação federativa (Gonçalves *et al.*, 2022).

Sob a dimensão geopolítica, a ferrovia pode redefinir o eixo econômico da América do Sul, fortalecendo a integração Brasil–Peru–Bolívia e consolidando o país como ator relevante na logística hemisférica (Guzmán, 2021). Sua possível vinculação à Nova Rota da Seda amplia a inserção do Brasil nas cadeias logísticas globais (Dourado, 2022), embora suscite debates sobre dependência financeira e tecnológica e sobre as assimetrias de poder associadas à presença chinesa na infraestrutura latino-americana (Colom-Jaén; Mateos, 2022).



Mais que uma via de transporte, a Ferrovia Bioceânica configura-se como nó estratégico de integração regional e global, com potencial para conectar o Acre e outros estados periféricos a fluxos produtivos de maior escala (Lopes Filho *et al.*, 2022a; Melón, 2022). Essa inserção recoloca o debate na dinâmica global das cadeias de suprimentos, em que corredores logísticos funcionam como plataformas de agregação de valor local (Alavi-Borazjani *et al.*, 2025). Para que tais benefícios sejam internalizados, é necessário articular hubs intermodais, Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) e políticas de inovação regional. Sem esses instrumentos, há risco de a ferrovia reproduzir padrões de dependência típicos do Sul Global (Mudimu *et al.*, 2025).

A Ferrovia Bioceânica constitui um campo de articulação entre dimensões técnicas, econômicas e políticas que redefinem os corredores de integração na América do Sul. Para estados periféricos como o Acre, ela representa uma oportunidade singular de superar barreiras logísticas e de ampliar as condições de crescimento regional sustentável, em consonância com Lobão (2024), que identifica a insuficiência logística como um dos maiores obstáculos ao desenvolvimento amazônico.

METODOLOGIA

O estudo adota uma abordagem qualitativa, de natureza exploratória e descritiva, voltada à compreensão dos fundamentos estratégicos da Ferrovia Bioceânica e à análise de seus possíveis desdobramentos para o estado do Acre (Yadav, 2022). A estratégia metodológica combina Revisão Sistemática da Literatura (RSL) e pesquisa documental baseada em fontes técnico-institucionais nacionais e multilaterais. Essa articulação assegura consistência conceitual e aderência empírica: a RSL permite mapear abordagens teóricas e lacunas de pesquisa (Sauer; Seuring, 2023), enquanto a análise documental incorpora a dimensão política e institucional do projeto (Morgan, 2022).

A fundamentação teórica apresentada na seção anterior também orienta a organização do desenho metodológico, a definição dos critérios de coleta de dados e os parâmetros de análise do estudo. A partir da RSL, foram identificadas quatro dimensões analíticas recorrentes no debate sobre infraestrutura logística e desenvolvimento regional, que orientaram a seleção das fontes documentais e a interpretação das evidências empíricas.



ETAPAS DE COLETA E ANÁLISE

A RSL foi conduzida conforme as diretrizes de Sauer e Seuring (2023) e o protocolo PRISMA (Page *et al.*, 2021), assegurando transparência e reprodutibilidade. O objetivo foi identificar abordagens teóricas e empíricas sobre integração continental sul-americana, planejamento regional e sustentabilidade amazônica. A partir de leitura exploratória de documentos da CEPAL, OECD e IPEA, definiram-se quatro eixos analíticos recorrentes: (i) infraestrutura logística e desenvolvimento; (ii) integração continental sul-americana; (iii) planejamento territorial multiescalar; e (iv) sustentabilidade na Amazônia.

A busca bibliográfica foi realizada entre março e abril de 2025 nas bases SciELO, Scopus e Web of Science, considerando o período 2015–2025, ano que marca o memorando Brasil–China–Peru. Incluíram-se publicações em português e inglês, com descritores combinados por operadores booleanos. Foram selecionados artigos revisados por pares que abordassem corredores de integração física e apresentassem métricas de desempenho logístico, excluindo-se duplicatas, estudos anteriores a 2015 e trabalhos sem interface logística.

A triagem foi conduzida de forma independente pelos autores, com eventuais divergências resolvidas por consenso. Dos 426 registros identificados, 38 atenderam aos critérios de inclusão e compuseram o conjunto final de estudos analisados. Os trabalhos foram organizados em matriz analítica e codificados tematicamente conforme a técnica de análise de conteúdo de Bardin (2016), cuja consistência foi validada por consenso entre os avaliadores, permitindo evidenciar convergências, lacunas e padrões conceituais que sustentaram o quadro teórico do estudo.

Complementarmente, a pesquisa documental analisou relatórios ministeriais, notas legislativas, diagnósticos regionais e publicações de organismos multilaterais, priorizando fontes recentes e de relevância técnica. A análise, também orientada pela técnica de Bardin (2016) e apoiada pelo *software* NVivo 15, favoreceu a rastreabilidade das evidências e a integração entre literatura e documentos institucionais. As fontes foram categorizadas segundo os quatro eixos analíticos definidos na RSL, permitindo reconhecer padrões, convergências e dissonâncias entre perspectivas acadêmicas e políticas.

Por fim, a triangulação entre os resultados da RSL e da pesquisa documental, sintetizada no Quadro 1, configurou um mapa de evidências que fundamentou a formulação das diretrizes apresentadas na seção seguinte.



CONSTRUÇÃO DAS DIRETRIZES INTEGRADAS

Com base nas evidências sistematizadas na RSL e na análise documental, procedeu-se à síntese empírica e conceitual dos resultados, a partir da qual foram identificadas convergências temáticas que orientaram a formulação dos eixos de uma diretriz integrada de desenvolvimento regional voltada ao aproveitamento estratégico da Ferrovia Bioceânica. As diretrizes foram estruturadas em quatro eixos interdependentes: (i) infraestrutura e logística integrada, voltada à inserção do Acre em fluxos regionais e globais; (ii) reconfiguração produtiva e inserção econômica, direcionada à dinamização de cadeias locais e à agregação de valor; (iii) planejamento territorial e sustentabilidade, com foco na mitigação de riscos socioambientais e na promoção da justiça territorial; e (iv) capacitação institucional e desenvolvimento humano, orientada ao fortalecimento das capacidades técnicas e administrativas.

Cada eixo contempla objetivos, instrumentos, atores responsáveis, fontes de financiamento e indicadores de acompanhamento. A diretriz incorpora transversalmente os princípios de sustentabilidade e governança multiescalar, articulando mecanismos de coordenação voltados à redução de custos logísticos e à ampliação da internalização dos benefícios da ferrovia no território.

A FERROVIA BIOCEÂNICA E SEUS IMPACTOS POTENCIAIS NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ACRE

A implantação da Ferrovia Bioceânica representa uma inflexão na posição geoeconômica do Acre. Historicamente situado à margem dos grandes fluxos logísticos e produtivos, o estado caracteriza-se por isolamento territorial, baixa densidade populacional, infraestrutura limitada e forte dependência de transferências de renda. Cerca de 46% da população concentra-se em Rio Branco, enquanto 25% dos domicílios estão em áreas rurais com acesso restrito a mercados e serviços (Cedeplar, 2023a). O Acre ocupa a 25ª posição no *Ranking* de Competitividade dos Estados (CLP, 2024), mantendo desempenho modesto mesmo com avanços em capital humano e infraestrutura. Nesse cenário, a ferrovia se projeta como vetor estruturante capaz de alterar a lógica de integração do estado à economia nacional e sul-americana.



A análise dos resultados foi organizada em quatro eixos interdependentes, definidos na RSL e aprofundados na análise documental. Esses eixos funcionam como lentes interpretativas para compreender os impactos potenciais da ferrovia sobre o Acre, articulando dimensões logísticas, econômicas, territoriais e socioambientais, conforme Quadro 1.

Quadro 1 | Eixos analíticos da RSL, fundamentos empíricos e implicações para a Ferrovia Bioceânica

Eixo analítico	Fontes de evidência	Desafios centrais	Impacto esperado
Infraestrutura logística como vetor de desenvolvimento	Mais de 90% das cargas do Acre dependem do modal rodoviário. Estado em 24º lugar em infraestrutura.	Precariedade rodoviária e ausência de alternativas multimodais.	Redução do isolamento estrutural e ampliação da inserção em cadeias nacionais e internacionais.
Integração continental sul-americana	Brasil (2024) e Agenda Acre (2022) destacam corredores bioceânicos como estratégia de inserção.	Superação da dependência exclusiva do Atlântico e do Canal do Panamá.	Consolidação do Acre como elo Brasil–Peru–Ásia, favorecendo acesso a mercados asiáticos.
Planejamento territorial multiescalar	A capital Rio Branco concentra 46% da população e mais de 58% do PIB. 93,38% dos imóveis rurais em situação informal.	Concentração urbana e baixa conectividade intermunicipal.	Possibilidade de fortalecimento de municípios intermediários, desde que apoiadas por políticas urbanas e fundiárias.
Sustentabilidade no contexto Amazônia	Desmatamento médio anual de 9,2 mil ha entre 2020 e 2022. 66% da população depende de transferências de renda.	Vulnerabilidades socioambientais e sociais.	Exigência de governança ambiental robusta e consulta a populações locais.

Fonte: elaborado pelos autores (2025).

A ferrovia tem potencial para reduzir o isolamento logístico do Acre, cujos acessos terrestres se restringem às BR 364 e BR 317, frequentemente afetadas por interrupções sazonais e altos custos de manutenção (Acre, 2023a). Em 2021, 98,4% da malha pavimentada apresentou problemas, elevando em 67% o custo operacional do transporte (CNT, 2022). A conexão ao porto de Chancay, no Peru, poderá diminuir distâncias e custos de exportação, aproximando o estado dos mercados asiáticos e ampliando o escoamento de produtos madeireiros, de origem animal e da castanha do pará, que representam 75% das exportações acreanas (Cedeplar, 2023b).

O funcionamento eficiente da ferrovia dependerá de coordenação entre modais e de gestão fronteiriça articulada, com regularidade de serviços, integração aduaneira e infraestrutura de apoio. O efeito ambiental líquido ainda é incerto e varia conforme a proporção entre trechos rodoviários e ferroviários e a taxa de ocupação de vagões e embarcações (Soliani, 2021).

A economia do Acre mantém forte dependência do setor público, responsável por cerca de 50% do PIB estadual (Cedeplar, 2023a), característica associada à baixa diversificação produtiva e às limitações estruturais do ecossistema regional de inovação e desenvolvimento econômico (Silva *et al.*, 2025). Nesse contexto, a ferrovia pode impulsionar cadeias produtivas regionais em áreas como agroindústria, produtos florestais não madeireiros, agricultura familiar e pecuária de ciclo curto, criando condições para a formação de polos industriais integrados. A ZPE de Senador Guimard, atualmente subutilizada, poderia tornar-se um ponto estratégico para o escoamento da produção local, conectando-a a mercados internacionais, especialmente os dos Estados Unidos e da Ásia (Acre, 2023a). O avanço dessa diversificação dependerá, contudo, de planejamento setorial consistente e de incentivos fiscais coordenados, pois, sem essas medidas, há risco de concentração de benefícios em agentes externos e de manutenção de atividades de baixo valor agregado.

O Acre apresenta estrutura urbana concentrada, com Rio Branco respondendo por 46% da população, 58% do PIB e 61,5% das empresas formais (Acre, 2023a). A ferrovia pode contribuir para fortalecer municípios intermediários como Cruzeiro do Sul, Sena Madureira e Brasiléia, ampliando a conectividade e reduzindo a fragmentação territorial. Para que isso ocorra, são necessárias políticas de ordenamento urbano e regularização fundiária, considerando que 93,38% dos imóveis rurais, que correspondem a 55% da área ocupada, não possuem titulação formal (Mastrangelo *et al.*, 2019).

A gestão da ferrovia requer governança multiescalar que envolva União, estados e municípios, de modo a assegurar que os ganhos logísticos se traduzam em encadeamentos produtivos e serviços territoriais. Essa coordenação precisa incluir instrumentos de informação compartilhada, contratos de operação integrada e mecanismos de participação social nas decisões.

Os impactos sociais e ambientais estão diretamente ligados aos resultados econômicos. Atualmente, 66% da população acreana depende de programas de transferência de renda (Cedeplar, 2023a) e mais de metade da força de trabalho atua na informalidade (CLP, 2024). A ferrovia pode



contribuir para aumentar a arrecadação estadual e criar espaço fiscal para investimentos em educação, saúde e infraestrutura básica, estimulando a inclusão social.

A expansão econômica, contudo, pode intensificar pressões sobre o meio ambiente. O desmatamento aumentou de 682 km² em 2019 para 847 km² em 2022 (Acre, 2023b), o que evidencia a necessidade de instrumentos eficazes de regulação e licenciamento ambiental, bem como de consulta prévia e informada às populações locais. O desafio está em conciliar eficiência logística e sustentabilidade ecológica, condição indispensável para que a ferrovia contribua para o desenvolvimento amazônico de longo prazo.

A partir dos quatro eixos analisados, observa-se que a Ferrovia Bioceânica tem potencial para redefinir o papel territorial do Acre ao conectá-lo às cadeias logísticas sul americanas e asiáticas. O alcance desses impactos dependerá da capacidade regional de planejamento e de governança integrada. Sem uma estratégia territorial articulada, o risco é que o projeto se restrinja a uma rota de passagem, reproduzindo padrões de dependência e vulnerabilidade típicos da Amazônia. Nesse sentido, a formulação de diretrizes integradas de desenvolvimento regional, que articulem infraestrutura, diversificação produtiva, sustentabilidade e capacitação institucional, é condição necessária para que os benefícios da ferrovia sejam distribuídos de forma equilibrada e duradoura.

DIRETRIZES DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL PARA O ACRE NO CONTEXTO DA FERROVIA BIOCEÂNICA

Com base na análise dos impactos potenciais da Ferrovia Bioceânica sobre o Acre, propõem-se diretrizes voltadas ao desenvolvimento regional, orientadas à apropriação estratégica da infraestrutura pelo território. Parte-se do princípio de que a presença da ferrovia, por si só, não assegura efeitos redistributivos nem estruturantes. Para que o Acre transforme sua posição geográfica em vantagem competitiva, é necessário articular ações coordenadas, mobilização social e planejamento territorial em diferentes escalas.

Nesse sentido, foram definidos quatro eixos integrados: (i) infraestrutura e logística integrada, (ii) reconfiguração produtiva e inserção econômica, (iii) planejamento territorial e sustentabilidade, (iv) capacitação institucional e desenvolvimento humano. Esses eixos foram concebidos para



enfrentar riscos já identificados, como a possibilidade de a ferrovia operar apenas como rota de passagem, a persistência da dependência de commodities, a informalidade fundiária e a fragilidade institucional. A síntese desses eixos está representada na Figura 1.

Figura 1 | Eixos integrados da diretriz de desenvolvimento regional do Acre no contexto da Ferrovia Bioceânica



Fonte: elaborado pelos autores (2025).

O primeiro eixo propõe consolidar a ferrovia como base de uma malha logística regional intermodal, capaz de conectar o Acre às principais redes de transporte nacionais e internacionais. Recomenda-se a criação de plataformas logísticas que integrem a ferrovia às rodovias federais (BR 364 e BR 317) e aos portos fluviais das bacias do Purus e Juruá. A instalação de terminais intermodais em municípios com potencial de centralidade pode ampliar o alcance da infraestrutura e favorecer a inclusão territorial (Bergqvist; Monios, 2021). A digitalização dos sistemas logísticos, associada a tecnologias de rastreamento e controle, é fundamental para assegurar operações seguras, previsíveis e sustentáveis. Essas medidas elevam a eficiência operacional e fortalecem a resiliência das cadeias de suprimentos, reduzindo vulnerabilidades a interrupções externas e variações climáticas (Spieske;

Birkel, 2021).

O segundo eixo trata da ativação econômica do território. A apropriação efetiva de corredores logísticos requer políticas de estímulo à produção local, alinhadas às especializações regionais (Abrita *et al.*, 2023). No Acre, destacam-se cadeias compatíveis com sua vocação, como produtos florestais não madeireiros, agricultura familiar, pecuária de ciclo curto e agroindústrias de pequeno e médio porte. Para capturar valor no território, recomenda-se reposicionar a ZPE de Senador Guiomard e o Polo Industrial de Rio Branco, articulando linhas de crédito, assistência técnica, inovação e incentivos à formalização de produtores locais. Uma estrutura produtiva diversificada e inovadora pode ampliar a resiliência econômica e reduzir a exposição do estado a oscilações de mercado e choques externos.

O terceiro eixo aborda o ordenamento territorial e a sustentabilidade socioambiental. A ferrovia atravessa áreas de alta sensibilidade ecológica e social, o que exige mecanismos de regularização fundiária, mediação de conflitos e consulta às populações afetadas. Propõe-se instituir um consórcio interestadual de planejamento e monitoramento, com participação de entes federativos, órgãos ambientais, setor produtivo e sociedade civil. Inspirado no Consórcio Amazônia Legal (CAL), esse arranjo coordenaria investimentos, supervisionaria impactos e asseguraria que o projeto ferroviário seja conduzido dentro de um modelo de desenvolvimento que respeite a integridade ambiental e promova governança territorial inclusiva (Teixeira; Cichovski, 2023).

O quarto eixo enfatiza a formação de capacidades locais como condição para que o Acre se beneficie plenamente da ferrovia. Recomenda-se implementar programas de qualificação técnica e profissional voltados à operação logística, à gestão de cadeias produtivas e à inovação regional. Municípios com baixa capacidade administrativa devem receber apoio à modernização institucional, abrangendo planejamento urbano, arrecadação fiscal, regulação fundiária e gestão ambiental (Nascimento *et al.*, 2023). A articulação com universidades, institutos federais e centros de pesquisa é decisiva para gerar conhecimento aplicado, apoiar decisões públicas e desenvolver soluções tecnológicas adaptadas às realidades locais (Brondizio *et al.*, 2021).

Para tornar a diretriz exequível, a Figura 2 sintetiza, por eixo, as ações principais, os responsáveis, os indicadores de acompanhamento e os riscos com respectivas medidas de mitigação. O conjunto funciona como roteiro de implementação e como base para monitoramento contínuo.



Figura 2 | Matriz de implementação da diretriz por eixo

Eixo	Objetivo	Ações chave	Responsáveis	Indicadores de acompanhamento	Riscos e mitigação
Infraestrutura e logística integrada	Consolidar malha intermodal eficiente e previsível	Terminais intermodais nas BR 364 e BR 317 e em portos fluviais; facilitação de fronteira (janela única, pré despacho); digitalização e rastreabilidade com contratos de capacidade	Liderança: Governo do Acre e Ministério dos Transportes / Apoio: prefeituras, Receita Federal, ANTT, operadores ferroviários e portuários	Tempo porta a porta Acre a Pacífico; confiabilidade do serviço (% viagens no prazo); tempo médio de fronteira	Gargalos de fronteira e atrasos → acordos operacionais; plano de manutenção crítica
Reconfiguração produtiva e inserção econômica	Dinamizar cadeias locais e diversificar a pauta exportadora	Reposicionar ZPE e Polo Industrial; crédito e garantias com conteúdo local; encadeamentos com compras locais e assistência técnica	Liderança: Sec. Desenvolvimento do Acre / Apoio: SEBRAE, SENAI, Apex, MAPA, bancos públicos, setor privado	Valor agregado local nas exportações; taxa de uso da ZPE; empregos formais em logística e transformação	Especialização em commodities → portfólios por vocação; baixa capacidade técnica → hubs de assistência
Planejamento territorial e sustentabilidade	Ancorar a ferrovia em ordenamento e salvaguardas	ZEE e regularização fundiária; planos diretores e de mobilidade para acesso a terminais; monitoramento socioambiental participativo	Liderança: Meio Ambiente e Planejamento do Acre e prefeituras / Apoio: órgãos federais ambientais, MP, sociedade civil, universidades	Desmatamento anual no corredor; área rural regularizada; condicionantes cumpridas	Desmatamento e conflitos → pactos territoriais, fiscalização orientada por risco; judicialização → transparência de dados
Capacitação institucional e desenvolvimento humano	Fortalecer capacidades estatais e capital humano	Consórcio de governança multiescalar e central de projetos; trilhas de formação técnica (IFAC, UFAC, SENAI); modernização administrativa municipal	Liderança: Casa Civil e Planejamento do Acre / Apoio: prefeituras, IFAC, UFAC, escolas de governo, bancos e organismos multilaterais	Servidores capacitados ao ano; captação de recursos externos; execução de projetos (R\$ executados/previsitos)	Rotatividade e restrições fiscais → cooperações e incentivos; fragmentação decisória → comitê executivo

Fonte: elaborado pelos autores (2025).

A diretriz se operacionaliza de modo articulado. No eixo de infraestrutura e logística integrada, priorizam-se ligações alimentadoras e gestão de fronteira, assegurando que os ganhos de tempo obtidos com a conexão ao Pacífico se traduzam em previsibilidade operacional. A digitalização dos fluxos e a formalização de contratos de capacidade ajudam a reduzir variabilidades e sustentar o desempenho do sistema.

O eixo de reconfiguração produtiva e inserção econômica atua no reposicionamento da ZPE e do Polo Industrial, vinculando crédito e incentivos à inovação e à geração de conteúdo local. Programas de encadeamentos produtivos e compras regionais podem ampliar a integração das cadeias e evitar a dependência de commodities.

No eixo de planejamento territorial e sustentabilidade, o foco está em ordenamento fundiário e gestão do uso do solo para orientar a ocupação no entorno dos terminais e eixos de acesso. O monitoramento participativo e a transparência fortalecem as salvaguardas ambientais e reduzem riscos de judicialização.

Por fim, o eixo de capacitação institucional e desenvolvimento humano prevê um consórcio de governança multiescalar, responsável por coordenar projetos e decisões. Combina trilhas formativas com a modernização administrativa municipal, fortalecendo a execução e a retenção de capacidades técnicas nos municípios.

Considerando que a Ferrovia Bioceânica se insere no contexto da Iniciativa Cinturão e Rota, a diretriz também incorpora a dimensão geoeconômica. Recomenda-se promover a participação ativa do Acre em redes diplomáticas, fóruns interestaduais e instâncias de cooperação internacional, de modo a ampliar sua capacidade de negociação e assegurar que investimentos externos estejam vinculados a contrapartidas sociais, ambientais e tecnológicas.

As diretrizes propostas não visam substituir políticas existentes, mas atuar como modelo integrador, orientando a conversão da ferrovia em instrumento de desenvolvimento regional sustentável. Sua estrutura modular e adaptável permite implementação progressiva, acompanhando o avanço do projeto ferroviário e a consolidação das capacidades locais. Ao combinar infraestrutura, diversificação produtiva, sustentabilidade e formação institucional, a proposta busca transformar a Ferrovia Bioceânica em eixo de integração e de geração de valor territorial, contribuindo para uma nova dinâmica de desenvolvimento na Amazônia Sul Ocidental.

INTEGRAÇÃO REGIONAL E DESAFIOS DA APROPRIAÇÃO LOCAL DA FERROVIA BIOCEÂNICA

A proposta de diretrizes apresentada neste estudo parte do entendimento de que a Ferrovia Bioceânica pode atuar como vetor estratégico de desenvolvimento regional, desde que seus efeitos sejam antecipados, planejados e territorialmente ancorados. A materialização dessa diretriz, contudo, enfrenta desafios que ultrapassam a dimensão técnica e envolvem aspectos institucionais, financeiros e políticos.

Um primeiro ponto de atenção refere-se à assimetria entre os ritmos de implantação da ferrovia e o tempo de maturação das políticas regionais. Enquanto o projeto ferroviário segue a lógica de investimentos de grande porte e cronogramas de engenharia, a reconfiguração produtiva e institucional do Acre exige processos de médio e longo prazo, ainda limitados por capacidades locais frágeis. Essa defasagem pode gerar apropriação desigual dos benefícios, com concentração de ganhos em agentes externos e agravamento de desigualdades já observadas, como a dependência de transferências de renda (66% da população) e a informalidade fundiária que alcança 93,38% dos imóveis rurais (Cedeplar, 2023a; Mastrangelo *et al.*, 2019).



A leitura geoeconômica do projeto amplia esse diagnóstico. Ao mesmo tempo em que a Ferrovia Bioceânica pode conectar o Acre e o Brasil às cadeias produtivas globais, também insere o território em uma rede de dependências financeiras e tecnológicas, vinculada à presença chinesa em setores estratégicos. A ferrovia, portanto, deve ser compreendida como parte da BRI, na qual a infraestrutura logística se associa a disputas de influência regional e global. Esse enquadramento demonstra que o empreendimento transcende a dimensão de transporte, configurando-se como instrumento de inserção estratégica que pode tanto ampliar a competitividade regional quanto reproduzir novas assimetrias de poder. Assim, compreender seus efeitos requer avaliar simultaneamente as oportunidades de integração produtiva e os riscos de subordinação geopolítica, reforçando a necessidade de uma diretriz regional capaz de equilibrar essas tensões.

Esse cenário evidencia um ponto decisivo para a interpretação do projeto: a ampliação da conectividade logística não se converte automaticamente em desenvolvimento territorial socialmente distribuído. Em regiões amazônicas historicamente subordinadas a circuitos externos de valorização, grandes infraestruturas podem intensificar a fluidez dos fluxos econômicos sem alterar, na mesma medida, as condições de vida das populações locais, além de transferirem ao território os custos ecológicos e sociais da integração (Hecht *et al.*, 2024). Por isso, a questão central não reside apenas em saber se a ferrovia ampliará a competitividade regional, mas em definir sob quais arranjos institucionais, ambientais e políticos essa competitividade poderá ser territorialmente apropriada.

Essa preocupação converge com o debate sobre governança multiescalar desenvolvido por Virga, Miranda e De Marchi (2021), segundo o qual a integração física amazônica depende da coordenação entre diferentes níveis de governo e da articulação de três dimensões complementares: conectividade, acessibilidade e capilaridade. Na ausência dessa coordenação, os corredores logísticos tendem a reproduzir desigualdades, funcionando como rotas de passagem que conectam mercados globais sem integrar os territórios que atravessam. Experiências anteriores da Iniciativa para a IIRSA confirmam esse risco, pois a ausência de políticas territoriais articuladas resultou em impactos territoriais localizados, desorganização fundiária e limitada dinamização econômica (Melón, 2022).

Nesse contexto, a política das Rotas de Integração Sul-Americana (Brasil, 2024) busca mitigar esses riscos ao prever que os corredores bioceânicos, como as Rotas do Sul e de Capricórnio,



sejam acompanhados por arranjos interministeriais, integração federativa e mecanismos de monitoramento. Ao incluir a Ferrovia Bioceânica como projeto estratégico de Estado, a política indica um esforço de superação da lógica exportadora e reafirma a necessidade de internalizar benefícios em nível territorial.

Outro desafio diz respeito à capacidade institucional dos governos subnacionais para coordenar políticas públicas em escala regional. O Acre apresenta limitações em arrecadação, corpo técnico e infraestrutura de gestão, especialmente nos municípios menores (Acre, 2023b; Acre, 2023c). A diretriz proposta busca enfrentar esse obstáculo por meio da criação de um consórcio de governança multiescalar, mas sua efetividade dependerá da consolidação de arranjos intergovernamentais estáveis, com definição clara de competências, recursos e responsabilidades. Esse ponto dialoga diretamente com a literatura sobre governança multinível, que enfatiza a necessidade de equilibrar funções entre escalas locais, nacionais e regionais para evitar que a assimetria institucional inviabilize a apropriação dos benefícios.

A variável ambiental também impõe condicionantes importantes. Embora o discurso oficial relacione a ferrovia à sustentabilidade pela substituição do modal rodoviário, sua implantação em território amazônico envolve riscos concretos de desmatamento, pressão fundiária e conflitos socioambientais. Esses riscos não podem ser tratados apenas por meio de compensações, mas requerem planejamento territorial ativo, regulação fundiária antecipada e mecanismos de controle social. A política das Rotas de Integração Sul-Americana reforça essa visão ao sustentar que a integração física somente produzirá efeitos estruturantes quando associada a políticas ambientais e sociais, reconhecendo que sustentabilidade e governança são dimensões inseparáveis da agenda bioceânica (Brasil, 2024).

Apesar dos desafios, a diretriz formulada neste estudo tem valor estratégico ao mediar um projeto de escala continental e um território historicamente marginalizado. O Acre ocupa a 25ª posição no *Ranking* de Competitividade dos Estados e apresenta um dos menores PIBs *per capita* do país (CLP, 2024), o que evidencia sua vulnerabilidade estrutural. As diretrizes propostas buscam reduzir a distância entre dinâmicas globais e locais, criando instrumentos para internalizar os benefícios da ferrovia de forma planejada e equitativa.



A incorporação de um eixo dedicado à capacitação institucional e ao desenvolvimento humano amplia a consistência da proposta, pois estabelece conexões entre infraestrutura, economia, território, instituições e sociedade. Sob essa perspectiva, a diretriz constitui referencial conceitual e guia prático para políticas de integração bioceânica que conciliem competitividade, justiça territorial e sustentabilidade.

Embora formulada a partir da realidade acreana, a diretriz pode servir como referência para outras regiões afetadas por grandes projetos logísticos. Sua estrutura modular e orientada por eixos permite adaptações conforme contextos institucionais distintos. Ao articular instrumentos já existentes de planejamento, como planos diretores, zoneamentos ecológico-econômicos e políticas estaduais de desenvolvimento, a proposta amplia sua viabilidade política e operacional. No caso do Acre, representa uma oportunidade concreta de alinhar integração logística, dinamização produtiva e sustentabilidade territorial, contribuindo para transformar a Ferrovia Bioceânica em instrumento efetivo de desenvolvimento regional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo analisou a importância estratégica da Ferrovia Bioceânica para o Brasil, com ênfase em seus impactos potenciais sobre o estado do Acre. A partir de uma RSL e de uma pesquisa documental baseada em fontes oficiais e institucionais, foram formuladas diretrizes de desenvolvimento regional orientadas à apropriação territorial da infraestrutura. O estudo demonstrou que, embora a ferrovia represente uma oportunidade relevante de diversificação logística e reposicionamento geoeconômico, seus benefícios não se concretizam de forma automática. Sua efetivação depende da capacidade de articular políticas regionais integradas que assegurem inclusão produtiva, sustentabilidade e governança territorial.

Os resultados evidenciaram que o Acre apresenta vulnerabilidades históricas, como baixa diversificação econômica, elevada dependência de transferências de renda e fragilidade institucional, que podem restringir sua capacidade de se beneficiar plenamente de um projeto dessa magnitude. As diretrizes propostas, estruturadas em quatro eixos (infraestrutura e logística integrada, reconfiguração produtiva e inserção econômica, planejamento territorial e sustentabilidade, capacitação institucional



e desenvolvimento humano) buscam responder a esses desafios. A proposta oferece um modelo sistêmico voltado a alinhar crescimento econômico, justiça territorial e coordenação multiescalar, representando uma oportunidade concreta de transformar a ferrovia em política pública indutora do desenvolvimento regional, em sintonia com as especificidades do território amazônico.

Do ponto de vista acadêmico, o estudo contribui ao integrar debates sobre logística internacional, governança territorial e geoeconomia, evidenciando a Ferrovia Bioceânica como campo de articulação entre cadeias globais de suprimentos e dinâmicas regionais. Em termos práticos, a diretriz proposta oferece subsídios para políticas públicas voltadas à internalização dos benefícios de grandes empreendimentos logísticos, com potencial de replicação em outros territórios periféricos do Sul Global.

Como limitação, reconhece-se a ausência de dados primários sobre a percepção de atores locais, o que restringe a análise às evidências documentais e secundárias. Pesquisas futuras poderão aprofundar essa dimensão, incorporando a perspectiva de governos subnacionais, comunidades e setores produtivos diretamente envolvidos na ferrovia. Recomenda-se, ainda, a realização de estudos comparativos com outros corredores bioceânicos e com experiências associadas à Iniciativa Cinturão e Rota, a fim de ampliar a compreensão sobre os mecanismos que condicionam a apropriação regional dos benefícios da integração física.



REFERÊNCIAS

- ABRITA, M. B. *et al.* Dynamics of local productive arrangements in the municipalities of Mato Grosso do Sul considering the transformations of the Bioceanic Corridor. **PloS One**, v. 18, n. 4, e0284023, 2023.
- ACERO, B.; SAENZ, M. J.; LUZZINI, D. Introducing synchromodality: One missing link between transportation and supply chain management. **Journal of Supply Chain Management**, v. 58, n. 1, p. 51–64, 2022.
- ACRE. **Agenda Acre 10 Anos**. Belo Horizonte: Governo do Acre; Fundação Dom Cabral, 2023a.
- ACRE. **Projeto de Lei nº 162/2023: Dispõe sobre o Plano Plurianual – PPA do Estado para o quadriênio 2024-2027**. Diário Oficial do Estado do Acre, Rio Branco, 2023b.
- ACRE. **Plano Estratégico de Governo**. Rio Branco: Secretaria de Estado de Planejamento, 2023c.
- ALAVI-BORAZJANI, S. A. *et al.* An overview of critical success factors for digital Shipping Corridors: A roadmap for maritime logistics modernization. **Sustainability**, v. 17, n. 12, p. 5537, 2025.
- ANWAR, U. A. A. *et al.* Supply chain integration as the implementation of strategic management in improving business performance. **Discover Sustainability**, v. 6, n. 1, 2025.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.
- BARROS, P. S.; CARNEIRO, H. C. Chancay, o Brasil e a América do Sul: considerações sobre o megaporto peruano e a integração da infraestrutura regional. **Boletim de Economia e Política Internacional (BEPI)**, n. 40, p. 131–156, 2025.
- BARROS, P. S. *et al.* Corredores bioceânicos e agronegócio: o caso do algodão brasileiro. In: **Agropecuária Brasileira: evolução, resiliência e oportunidades**. Brasília: Ipea, 2023. p. 175–192.
- BARROS, P. S. *et al.* **A Ponte do Abunã e a Integração da Amacro ao Pacífico**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Notas Técnicas, p. 1–33, 2021.
- BERGQVIST, R.; MONIOS, J. Drivers for migration of an intermodal network hub from a port to an inland terminal. **Journal of Transport Geography**, v. 91, p. 102981, 2021.
- BRASIL. **Rotas de integração Sul-Americana**. Brasília: Ministério do Planejamento e Orçamento, Secretaria de Articulação Institucional, 2024.
- BRASIL. **Ministério dos Transportes, Casa Civil e delegação chinesa discutem implantação do Corredor Bioceânico Brasil-Peru**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2025.
- BRONDIZIO, E. S. *et al.* Making place-based sustainability initiatives visible in the Brazilian Amazon. **Current Opinion in Environmental Sustainability**, v. 49, p. 66–78, 2021.
- CAF – CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO. **Pathways to integration: trade facilitation, infrastructure, and global value chains**. Caracas: Corporación Andina de Fomento, 2022.
- CASTRO, J. C. P. Analytical studies about the Bioceanic Corridor. **Interações (Campo Grande)**, p. 1061–1076, 2021.
- CEDEPLAR – CENTRO DE DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO REGIONAL. **Síntese: potencialidades, economia, demografia e instituições no Acre**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Ciências Econômicas, 2023a.
- CEDEPLAR – CENTRO DE DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO REGIONAL. **Diagnóstico socioeconômico do Acre 60 anos: passado, presente e futuro – Parte IV**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Ciências Econômicas; Assembleia Legislativa do Estado do Acre, 2023b.



CEPAL – COMISSION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE. **Infraestrutura eficiente y de calidad en América Latina y el Caribe: ¿cómo mejorar el desempeño de las inversiones?** Santiago: Boletín FAL, 2024.

CLP – CENTRO DE LIDERANÇA PÚBLICA. **Ranking de Competitividade dos Estados**. São Paulo: CLP, 2024.

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de rodovias 2022**. Brasília: CNT, 2022.

COLOM-JAÉN, A.; MATEOS, Ó. China in Africa: assessing the consequences for the continent's agenda for economic regionalism. **Politics and Governance**, v. 10, n. 2, p. 61–70, 2022.

DE SOUZA, A. C. S. *et al.* Foreign trade of the state of Acre, Brazil, between 2019 and 2022: an analysis of commercial interactions. **International Journal of Professional Business Review**, v. 8, n. 10, e03696, 2023.

DE SOUZA, F. L. U.; LARRANAGA, A. M.; PALMA, D.; PITOMBO, C. S. Modeling travel mode choice and characterizing freight transport in a Brazilian context. **Transportation Letters**, v. 14, n. 9, p. 983–996, 2022.

DOURADO, L. China-backed infrastructure in the Global South: lessons from the case of the Brazil–Peru Transcontinental Railway project. **Third World Quarterly**, p. 1–19, 2022.

EPL – EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A. **Ferrovia Bioceânica (GO/MT/RO/AC)**. Brasília: EPL, 2025.

FOSTER, V. *et al.* **The impact of infrastructure on development outcomes: a qualitative review of four decades of literature**. Washington: World Bank Group, Infrastructure Chief Economist Office, 2023.

GONÇALVES, D. N. S. *et al.* Development of policy-relevant dialogues on barriers and enablers for the transition to low-carbon mobility in Brazil. **Sustainability**, v. 14, n. 24, p. 16405, 2022.

GUIMARÃES, A. G.; COUTO, A.; LOBO, A. Rail freight production in Brazil: projecting scenarios in times of global uncertainty. **Journal of Rail Transport Planning & Management**, v. 27, n. 100403, 2023.

GUZMÁN, J. Central Bi-Oceanic Railway Corridor. **Perner's Contacts**, v. 16, n. 1, 2021.

HECHT, S. *et al.* Amazonia in motion: Changing politics, development strategies, peoples, landscapes and livelihoods. **Acta amazonica**, 54(spe1), 2024.

LAZAR, S.; KLIMECKA-TATAR, D.; OBRECHT, M. Sustainability orientation and focus in logistics and supply chains. **Sustainability**, v. 13, n. 6, p. 3280, 2021.

LOBÃO, M. S. P. **Políticas públicas de desenvolvimento na Amazônia brasileira: um olhar a partir dos planos de desenvolvimento (1946–2023)**. Maringá: Viseu, 2024.

LOPES FILHO, C. R. da F. U. *et al.* Nova rota da seda na América Latina: entre adesões e hesitações. **Boletim de Economia e Política Internacional (BEPI)**, n. 33, p. 87–138, 2022a.

LOPES FILHO, C. R. F. U. *et al.* **Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina: perspectiva geoeconômica**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2022b.

MASTRANGELO, J. P. S. *et al.* Informality in the Access to Land and Deforestation in the Legal Amazon: an empirical study of the State of Acre. In: **20th Annual World Bank Conference on Land and Poverty**, 2019, Washington. Proceedings of the 20th Annual World Bank Conference on Land and Poverty, 2019.

MELÓN, D. The integration of regional infrastructure in South America (IIRSA): territorial coloniality at the service of extractivism. **Alternautas**, v. 9, n. 2, p. 201–221, 2022.

MILLER, K.; HYODO, T. Impact of the Panama Canal expansion on Latin American and Caribbean ports: difference in difference (DID) method. **Journal of Shipping and Trade**, v. 6, n. 1, 2021.



- MORGAN, H. Conducting a qualitative document analysis. **The Qualitative Report**, v. 27, n. 1, p. 64–77, 2022.
- MUDIMU, G. T.; BRÜNTRUP, M.; HORNIDGE, A.-K. Towards a better understanding of growth corridors in Africa: a scientometric approach. **Futures**, v. 169, n. 103572, 2025.
- NASCIMENTO, T. *et al.* Regularização fundiária urbana na Amazônia: estudo em municípios do estado do Pará. **Serviço Social em Revista**, v. 26, n. 2, p. 527–550, 2023.
- NEVES, B. C.; HONÓRIO, K. dos S. Infrastructure as a geopolitical lever: strategic dynamics in Latin America's global power struggle. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 67, n. 2, 2024.
- OECD – ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. **The Capricorn Bioceanic Corridor in South America: background note for Panel 2 of the OECD Emerging Markets Forum**. Paris: OECD, 2023.
- PAGE, M. J. *et al.* The PRISMA 2020 statement: an updated guideline for reporting systematic reviews. **BMJ**, v. 372, n. n71, 2021.
- RAHMAN, H. U. *et al.* Green supply chain management and firm sustainable performance: the awareness of China Pakistan Economic Corridor. **Journal of Cleaner Production**, v. 414, n. 137502, 2023.
- RODRIGUES, B. S. Belt and Road Initiative and the geoeconomic implications for Brazil. **Nova Economia**, v. 32, n. 3, p. 775–801, 2022.
- SAUER, P. C.; SEURING, S. How to conduct systematic literature reviews in management research: a guide in 6 steps and 14 decisions. **Review of Managerial Science**, v. 17, n. 5, p. 1899–1933, 2023.
- SILVA, J. C. K. *et al.* Public innovation policies in Acre: a systemic analysis of the regional ecosystem of Science, Technology and Innovation. **Revista de Políticas Públicas**, v. 29, n. 2, p. 970–990, 2025.
- SOLIANI, R. D. The concept of sustainability in the Brazilian road freight transportation sector. In: **Sustainable Development Dimensions and Urban Agglomeration**. Londres: IntechOpen, 2021.
- SOLIANI, R. D. Logistics and transportation in Brazilian agribusiness: the flow of grain production. **Journal of Economics Business and Management**, v. 10, n. 3, p. 210–219, 2022.
- SPIESKE, A.; BIRKEL, H. Improving supply chain resilience through Industry 4.0: a systematic literature review under the impressions of the COVID-19 pandemic. **Computers & Industrial Engineering**, v. 158, n. 107452, 2021.
- TEIXEIRA, E.; CICHOVSKI, P. K. B. Consórcio Amazônia Legal: da proteção ambiental. **Revista Direito Mackenzie**, v. 17, n. 2, 2023.
- THEES, H.; ERSCHBAMER, G. Securing local effects in globalization through multi-level governance: evidence from steering the New Silk Road. **Chinese Political Science Review**, v. 10, n. 1, p. 101–122, 2025.
- VIRGA, T.; MARQUES, T. C. de A. A integração física sul-americana no período recente (2000–2020): situação, continuidade, inflexão e reversão. **Revista Tempo do Mundo (RTM)**, n. 23, p. 149–180, ago. 2020.
- VIRGA, T.; MIRANDA, H.; MARCHI, B. de. Integração física na Amazônia Sul-Americana: a inclusão das órbitas de circulação intrarregionais na agenda pública. **Revista Tempo do Mundo (RTM)**, n. 27, p. 215–246, dez. 2021.
- YADAV, D. Criteria for good qualitative research: a comprehensive review. **The Asia-Pacific Education Researcher**, v. 31, p. 679–689, 2022.



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons
Atribuição 4.0 Internacional.



