

EXPEDIÇÃO ROTA BIOCEÂNICA

ROTA DE INTEGRAÇÃO LATINO AMERICANA
BRASIL – PARAGUAI – ARGENTINA – CHILE





SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO:	3
2. JUSTIFICATIVA:	4
2.1 DIMENSÃO OPERACIONAL	4
2.2 DIMENSÃO TECNOLÓGICA	4
2.3 DIMENSÃO NORMATIVA E INSTITUCIONAL	4
2.4 CAPACITAÇÃO DOS OPERADORES LOGÍSTICOS	5
3. OBJETIVO GERAL	5
4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
5. RESULTADOS:	6
5.1 DIA 1 - CAMPO GRANDE A PORTO MURTINHO	6
5.2 DIA 2 - PORTO MURTINHO A MARISCAL JOSÉ FELIX (PARAGUAI)	7
5.3 DIA 3 - MARISCAL JOSÉ FELIX ESTIGARRIBIA (PARAGUAI) A TARTAGAL (ARGENTINA)	14
5.4 DIA 4 - TARTAGAL A SAN SALVADOR DE JUJUY. ARGENTINA.	21
5.5 DIA 5 - SAN SALVADOR DE JUJUY (ARGENTINA) A CALAMA (CHILE).	24
5.6 DIA 6 - CALAMA A IQUIQUE. CHILE	31
5.7 DIA 7 - IQUIQUE A ANTOFAGASTA. CHILE	35
5.8 DIA 8 A 10 – RETORNO - ANTOFAGASTA (CHILE) A CAMPO GRANDE (BRASIL)	42
6. ANÁLISE COMPARATIVA POR PAÍS	43
7. ANÁLISE INTEGRADA DOS PORTOS DO NORTE DO CHILE, ROTA BIOCEÂNICA E DESAFIOS DE SEGURANÇA	44
7.1 ESTRUTURA PORTUÁRIA E COMPLEMENTARIDADE OPERACIONAL	44
7.2 INTEGRAÇÃO REGIONAL E FLUXOS COMERCIAIS	45
7.3 IMPACTO DOS MEGAPROJETOS BIOCEÂNICOS	46
7.4 SEGURANÇA E ANÁLISE DE RISCO LOGÍSTICA	46
7.5 A ROTA BIOCEÂNICA: VETOR DE DESENVOLVIMENTO E RISCO	47
7.6 CONCLUSÃO: UM SISTEMA LOGÍSTICO EM TRANSFORMAÇÃO	47
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	48
9. RECOMENDAÇÕES	52



1. INTRODUÇÃO:

A expedição determinada pelo Secretário da Receita Federal do Brasil constitui a **primeira missão oficial da RFB voltada à avaliação in loco do corredor da Rota Bioceânica – Corredor de Capricórnio**, representando um marco institucional na atuação do órgão no contexto da integração logística sul-americana. A missão teve como finalidade examinar, de forma detalhada, **aspectos aduaneiros, logísticos e institucionais**, bem como antecipar a preparação do Brasil para o aumento significativo do fluxo de cargas decorrente da futura consolidação dessa rota internacional.

A iniciativa insere-se em um esforço coordenado do Governo Federal, somado às ações de governos estaduais e do setor privado, com o objetivo de promover uma **integração efetiva entre os países envolvidos (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile)**, visando viabilizar uma rota que seja:

- economicamente competitiva
- politicamente estável
- logisticamente eficiente
- sustentada por uma política aduaneira moderna e harmonizada

A consolidação do corredor bioceânico permitirá **redução de distâncias, diminuição dos tempos logísticos e aumento da competitividade das exportações brasileiras**, sobretudo em direção aos mercados asiáticos, além de fomentar o turismo regional e o desenvolvimento econômico nas áreas de influência da rota.

O tema das rotas bioceânicas no centro da América do Sul não é recente. Sua discussão remonta a mais de cinco décadas, vinculada ao processo de ocupação e desenvolvimento de regiões como Porto Murtinho (Brasil) e o Chaco Paraguaio. No entanto, foi apenas a partir de 2013 que o projeto ganhou consistência, com a realização de expedições técnicas e avanços na articulação política entre os países.

Diversas rotas foram analisadas ao longo dos anos — incluindo trajetos via Bolívia e Peru — porém apresentaram limitações relevantes, como:

- conflitos operacionais e políticos
- deficiência de infraestrutura
- ausência de integração aduaneira
- baixa previsibilidade logística

Após sucessivos estudos, consolidou-se o traçado atualmente reconhecido no âmbito da **Rota de Integração Latino-Americana (RILA)**, formalizada em 2017, caracterizada por maior alinhamento institucional entre os países e melhor viabilidade logística.

Nesse contexto, a participação da Receita Federal do Brasil torna-se estratégica, dado que a implantação da rota exigirá:

- modernização dos controles aduaneiros
- ampliação da capacidade operacional



- integração internacional de sistemas
- preparação dos operadores logísticos

A presente missão, portanto, inaugura uma atuação institucional proativa da RFB, voltada à **antecipação de riscos, identificação de gargalos e construção de soluções estruturais para o comércio exterior terrestre brasileiro.**

2. JUSTIFICATIVA:

A realização da missão justifica-se pela necessidade imperativa de a Receita Federal do Brasil antecipar-se aos impactos decorrentes da consolidação da Rota Bioceânica, especialmente diante da previsão de circulação de **mais de 2.000 veículos de carga por dia ao longo do corredor.**

Esse volume representa uma **mudança estrutural no fluxo logístico do comércio exterior brasileiro**, com impacto direto sobre:

- postos de fronteira
- sistemas de controle aduaneiro
- infraestrutura logística
- tempos de liberação de cargas

Sem preparação adequada, há riscos concretos de:

- congestionamento nas fronteiras
- aumento do tempo de despacho
- elevação dos custos logísticos
- perda de competitividade internacional

Diante desse cenário, a atuação da RFB deve ser **proativa e estruturada**, contemplando:

2.1 Dimensão operacional

- ampliação e redistribuição de equipes
- planejamento de unidades em pontos estratégicos
- adequação da infraestrutura de fiscalização

2.2 Dimensão tecnológica

- digitalização de processos
- integração de sistemas com países parceiros
- investimento em inteligência e análise de risco

2.3 Dimensão normativa e institucional



- harmonização de procedimentos aduaneiros
- fortalecimento da cooperação internacional
- implantação de modelos de controle integrado

2.4 Capacitação dos operadores logísticos

- orientação a transportadores brasileiros
- padronização documental
- redução de erros operacionais

A missão também se justifica pela necessidade de aprimorar a **gestão de risco aduaneiro**, permitindo o aumento do fluxo de cargas sem comprometer a eficiência no combate a ilícitos como:

- contrabando
- descaminho
- tráfico internacional

Assim, a expedição constitui instrumento essencial para subsidiar decisões estratégicas da RFB, permitindo a construção de um modelo de atuação compatível com a nova dinâmica logística regional.

3. OBJETIVO GERAL

Fortalecer a atuação integrada da RFB no corredor bioceânico, garantindo **eficiência logística, segurança aduaneira e facilitação do comércio internacional**.

4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Integração aduaneira

- Estabelecer mecanismos de **cooperação entre administrações aduaneiras** (RFB e órgãos equivalentes nos países vizinhos).
- Harmonizar **procedimentos de fiscalização, despacho e controle de cargas**.
- Avançar na implementação de **aduanas integradas ou postos de fronteira conjuntos**.



5. RESULTADOS:

A programação da missão foi estruturada de forma estratégica, tendo como base contatos prévios com aduanas consideradas prioritárias ao longo da Rota Bioceânica, bem como a articulação institucional conduzida em alinhamento com o Ministério das Relações Exteriores. Essa abordagem permitiu o adequado agendamento de reuniões técnicas e institucionais, assegurando que os principais pontos de interesse da Receita Federal do Brasil fossem abordados diretamente com as autoridades competentes de cada país.

Como resultado desse trabalho preparatório, a delegação brasileira obteve excelente receptividade por parte das administrações aduaneiras e autoridades locais, o que favoreceu um ambiente de cooperação, abertura ao diálogo e alinhamento de expectativas em torno dos desafios e oportunidades da rota. Essa acolhida positiva contribuiu significativamente para a qualidade das interações realizadas e para o avanço das tratativas institucionais, conforme será detalhado oportunamente no relato das atividades desenvolvidas ao longo da missão.

5.1 Dia 1 - Campo Grande a Porto Murtinho

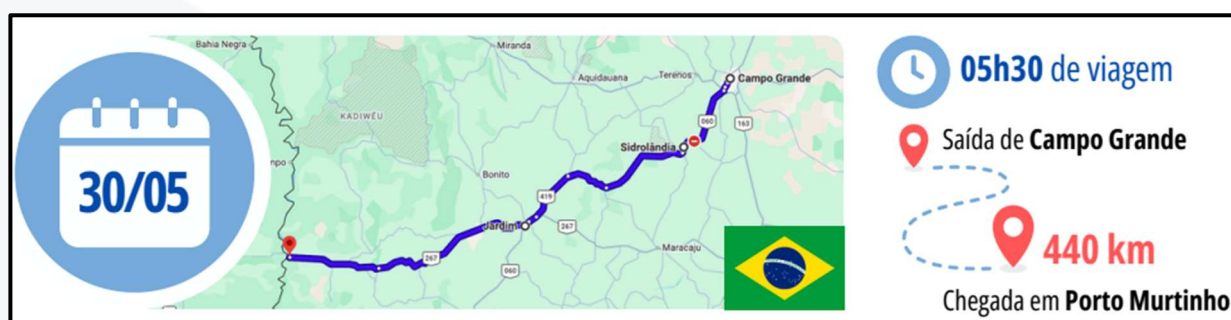


Fig. 01 – Campo Grande a Porto Murtinho

Deslocamento por rodovias federais com trechos em condições mistas, incluindo segmentos deteriorados e obras.

Destaque:

- 30.05.2026, percurso de 440 km
- reunião com o prefeito
- expectativa de redução significativa de custos logísticos com a rota
- planejamento urbano estruturado para absorver crescimento

Saída de Campo Grande às 15h20, seguindo pela BR 060 por cerca de 183 km. O asfalto encontra-se em condições mistas, com trechos com desgastes pontuais e buracos. Em seguida percurso pela BR 267 até Porto Murtinho. Asfalto em condições semelhantes, mas apresentando trecho em obras começando a cerca de 48 km de Porto Murtinho e se estendendo por aproximadamente 12 km. Segundo informações do prefeito de Porto Murtinho, previsão de conclusão 90 dias. Abastecimento dos veículos próximo a Porto Murtinho. Chegada às 20h. Distância percorrida de aproximadamente 440 km.



Reunião com o prefeito, que ressaltou as expectativas otimistas para a conclusão do Corredor Bioceânico, enfatizando a redução no tempo de viagem e no custo do frete das cargas até os mercados da Ásia. Foi entregue à equipe exemplar da revista *Corredor Bioceânico – Uma Nova Rota na História*. A cidade conta com um Plano de Desenvolvimento Municipal atualizado para ordenar o crescimento urbano e adequar os serviços locais às novas demandas decorrentes da implantação do Corredor Bioceânico.

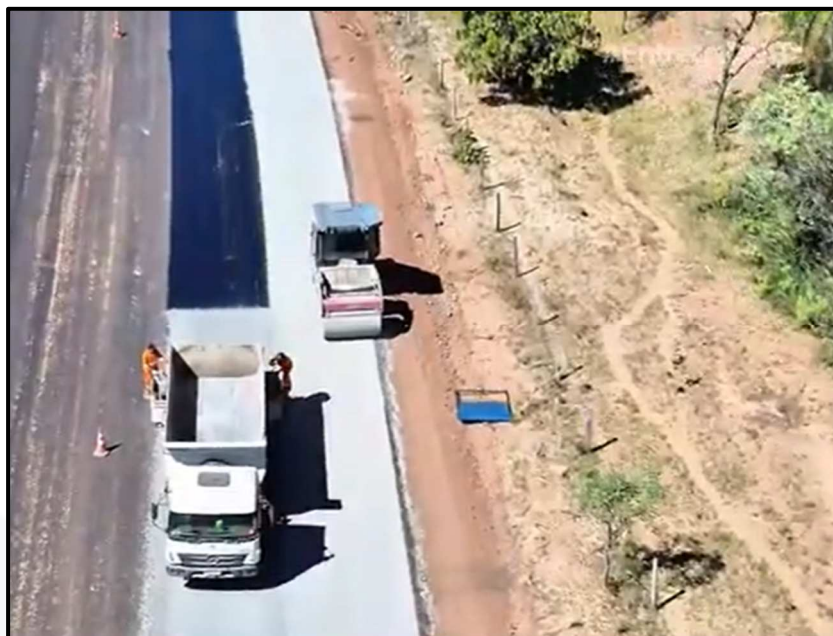


Fig. 02 - Obras na BR 267 entre Alto Caracol e Porto Murtinho (Fonte: DNIT)

5.2 Dia 2 - Porto Murtinho a Mariscal José Felix (Paraguai)



Fig. 03 - Porto Murtinho a Mariscal José Félix (Paraguai)

- dia 31.05.2026, percurso de 380 km
- ponte bioceânica com cerca de 80% de execução
- travessia por balsa
- rodovias paraguaias em boas condições neste trecho do Paraguai

Observação técnica: ➡ Paraguai apresenta avanço relevante na infraestrutura rodoviária neste trecho. O projeto da rota prevê o desvio da Ruta 15 com a passagem por Loma Plata. O trajeto aumenta em cerca de 70km o percurso no interior do Paraguai, mas não há pavimentação no trecho de Minas Cue à Mariscal José Felix Estigarribia pela Ruta 15.

**Detalhamento:**

Saída por volta de 8h40. Visita ao canteiro de obras da ponte, que se encontra cerca de 80% concluída. O descolamento para chegar até o canteiro de obras da ponte se deu por desvio, tendo em vista que as obras do acesso rodoviário ainda não estão concluídas, faltando cerca de 13 km do lado brasileiro (previsão de conclusão apenas no final de 2027, com possibilidade de atraso maior, por falta de orçamento) e aproximadamente 2 km do lado paraguaio. A travessia do Rio Paraguai se deu por balsa, por volta das 11h20.

Imigração em Carmelo Peralta, no Paraguai. Infraestrutura de imigração e Aduana precárias na margem paraguaia do Rio Paraguai. A comitiva brasileira foi atendida em estruturas improvisadas em contêiners. Entrevista com o Sr. Ariel, servidor da Aduana do Paraguai.

A implantação do futuro **Centro Integrado de Fronteira (CIF)** em Porto Murtinho-MS representa uma iniciativa estratégica para o fortalecimento da infraestrutura de controle fronteiriço entre o Brasil e o Paraguai, especialmente no contexto do crescente fluxo de pessoas e mercadorias impulsionado pela ligação rodoviária entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, por meio da nova ponte internacional.

O empreendimento está previsto para ser instalado em área localizada no prolongamento da rodovia de acesso à ponte, fora do perímetro urbano de Porto Murtinho, concentrando em um único local as atividades de **controle aduaneiro, migratório, sanitário e demais procedimentos de fiscalização de fronteira**. Essa estrutura permitirá maior eficiência operacional, racionalização de recursos públicos e melhor coordenação entre os órgãos governamentais responsáveis pelo controle do comércio internacional e do trânsito de viajantes.

Atualmente, a Receita Federal do Brasil mantém em Porto Murtinho uma agência com quadro reduzido, composto por apenas dois servidores de carreira, enquanto a atuação dos demais órgãos intervenientes no controle de fronteira ocorre de forma pontual e sob demanda. Nesse cenário, a implantação do Centro Integrado de Fronteira é fundamental para viabilizar uma atuação institucional permanente e estruturada dos órgãos públicos envolvidos, proporcionando condições adequadas para o exercício de suas competências e garantindo maior eficiência, segurança e previsibilidade aos fluxos transfronteiriços.

A importância do projeto torna-se ainda mais evidente quando se observa a situação existente em **Carmelo Peralta, no Paraguai**, onde as atividades de aduana e imigração atualmente são realizadas em instalações provisórias e precárias, constituídas basicamente por contêineres adaptados. Essa limitação de infraestrutura compromete a capacidade operacional dos órgãos responsáveis e evidencia a necessidade de soluções integradas para o atendimento das demandas decorrentes da crescente movimentação na região.

Nesse contexto, destaca-se a oportunidade de implementação de uma **Área de Controle Integrado (ACI)** entre Brasil e Paraguai, preferencialmente sob o modelo de **cabeceira única em território brasileiro**, utilizando a infraestrutura do futuro Centro Integrado de Fronteira.



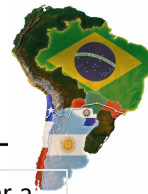
Essa solução permitiria que os procedimentos de controle aduaneiro e migratório dos dois países fossem realizados de forma coordenada e integrada em um mesmo complexo, reduzindo redundâncias operacionais, diminuindo tempos de espera e proporcionando maior fluidez ao trânsito internacional de pessoas e cargas.

Além dos ganhos operacionais e logísticos, a instalação da ACI no CIF contribuiria para a harmonização dos processos de fiscalização entre os dois países, promovendo maior integração institucional entre os órgãos de controle brasileiros e paraguaios. A medida também possibilitaria a disponibilização de infraestrutura moderna e adequada para todos os órgãos envolvidos, superando as atuais limitações estruturais observadas na região e criando condições para o atendimento eficiente das demandas futuras.

Dessa forma, o projeto do Centro Integrado de Fronteira, associado à implantação de uma Área de Controle Integrado, configura-se como uma oportunidade estratégica para consolidar a integração fronteiriça entre Brasil e Paraguai. Além de fortalecer a cooperação bilateral, a iniciativa contribuirá para o desenvolvimento econômico regional, para o incremento da segurança das operações de comércio exterior e para a melhoria da experiência dos viajantes, alinhando-se aos objetivos de integração logística e comercial do Corredor Bioceânico de Capricórnio.

Abaixo é apresentada uma tabela com mapeamento de alguns riscos e oportunidades identificados na fronteira entre Brasil e Paraguai, nas cidades de Porto Murtinho e Carmelo Peralta:

Categoria	Risco / Oportunidade	Descrição
Risco	Insuficiência de recursos humanos	O reduzido efetivo atualmente disponível na Receita Federal e a atuação eventual dos demais órgãos podem comprometer a plena operação do CIF caso não haja reforço de pessoal.
Risco	Falta de integração institucional	Ausência de coordenação eficiente entre os órgãos brasileiros e paraguaios pode reduzir os benefícios esperados do controle integrado.
Risco	Manutenção de estruturas precárias no lado paraguaio	Caso não haja solução integrada, a precariedade das instalações em Carmelo Peralta pode impactar negativamente a eficiência do fluxo fronteiriço.
Oportunidade	Implantação da Área de Controle Integrado (ACI)	Permite a realização conjunta dos controles aduaneiros e migratórios dos dois países em um único local, aumentando a eficiência operacional.
Oportunidade	Fortalecimento da presença institucional do Estado	O CIF possibilita a instalação permanente e estruturada dos órgãos responsáveis pelo controle de fronteira.



Oportunidade

Desenvolvimento econômico regional

A melhoria logística e operacional tende a aumentar a competitividade da região e atrair investimentos.

Início de percurso no Paraguai, pela rodovia PY 15. A rodovia tem postos para controle de peso de caminhões. 174 km após Carmelo Peralta mudança para a Rodovia D093 e cerca de 90 km depois para a rodovia PY 09 até a cidade de Mariscal José Felix Estigarribia. Asfalto em bom estado, com acostamento e sinalização vertical e horizontal. Chegada à *Dirección Nacional de Ingresos Tributarios – DNIT Administración de Aduana em Mariscal J. F. Estigarribia*, por volta das 17h20. Distância percorrida de cerca de 380 km.

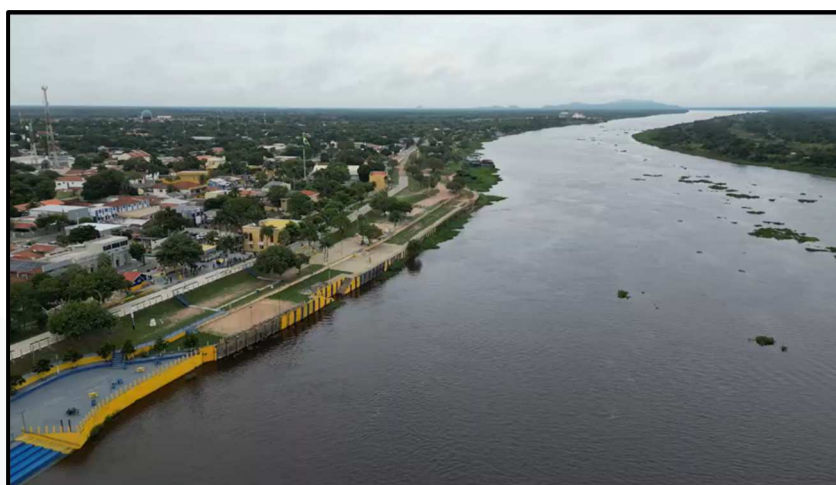


Fig. 04 - Vista do Rio Paraguai na fronteira Porto Murtinho (Brasil) – Carmelo Peralta (Paraguai), em 31/05/2026



Fig. 05 - Carmelo Peralta (Paraguai), em 31/05/2026



Fig. 06 - Desvio para acesso à Ponte da Rota Bioceânica - Porto Murtinho (Brasil) em 31/05/2026



Fig. 07 - Obras da Ponte da Rota Bioceânica - Porto Murtinho (Brasil) em 31/05/2026



Fig. 08 - Obras da Ponte da Rota Bioceânica - Rio Paraguai entre Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai) em 31/05/2026



Fig. 09 - Obras da Ponte da Rota Bioceânica - Rio Paraguai entre Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai) em 31/05/2026



Fig. 10 - Obras da Ponte da Rota Bioceânica - Rio Paraguai entre Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai) em 31/05/2026

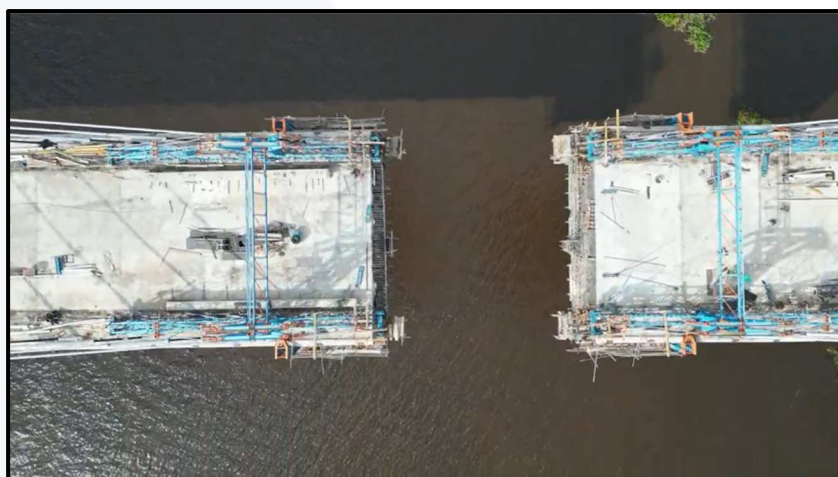


Fig. 11 - Obras da Ponte da Rota Bioceânica - Rio Paraguai entre Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai) em 31/05/2026



Fig. 12 - Aduana em Carmelo Peralta (Paraguai) em 31/05/2026



Fig. 13 - Rotatória de acesso a Loma Plata – Paraguai em 31/05/2026



Fig. 14 - Posto de Controle Aduaneiro em Mariscal José Felix Estigarribia (Paraguai) em 31/05/2026



Fig. 15 - Entrevista com servidor aduaneiro no Posto de Controle Aduaneiro em Mariscal José Felix Estigarribia (Paraguai) em 31/05/2026

5.3 Dia 3 - Mariscal José Felix Estigarribia (Paraguai) a Tartagal (Argentina).



Fig. 16 - Mariscal José Felix Estigarribia (Paraguai) a Tartagal (Argentina).

- 01.06.2026, percurso de 436 km
- obras rodoviárias em andamento (~50% do trecho concluído)
- fronteira ainda sem fluxo de caminhões
- previsão de implantação de Área de Controle Integrado na fronteira Pozo Hondo – Misión La Paz
- Infraestrutura aduaneira e de imigração precárias.

Observação técnica: ➡ Obras de asfaltamento do trecho de 230 km entre Mariscal J. F. Estigarribia e Pozo Hondo em bom ritmo.

Detalhamento:

Visita ao Intendente (prefeito) da Municipalidade de Mariscal José Félix Estigarribia, Sr. Victor Diaz, às 7h da manhã, que ressaltou a expectativa positiva com a implementação do Corredor Bioceânico, que traz perspectivas de desenvolvimento econômico importantes para a região. Cidade com 25.000 habitantes. Extensão de 300 km do Corredor Bioceânico passa pelas terras



do município. O Intendente entregou material contendo: [*Plano de Ubicación de nuevo Loteamiento Industrial y Comercial en la localidad de Pozo Hondo*](#) e *Texto da Ordenanza nº 03/2025 por la cual se crea el Sistema de Participación Municipal en Proyectos de Fideicomiso*.

O intendente informou que a expectativa é que as obras de pavimentação da rodovia PY 15, no trecho até Pozo Hondo, na fronteira com a Argentina sejam concluídas até agosto de 2027 e que a nova ponte a ser construída entre Pozo Hondo e Misión La Paz, sobre o Rio Pilcomayo, seja concluída em 2028, com um custo estimado de U\$ 80.000.000 a ser assumido pelo Paraguai. Também há investimentos no aprimoramento da ligação rodoviária entre Loma Plata e Mariscal José Félix. Há previsão de implantação de zona franca industrial em Mariscal José Félix Estigarribia.

Saída para Tartagal às 7h30. Trecho de cerca de 237 km entre Mariscal José Feliz e Pozo Hondo em processo de pavimentação asfáltica, com obras em bom ritmo, cerca de 50% concluídas. Aproximadamente 40% do trecho já em preparação para colocação de asfalto e o restante em fase avançada de terraplanagem/compactação.

Infraestrutura aduaneira e de imigração extremamente precárias, sendo que a Aduana paraguaia em Pozo Hondo-PY funciona em contêiners improvisados, a imigração, por sua vez é realizada numa edificação pequena e com estrutura precárias para servidores, atendimento de viajantes ou transportadores. Trata-se de uma região eminentemente indígena, sem pavimentação e infraestrutura adequada. Do lado argentino, em Mission La Paz, a estrutura é um pouco melhor, edificada, porém muito aquém de uma região onde possa se realizar o fluxo de comércio exterior esperado para o Corredor Bioceânico de Capricórnio.

A parada neste trecho da viagem demanda três controles distintos realizados por diferentes autoridades: imigração e aduana em Pozo Hondo-PY, Gendarmería Nacional Argentina na travessia da ponte e imigração e aduana em Mission La Paz-ARG. Há um excesso de paradas, que deve ser considerado ainda mais quando houver, em momento futuro, o fluxo de comércio exterior em veículos de porte pesado.

Reunião às 13h com autoridades aduaneiras e da Gendarmería da Argentina em Misión La Paz, após o cruze da fronteira com o Paraguai em Pozo Hondo. Fluxo de veículos leves de aproximadamente 30 por dia. Ainda sem passagem de caminhões. Previsão de construção de nova ponte, para veículos de carga, com expectativa de conclusão em 2 anos, com custo suportado pelo Paraguai. Previsão de construção de Área de Controle Integrado do lado paraguaio, em 2 anos. Para obter mais detalhes sobre a infraestrutura e os horários de travessia atualizados, consulte a página oficial do [*Paso Internacional Misión La Paz - Pozo Hondo*](#) disponibilizada pelo Ministério do Interior da Argentina.

Por volta das 13h30 saída para Tartagal, com escolta de veículo da Gendarmería da Argentina, seguindo pela RN 54. Cerca de 25 km de rodovia não asfaltada, passando por reserva indígena, sem obras de pavimentação asfáltica. A partir daí trecho asfaltado em bom estado, porém sem acostamento e com pouca sinalização até Tartagal. Cerca de 150 km após Misión La Paz mudança para a rodovia RN 34 até a chegada em Tartagal, por volta das 18h20. Trajeto de cerca de 436 km.



Abaixo é apresentada uma tabela com mapeamento de alguns riscos e oportunidades identificados na fronteira entre Paraguai e Argentina, entre Pozo Hondo e Mission La Paz:

Categoria	Risco / Oportunidade	Descrição
Risco	Insuficiência de recursos humanos e institucionais	A estrutura atualmente disponível pode ser insuficiente para atender ao aumento do fluxo de cargas e viajantes decorrente da nova ligação internacional.
Risco	Inadequação da infraestrutura de fronteira	A não implantação tempestiva pode gerar gargalos operacionais e comprometer a eficiência dos controles.
Oportunidade	Implantação da Área de Controle Integrado (ACI)	Possibilita a realização conjunta dos controles aduaneiros e migratórios, reduzindo redundâncias e aumentando a fluidez do trânsito transfronteiriço.
Oportunidade	Melhoria da infraestrutura e da capacidade operacional	Há previsão para a construção de uma nova ponte na região ligando os dois países. É uma oportunidade para melhoria da infraestrutura migratória e aduaneira dos dois países



Fig. 17 - Reunião com Autoridades Municipais em Mariscal Jose Félix Estigarribia (Paraguai) em 01/06/2026



Fig. 18 - Rodovia PY 15 em obras entre Mariscal J. F. Estigarribia e Pozo Hondo em 01/06/2026 - Paraguai



Fig. 19 - Rodovia PY 15 em obras entre Mariscal J. F. Estigarribia e Pozo Hondo em 01/06/2026 - Paraguai



Fig. 20 - Rodovia PY 15 em obras entre Mariscal J. F. Estigarribia e Pozo Hondo em 01/06/2026 - Paraguai



Fig. 21 - Rodovia PY 15 em obras entre Mariscal J. F. Estigarribia e Pozo Hondo em 01/06/2026 - Paraguai



Fig. 22 - Rodovia PY 15 em obras entre Mariscal J. F. Estigarribia e Pozo Hondo em 01/06/2026 - Paraguai



Fig. 23 - Aduana do Paraguai em Pozo Hondo em 01/06/2026



Fig. 24 - Pozo Hondo (Paraguai) na fronteira com Missión La Paz (Argentina) em 01/06/2026



Fig. 25 - Posto de Controle Aduana, Migração e Gendarmeria em Missión La Paz (Argentina) em 01/06/2026



Fig. 26 - Posto de Controle Aduana, Migração e Gendarmeria em Missión La Paz (Argentina) em 01/06/2026



Fig. 27 - Posto de Controle Aduana, Migração e Gendarmeria em Missión La Paz (Argentina) em 01/06/2026



Fig. 28 - Escolta da Gendarmeria Argentina no percurso de Missión la Paz a Tartagal na Argentina em 01/06/2026



5.4 Dia 4 - Tartagal a San Salvador de Jujuy. Argentina.



Fig. 29 - Tartagal a San Salvador de Jujuy. Argentina

- Dia 02.06.2026, 328 km
- rodovias com restrições estruturais significativas
- limitações em pontes (peso e fluxo)

Na Aduana de Jujuy:

- fluxo: 15 a 40 caminhões/dia
- crescimento esperado com o corredor
- necessidade de digitalização do MIC
- recomendação de revisão do ATIT

Detalhamento:

Saída de Tartagal às 8h34, seguindo pela RN 34, escoltados pela Gendarmería Argentina. Primeiros 20km em estrada sem pavimentação. Rodovia sem acostamento, com pouca sinalização vertical. Asfalto já bastante desgastado, com reparos recentes e buracos em alguns trechos. Parada no posto de controle da Gendarmería *Escuadrón 54 "Aguaray"*, cerca de 34 km após Tartagal. Não há servidores aduaneiros no local, mas prestam apoio se necessário. Posto de combustível 94 km após Tartagal.

Na ponte Manuel Elordi da Ruta Nacional 34, localizada sobre o Rio Bermejo (Salta), aproximadamente a 125 km de Tartagal, há limitação de peso máximo de 45 toneladas e restrição de 11 toneladas por eixo. Além dessa ponte há mais 7 pontes no trajeto com restrição de passagem de um caminhão por vez. Segundo informações do Chefe da Aduana em San Salvador de Jujuy há projeto de construção de novas pontes em substituição, mas sem orçamento aprovado.

Obras de duplicação da rodovia com início 256 Km após Tartagal. Após mais 14 km, mudança para a rodovia RN 66, sendo que as obras de duplicação continuam na RN 34. Próximo a San Salvador de Jujuy a rodovia é duplicada. Chegada na Sede Central da Aduana de Jujuy às 14h30, após percurso de cerca de 328 km.

Fomos atendidos pelo chefe da aduana, o Sr. Nicolas Lamberti. Informação de que o fluxo de veículos é de cerca de 15 a 40 caminhões por dia, sendo que houve redução do percentual dos



caminhões em lastre de 50 para 20%. Movimento de importação predominantemente com procedência do Chile e de exportação para Chile, Bolívia e Brasil (com destaque para celulose). Movimentação na ACI do Paso de Jama passou recentemente de cerca de 60 para 140 caminhões ao dia, sendo que a previsão do setor privado é de um fluxo de 300 caminhões ao dia após a implantação do Corredor Bioceânico.

No local trabalham 40 servidores aduaneiros, sendo que 11 em esquema de revezamento na ACI do Paso de Jama. Após os 45 anos de idade não são mais deslocados para a ACI, em razão da altitude. Defendeu a revisão do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, para padronização das especificações permitidas para os veículos de carga e enfatizou a necessidade de digitalização do Manifesto Internacional de Carga – MIC, de forma a permitir o recebimento antecipado de informações e um gerenciamento de risco mais eficiente.



Fig. 30 - Percorso de Tartagal a San Salvador de Jujuy, na Argentina, com escolta da Gendarmeria, em 02/06/2026



Fig. 31 - Posto de controle da Gendarmeria Argentina *Escuadrón 54 "Aguaray"* entre Tartagal e San Salvador de Jujuy, em 02/06/2026



Fig. 32 - Porto Seco administrado pela Aduana em San Salvador de Jujuy, na Argentina, em 02/06/2026



Fig. 33 - Porto Seco administrado pela Aduana em San Salvador de Jujuy, na Argentina, em 02/06/2026



Fig. 34 - Reunião no Porto Seco administrado pela Aduana em San Salvador de Jujuy, na Argentina, em 02/06/2026



Fig. 35 - Reunião no Porto Seco administrado pela Aduana em San Salvador de Jujuy, na Argentina, em 02/06/2026

5.5 Dia 5 - San Salvador de Jujuy (Argentina) a Calama (Chile).



Fig. 36 - San Salvador de Jujuy (Argentina) a Calama (Chile)

- Dia 03.06.2026, 566 km

Integração Aduaneira no Paso de Jama na fronteira Argentina – Chile (Paso de Jama) Ponto crítico e referência

No Paso de Jama, foi observado um dos elementos mais relevantes da missão:

Modelo de Área de Controle Integrado (ACI)

- presença simultânea de:
 - o Aduana Argentina
 - o Aduana Chilena
 - o Imigração
 - o Controle sanitário

Operação conjunta

- processamento unificado
- eliminação de redundâncias
- redução do tempo operativo



Fluxo

- ~95 caminhões/dia (Chile → Argentina)
- ~74 caminhões/dia (Argentina → Chile)
- 70% em trânsito internacional

Controle

- verificação documental 100%
- conferência de lacres
- ausência de scanner
- limitações para inspeção física (altitude e vento)

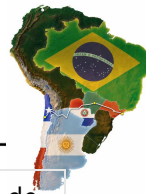
Conclusão técnica:

A Área de Controle Integrado de Paso de Jama funciona há cerca de 13 anos com aspectos positivos e negativos em relação à integração. Os órgãos de controle e anuência trabalham com compartilhamento de espaço físico que segue um fluxo criado para facilitar o trâmite dos processos aduaneiro e de imigração.

Contudo, a integração ainda não impede a formação de longas filas de caminhões dos dois lados da fronteira. O tempo de espera prejudica a fluidez do comércio exterior, sendo observados como elementos de limitação a ausência de integração e digitalização dos processos e sistemas, bem como a abordagem segregada do gerenciamento de riscos de cada uma das aduanas.

Abaixo é apresentada uma tabela com mapeamento de alguns riscos e oportunidades identificados na fronteira entre Argentina e Chile, onde funciona uma Área de Controle Integrado em Paso de Jama-ARG:

Categoria	Risco / Oportunidade	Descrição
Risco	Baixa fluidez logística na fronteira	Apesar da existência da Área de Controle Integrado (ACI), a formação de longas filas de caminhões demonstra limitações operacionais que impactam negativamente os tempos de trânsito e a competitividade do comércio exterior.
Risco	Falta de integração de processos e gestão de riscos	A ausência de processos digitalizados e de uma abordagem integrada de gerenciamento de riscos entre as aduanas reduz a eficiência dos controles e dificulta a obtenção dos benefícios esperados da integração fronteiriça.
Oportunidade	Digitalização e integração de sistemas	A implementação de sistemas compartilhados e processos eletrônicos entre os países pode reduzir tempos de processamento, eliminar redundâncias e aumentar a eficiência operacional.



Oportunidade	Harmonização do gerenciamento de riscos	O desenvolvimento de metodologias conjuntas de análise de risco permitiria direcionar melhor as fiscalizações, reduzir controles desnecessários e aumentar a fluidez do comércio internacional.
---------------------	---	---

Detalhamento:

Saída de San Salvador de Jujuy às 6h50, seguindo pela Rodovia RN 9 por cerca de 61 km e depois seguindo pela RN 52 (rodovias argentinas). Via duplicada na saída da cidade por extensão de cerca de 6 km. Escolta da Gendarmería da Argentina até o Paso de Jama, na fronteira com o Chile.

Início da subida da Cordilheira dos Andes. No percurso de subida há predominância de trechos sem acostamento, praticamente sem terceira faixa para utilização por veículos pesados. Há trechos da rodovia que passam por dentro de povoados, com casas dos dois lados muito próximas da via. Há trechos com asfalto bastante erodido, com alguns buracos, na altura do km 128 da RN 52, se estendendo por cerca de 30 km. Pouca sinalização vertical em todo o trajeto. Posto de combustível cerca de 194 km após San Salvador de Jujuy.

Nas regiões do platô da Cordilheira a rodovia tem acostamento. Após ser alcançado o primeiro trecho de platô, há alternância de trechos de aclive com trechos planos. A extensão dos trechos em platô até chegar no Paso de Jama alcança cerca de 150 km. Os trechos da rodovia no platô também são de pista simples, mas com acostamento.

Chegada no Paso de Jama às 12h43, que se encontra a cerca de 322 km de San Salvador de Jujuy.

Reunião com as autoridades da Aduana, do Controle Sanitário e da Gendarmería na Área de Controle Integrado Argentina/Chile no Paso de Jama. Funcionamento (horário da Argentina) de 08 às 20h, reduzido para 09 às 19h no período de inverno, inclusive nos finais de semana. No Paso de Jama há Área de Controle Integrado - ACI Argentina/Chile com servidores dos dois países: da Aduana, do Controle Sanitário Vegetal e Animal e da Imigração, além da Gendarmería da Argentina, que realiza trabalho de verificação das especificações dos caminhões (dimensões, peso etc) e cumprimento de normas de segurança relativas ao transporte. A ACI está localizada do lado argentino. Os órgãos com maior quantidade de servidores na ACI são a aduana (11 da Argentina e 4 do Chile) e o controle de imigração (6 da Argentina e 4 do Chile).

Fluxo de cerca de 95 caminhões por dia do Chile para a Argentina e 74 da Argentina para o Chile. 70% são cargas em trânsito, com verificação documental de 100 % e conferência de lacre. Não há scanner. Dificuldade de realização de verificação física em razão da altitude e dos ventos fortes, que são comuns na região.

Saída do Paso de Jama por volta das 13h30, seguindo pela Ruta 27, rodovia do Chile. No percurso até San Pedro de Atacama a rodovia tem acostamento apenas nos trechos de platô



da Cordilheira. Boa sinalização vertical da via, com diversas saídas de emergência, importantes para permitir o escape com segurança de veículos que apresentem dificuldade de frenagem. Tais saídas se encontram no trecho próximo a San Pedro de Atacama. Chegada em San Pedro do Atacama às 16h20, cerca de 156 km após o Paso de Jama. A partir daí seguimos pela Ruta 23 até a cidade de Calama. Asfalto com acostamento no trecho entre San Pedro do Atacama e Calama. Na saída para Calama há trechos em obra na rodovia por cerca de 6 km. Chegada em Calama às 17h45. Percurso de cerca de 566 km.

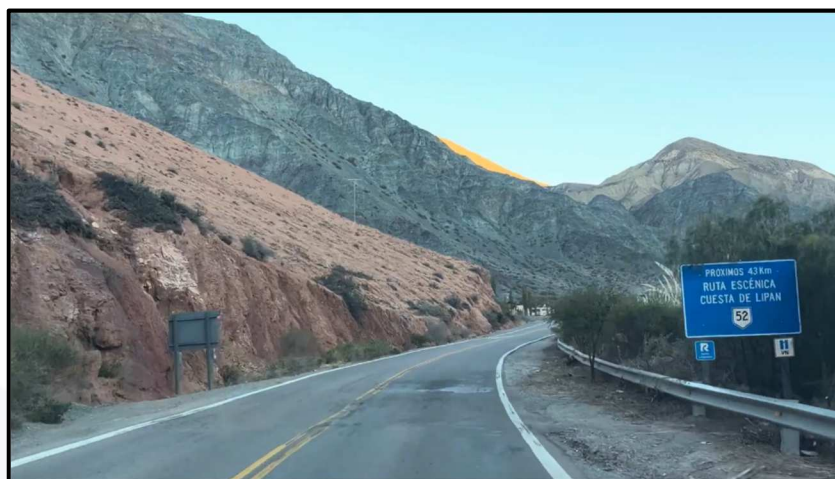


Fig. 37 - Rodovia argentina RN 52, subida da Cordilheira dos Andes. San Salvador de Jujuy ao Paso de Jama, 03/06/2026

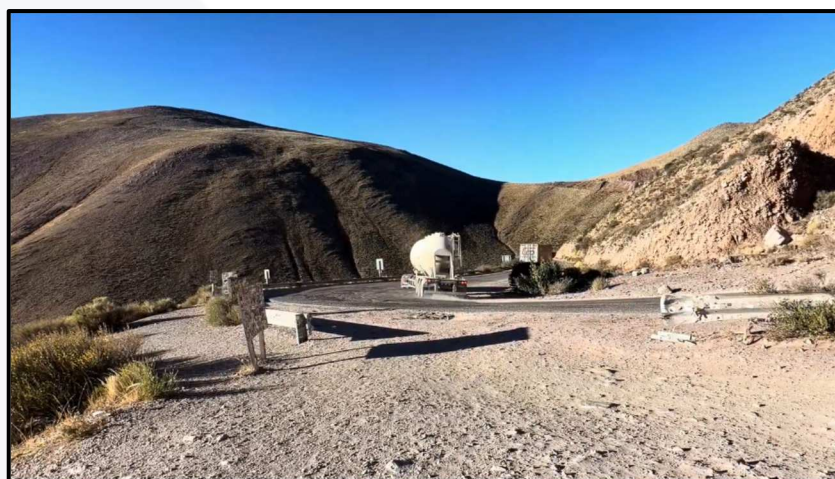


Fig. 38 - Rodovia argentina RN 52, subida da Cordilheira dos Andes. San Salvador de Jujuy ao Paso de Jama, 03/06/2026



Fig. 39 - Rodovia argentina RN 52, subida da Cordilheira dos Andes. San Salvador de Jujuy ao Paso de Jama, 03/06/2026

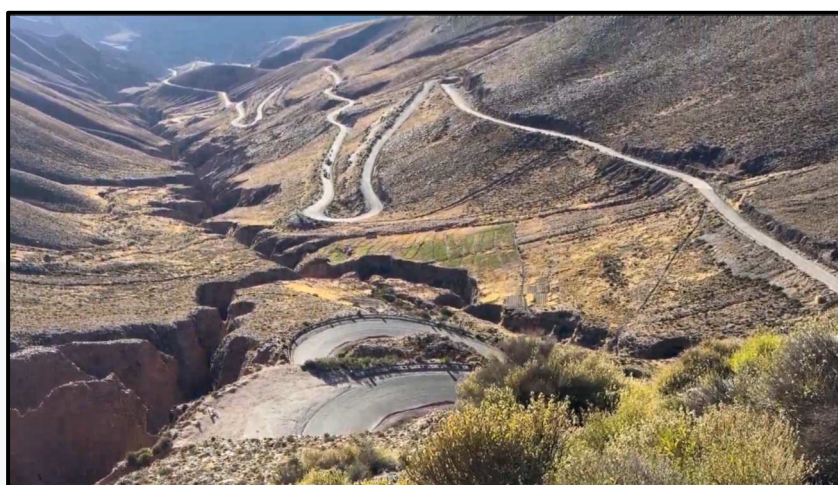


Fig. 40 - Rodovia argentina RN 52, subida da Cordilheira dos Andes. San Salvador de Jujuy ao Paso de Jama, 03/06/2026

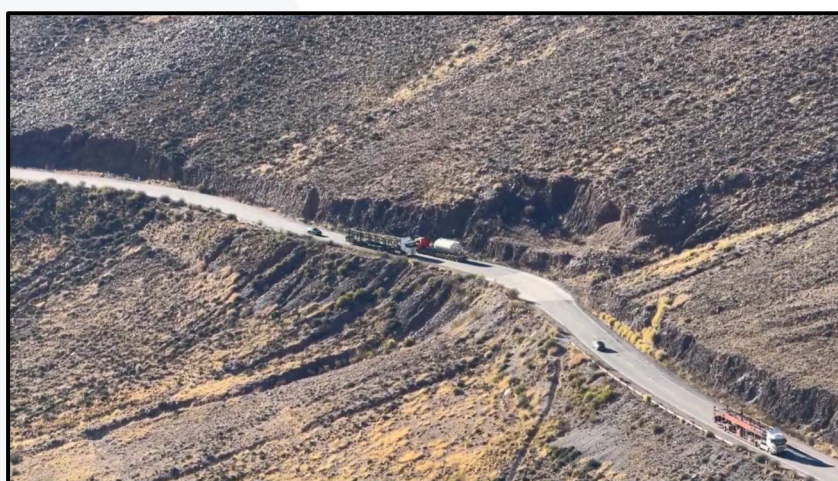


Fig. 41 - Rodovia argentina RN 52, subida da Cordilheira dos Andes. San Salvador de Jujuy ao Paso de Jama, 03/06/2026



Fig. 42 - Rodovia argentina RN 52, no platô da Cordilheira dos Andes, na região das Salinas antes do Paso de Jama, 03/06/2026

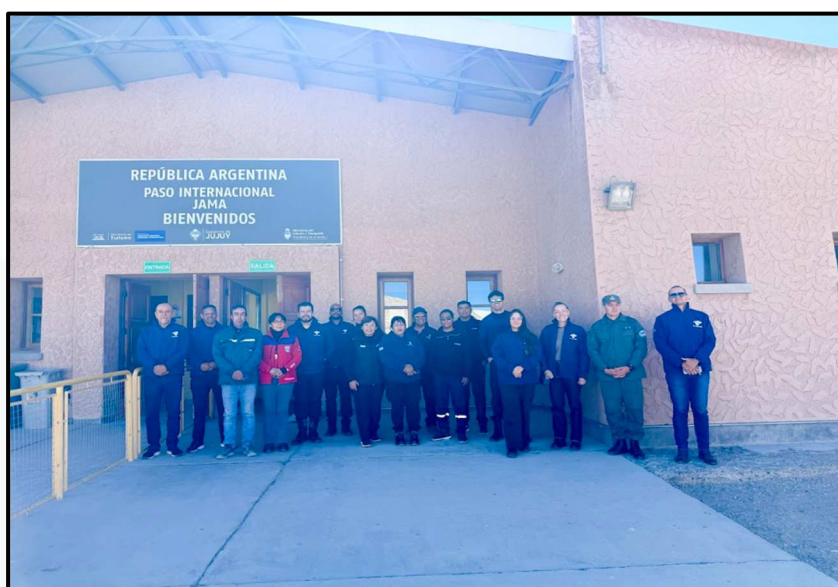


Fig. 43 - Área de Controle Integrado no Paso de Jama, fronteira Argentina – Chile, em 03/06/2026



Fig. 44 - Área de Controle Integrado no Paso de Jama, fronteira Argentina – Chile, em 03/06/2026



Fig. 45 - Área de Controle Integrado no Paso de Jama, fronteira Argentina – Chile, em 03/06/2026



Fig. 46 - Rodovia Chilena Ruta 77, descida da Cordilheira dos Andes, após o Paso de Jama, 03/06/2026

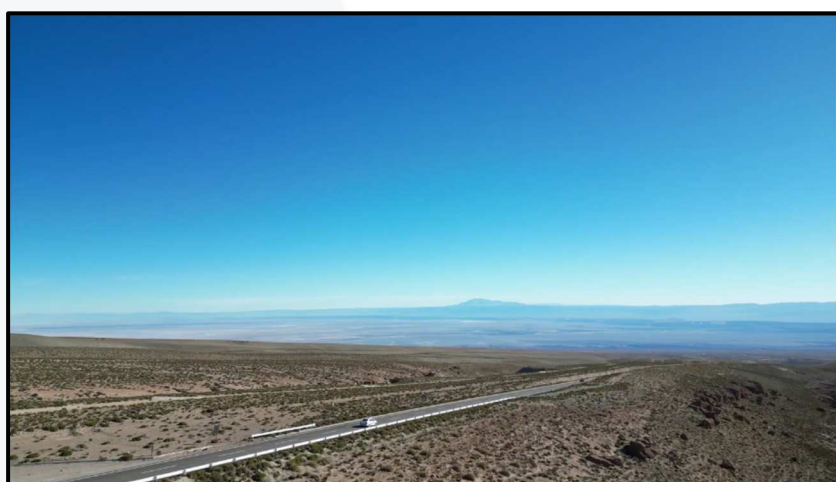


Fig. 47 - Rodovia Chilena Ruta 77, descida da Cordilheira dos Andes, após o Paso de Jama, 03/06/2026



5.6 Dia 6 - Calama a Iquique. Chile



Fig. 48 - Calama a Iquique. Chile.

- dia 04.06.2026, 388 km
- boas condições rodoviárias
- diversidade de rotas de acesso

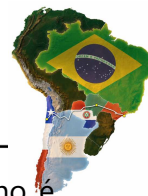
Porto de Iquique

- 3,5 milhões ton/ano
- potencial 5 milhões (expansão até 30 milhões)
- integração com ZOFRI
- operação 24/7

Detalhamento:

Saída às 7h05, seguindo pela Ruta 24, em pista duplicada com asfalto em boas condições, com acostamento e boa sinalização vertical e horizontal. A 17 km de Calama início de trecho de 18 km de obras extensas na rodovia, em fase avançada, mas ainda sem pavimentação, com a maior parte dos trechos em duplicação. A partir do final do trecho em obra a rodovia segue como pista simples, com acostamento e boa sinalização vertical e horizontal. A partir do cruzamento com a Ruta 5 (*Intercruce Maria Elena*), a cerca de 87 km de Calama, o percurso escolhido (permanência na Ruta 24 até Tocopilla e depois Ruta 1 até Iquique) não faz oficialmente parte do Corredor Bioceânico, mas também foi mapeado por ser outra rota de ligação entre os Portos localizados entre Antofagasta e Iquique, que eventualmente pode ser utilizada pelos caminhoneiros, em situações como obras no percurso principal ou logística de fretamento de retorno. O restante do percurso estabelecido da Rota Bioceânica até Iquique (Ruta 5 e Ruta 16) foi mapeado no percurso de retorno, de Iquique a Antofagasta, no dia 05/06. Dessa forma, a extensão do percurso de Calama a Iquique, pelo percurso "oficial" estabelecido para a Rota Bioceânica totaliza 389 km, passando pelas Rutas 24, 05 e 16.

Seguindo pela Ruta 24, encontra-se a cidade de Tocopilla, que fica a cerca de 159 km de Calama. A partir de Tocopilla até Iquique o percurso é pela Ruta 1, que se encontra em obras



extensas na saída da cidade, por cerca de 12 km, com interrupção do tráfego. O trecho é bastante sinuoso até Iquique, em trajeto pelo litoral, com túnel de cerca de 1 km de extensão, a 10 km de Tocopilla. A cerca de 84 de Tocopilla há ponto de Controle Aduana/Carabineros. Chegada em Iquique às 12h46, Percurso de cerca de 388 km.

Reunião às 14h no Porto de Iquique, com representantes da administração do porto – Empresa Portuária de Iquique (EPI), da empresa concessionária do Terminal 2 – Iquique Terminal Internacional (ITI), servidores da Aduana do Chile, servidora da División de Fomento e Industria (DIFOI) do Governo Regional de Tarapacá; diretora regional do ProChile na região de Tarapacá e representantes da Zona Franca de Iquique (ZOFRI).

O Gerente Geral do Porto de Iquique fez uma apresentação abordando as condições atuais do porto e as possibilidades de ampliação para atender eventuais acréscimos de demanda resultantes da implantação da Rota Bioceânica. O Porto atualmente movimenta 3,5 milhões de toneladas de carga por ano e tem infraestrutura já instalada que permite movimentar até 5 milhões de ton/ano. Há projeto de ampliação da capacidade de movimentação para 30 milhões ton/ano em 2030, a depender de investimentos privados.

O porto funciona com 2 terminais, em regime 24 x 7, com 70 % de operações de importação e 30 % de exportação. O Terminal 1 é administrado pela Empresa Portuária de Iquique (EPI), empresa pública do Chile, movimentando cerca de 85 % das cargas. O Terminal 2 está sob administração da Iquique Terminal Internacional (ITI), empresa privada, movimentando cerca de 15 % das cargas.

A infraestrutura instalada do porto ocupa atualmente uma área de 34 hectares (340.000 metros quadrados). A área total sob a administração do porto, que pode ser utilizada para ampliação, totaliza 280 hectares (2.800.000 metros quadrados). O calado do porto é de 12 metros, podendo alcançar 20 metros a uma distância de apenas 50 das áreas de atracação atuais.

Para ampliação da capacidade de porto também há necessidade de obras que permitam o incremento da logística de acesso. O projeto atual prevê uma via de acesso elevada para desviar o tráfego de caminhões da área urbana. Essas obras de infraestrutura viária dependem de investimentos públicos, ainda não garantidos.

Segundo o Gerente Geral, o Porto de Iquique apresenta vantagens em aspectos meteorológicos, com fechamento anual de apenas 15 a 20 dias por ano. Em comparação, o Porto de Santo Antônio, principal porto no Chile, fecha cerca de 70 dias/ano. A razão principal dos fechamentos é um fenômeno denominado “Marejadas” - aumentos no nível e no tamanho das ondas.

Foram mencionados como produtos que poderiam trafegar pelo corredor bioceânico a carne, soja, milho, fertilizantes, algodão, couro e açúcar. Em relação ao transporte de grãos para o porto, a partir do Brasil, o Gerente Geral mencionou a necessidade de transbordo antes da subida da Cordilheira dos Andes, devido à impossibilidade do tráfego de caminhões do tipo bitrem na travessia. A ideia é a instalação de centros logísticos para viabilizar a operação. Outro aspecto destacado foi a necessidade de um perfil específico de motoristas para o trajeto na Cordilheira, tendo em vista os impactos fisiológicos relacionados à altitude.



Foi realizada visita às instalações portuárias para verificação *in loco*.



Fig. 49 - Rodovia Chilena Ruta 24, após a cidade de Calama, em 04/06/2026



Fig. 50 - Porto de Iquique no Chile, em 04/06/2026

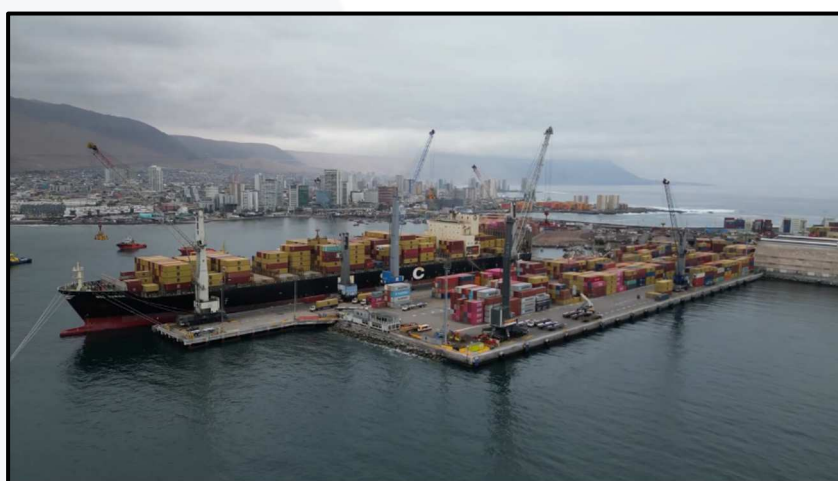


Fig. 51 - Porto de Iquique no Chile, em 04/06/2026

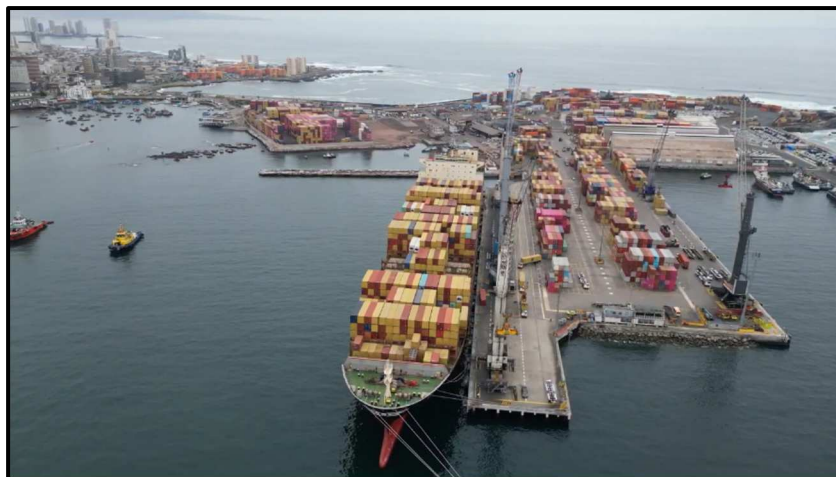


Fig. 52 - Porto de Iquique no Chile, em 04/06/2026



Fig. 53 - Reunião no Porto de Iquique no Chile com diversos órgãos do governo e empresários, em 04/06/2026



Fig. 54 - Entrevista com o Gerente do Porto de Iquique no Chile, em 04/06/2026



5.7 Dia 7 - Iquique a Antofagasta. Chile



Fig. 55 - Iquique a Antofagasta. Chile

- dia 05.06.2026, 515 km

Posto de Quillagua

- fluxo: ~800 caminhões/dia
- operação contínua
- controle estratégico da ZOFRI

Porto de Antofagasta

- 3,5 milhões ton/ano → expansão para 7 milhões
- forte vocação mineral
- gestão de risco avançada

Detalhamento:

Saída de Iquique às 7h20, seguindo pela Ruta 16. Via duplicada, com asfalto em ótimas condições, com acostamento e sinalização vertical e horizontal. Trechos extensos de neblina. Passagem em pedágio 40 km após Iquique, no km 12 da Ruta 16. Mudança para a Ruta 5, 15 km após o pedágio, no km 0 da Ruta 16. Fim da duplicação da via. Asfalto em boa condição, com acostamento estreito e boa sinalização vertical e horizontal. Também houve trechos extensos com neblina na Ruta 5.

Parada no posto de Controle Aduaneiro de Quillagua, a 236 km de Iquique, no km 1640 da Ruta 5. Conversa com a equipe aduaneira local. O posto foi ampliado recentemente e atualmente o trabalho é desenvolvido parte na estrutura antiga e parte no complexo novo. Há setores separados para fiscalização de veículos leves e veículos de carga. Fluxo de cerca de 800 caminhões ao dia. Sistema de trabalho 24 x 7, com 40 alojamentos para servidores, que trabalham em sistema de revezamento.

O complexo aduaneiro de Quillagua possui uma excelente infraestrutura para controle aduaneiro de cargas, com áreas segregadas e muito bem delimitadas para análise e conferência com equipamentos de inspeção não invasiva além de plataformas suspensas em extensões que permitem mais de uma inspeção simultânea no local. É uma unidade aduaneira que representa um excelente modelo de infraestrutura para verificação de mercadorias em despacho e trânsito pelo modal rodoviário.



O posto de Controle Aduaneiro de Quillagua se encontra na fronteira entre a Região de Tarapacá (ao norte) e a Região de Antofagasta (ao sul), em uma posição estratégica para o controle aduaneiro, tendo em vista que há uma Zona Franca em Iquique – ZOFRI.

Início de trecho em obras de grande porte na rodovia, começando a 296 km de Iquique, por volta do km 1580 da Ruta 5, com desvio por extensão de 26 km.

102 km antes de Antofagasta, a partir de cruzamento com a Ruta 25 a Ruta 5 passa a ser duplicada, com asfalto em boa condição, com acostamento estreito e boa sinalização vertical e horizontal. Pedágio 41 km antes da chegada em Antofagasta e mudança para ruta 26 faltando 19 km. Chegada às 14h30 após percurso de cerca de 515 km.

Reunião às 15h30 no Porto de Antofagasta, com representantes da administração do porto – Empresa Portuária de Antofagasta (EPA) empresa pública, servidor da Aduana do Chile e servidor da Unidade Regional de Asuntos Internacionales.

A reunião teve início com apresentação da aduana chilena, que mostrou o modelo geral de controle aduaneiro, com ênfase em aspectos relacionados à gestão de risco. Foi mencionado o risco de utilização da Rota Bioceânica pelo crime organizado. Informação de que há plano de ação para Rota Bioceânica assinado pelo presidente do Chile.

Há previsão de ponto de controle em San Pedro de Atacama para atender a demanda gerada pela implementação do Rota Bioceânica. Originalmente o ponto de controle seria próximo à ACI de Paso de Jama, na fronteira com a Argentina (4.200 m de altitude). No entanto, em razão de dificuldades relacionadas ao trabalho na altitude, o planejamento atual envolve a instalação em altitude mais reduzida, em San Pedro do Atacama (2.400 m acima do nível do mar).

Os projetos para Antofagasta incluem o aumento da capacidade logística, aliada ao desenvolvimento sustentável.

Não foi apresentado pela Aduana do porto de Antofagasta tratamento especial dispensado aos Operadores Econômicos Autorizados (OEA), o que representa uma oportunidade de melhoria a ser explorada através do Acordo de Reconhecimento Mútuo (ARM) regional atualmente existente entre países da América do Sul de que Brasil e Chile fazem parte, bem como eventuais novos acordos que possam ser viabilizados para maior fluidez do comércio exterior no âmbito do Corredor Bioceânico de Capricórnio.

Em seguida, o Gerente da Empresa Portuária de Antofagasta (EPA) fez uma apresentação abordando as condições atuais do porto e as perspectivas de incremento na infraestrutura para atender eventuais acréscimos de demanda resultantes da implantação da Rota Bioceânica. O Porto atualmente movimenta 3,5 milhões de toneladas de carga por ano e o projeto de ampliação visa atingir uma capacidade de movimentação de 7 milhões ton/ano, a depender de investimentos privados.

O porto funciona com 3 terminais, em regime 24 x 7: Puerto Antofagasta e Terminal Multioperado (TMO); Concessão Antofagasta Terminal Internacional (ATI) e Concessão Mall Plaza Antofagasta. Foi relatado que no dia 8 de junho de 2026 seria realizada a cerimônia oficial



de lançamento e colocação da primeira pedra da obra de ampliação do Molo de Abrigo (quebra-mar) do Porto de Antofagasta.

Mais informações podem ser obtidas na página web do Porto de Antofagasta, onde está hospedado, inclusive, o *Plan Maestro Puerto Antofagasta*, documento com informações detalhadas sobre a geografia do porto, infraestrutura, capacidade de movimentação, tipos de uso etc.

A seguir visão geral do porto, com informações obtidas na página web.



Vista Geral Porto de Antofagasta. Fonte: <https://www.anfport.cl>

A – Sítio Zero.

Área de desenvolvimento para atividades comunitárias. Superfície habilitada de 4.500 m²

B – Sítios 1, 2 e 3.

Áreas de transferência, sítios 1, 2 e 3, superfície: 44.800 m²

Áreas de respaldo, sítios 1, 2 e 3, superfície: 59.600 m²

Sítio 1, calado: 8,50 – 9,14 m, comprimento: 200 m.

Sítio 2, calado: 7.90 m, comprimento: 200 m

Sítio 3, calado: 7.90 m, comprimento: 200 m

C – Containers para retorno

Containers para retorno: 407 unidades.

D – Sítios 6 e 7

Áreas de transferência, sítios 6 e 7

Sítios 6 e 7, superfície: 10.900 m²



Sítios 6 e 7, calado: 11,6 m, comprimento: 260 m

E – Sítios 4 e 5

Áreas de transferência, sítios 4-5, superfície: 10.594 m²

Sítios 4 e 5, superfície: 13.000 m²

Sítios 4 e 5, calado: 12,0 m, comprimento: 185 m

Segundo o Gerente Geral, o Porto de Antofagasta fecha cerca de 70 dias/ano. A razão principal dos fechamentos é um fenômeno denominado “Marejadas”, que são aumentos no nível e no tamanho das ondas.

Foram mencionados como produtos que poderiam trafegar pela Rota Bioceânica: carne, soja, milho e fertilizantes. Mencionou também a possibilidade de importação de alimentos e bebidas do Brasil para atendimento às demandas do Chile.

O projeto de melhoria do Porto prevê a instalação de um Porto Seco de zona secundária na cidade de Antofagasta, obras de logística viária para atender à Rota Bioceânica e Complexo para apoio aos motoristas.

Foi realizada visita às instalações portuárias para verificação *in loco*.



Fig. 56 - Rodovia Chilena Ruta 5, no percurso da Cidade de Iquique para Antofagasta, em 05/06/2026



Fig. 57 - Posto de Controle Aduaneiro de Quillagua, a 236 km de Iquique – Chile, Km 1640 da Ruta 5, em 05/06/2026



Fig. 58 - Posto de Controle Aduaneiro de Quillagua, a 236 km de Iquique – Chile, Km 1640 da Ruta 5, em 05/06/2026



Fig. 59 - Posto de Controle Aduaneiro de Quillagua, a 236 km de Iquique – Chile, Km 1640 da Ruta 5, em 05/06/2026

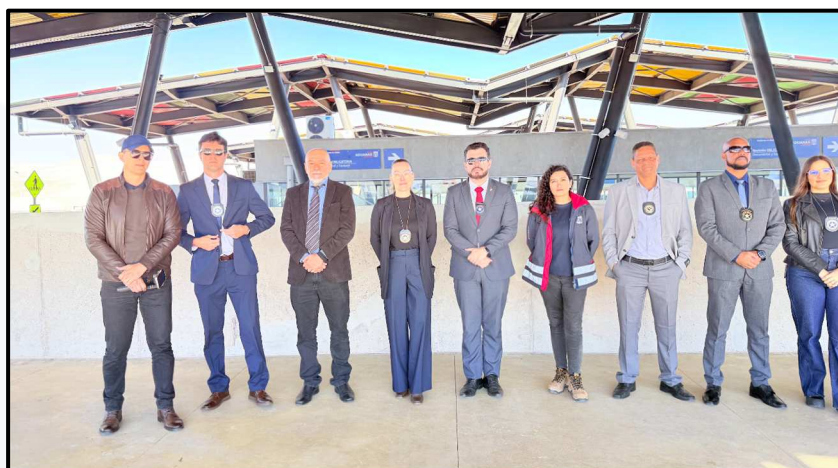


Fig. 60 - Posto de Controle Aduaneiro de Quillagua, a 236 km de Iquique – Chile, Km 1640 da Ruta 5, em 05/06/2026



Fig. 61 - Rodovia Chilena Ruta 5, próximo à cidade de Antofagasta no Chile, em 05/06/2026



Fig. 62 - Porto de Antofagasta no Chile, em 05/06/2026



Fig. 63 - Porto de Antofagasta no Chile, em 05/06/2026



Fig. 64 - Porto de Antofagasta no Chile, em 05/06/2026



Fig. 65 - Porto de Antofagasta no Chile, em 05/06/2026

5.8 Dia 8 a 10 – Retorno - Antofagasta (Chile) a Campo Grande (Brasil)

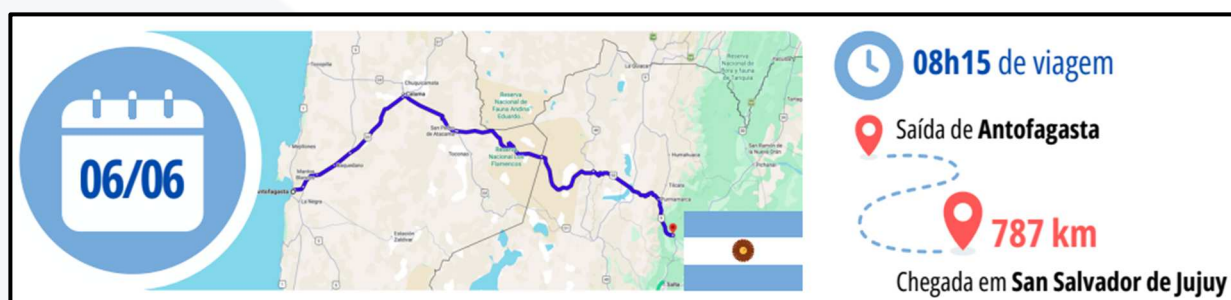


Fig. 66 – Antofagasta – San Salvador de Jujuy

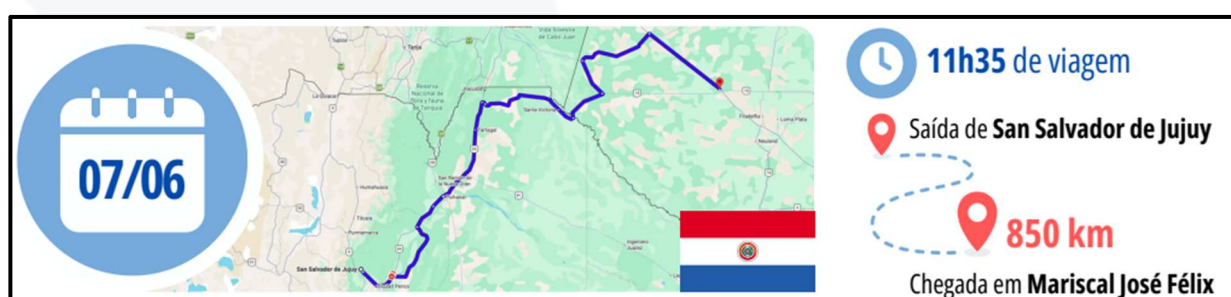


Fig. 67 – San Salvador de Jujuy x Mariscal José Félix



Fig. 68 –Mariscal José Felix x Campo Grande

- 06.06.2026 início do percurso de retorno
- ocorrência mecânica em uma das viaturas
- divisão da equipe, com metade seguindo por via rodoviária e metade retornando por via área a partir de Calama
- continuidade logística assegurada

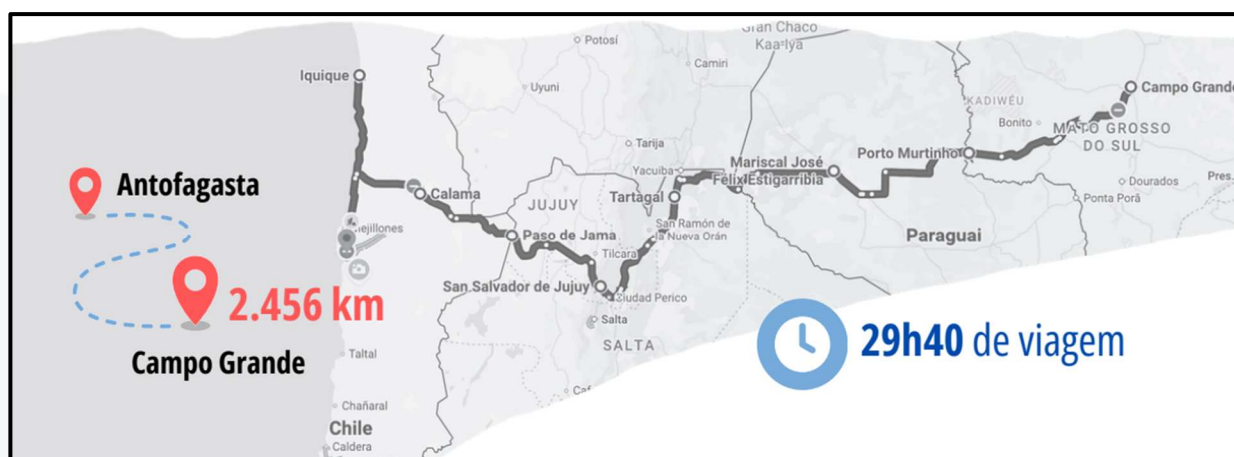


Fig. 69 – Percurso total de retorno

6. ANÁLISE COMPARATIVA POR PAÍS

Tabela 01 – Comparativo

País	Infraestrutura	Aduana	Avaliação Técnica
Brasil	Trechos em obras	Em preparação	Portal estratégico
Paraguai	Trechos prontos e trechos em obras	Estrutura extremamente precária	Relevante engajamento
Argentina	Gargalos relevantes	Defasada em digitalização e integração	Principal restrição
Chile	Infraestrutura pronta	Alta eficiência	Referência regional



7. ANÁLISE INTEGRADA DOS PORTOS DO NORTE DO CHILE, ROTA BIOCEÂNICA E DESAFIOS DE SEGURANÇA

A presente análise consolida informações obtidas **in loco durante as visitas técnicas realizadas no âmbito da expedição da Receita Federal**, complementadas por dados institucionais e informações recentes de fontes oficiais e da imprensa especializada. Esse conjunto permite compreender, de forma abrangente, a dinâmica dos portos do norte do Chile — especialmente Antofagasta e Iquique — no contexto da Rota Bioceânica, seus potenciais logísticos e os desafios crescentes relacionados à segurança e ao crime organizado.

7.1 Estrutura portuária e complementaridade operacional

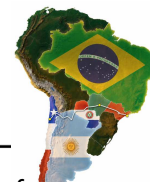
As observações realizadas durante a missão evidenciaram que os portos de Antofagasta e Iquique apresentam perfis distintos, porém claramente complementares dentro do sistema logístico chileno.

O **Porto de Antofagasta** se destaca por sua estratégia estruturante de expansão, com foco em aumento de capacidade, integração multimodal e consolidação como hub logístico de grande escala. Projetos como a ampliação do molo de abrigo, o desenvolvimento do anteporto Portezuelo e a implantação da Zona Logística La Negra demonstram uma visão de longo prazo, voltada à absorção de volumes crescentes de carga e à agregação de valor logístico.



Fig. 70 – Porto de Antofagasta

<https://www.infraestructurapublica.cl/puerto-antofagasta-y-su-importancia-como-uno-de-los-principales-socios-estrategicos-de-la-industria-minera/>



O **Porto de Iquique**, por sua vez, apresenta um perfil mais operacional e consolidado, com forte especialização em cargas containerizadas (cerca de 75%) e integração direta com rotas marítimas asiáticas. Esse porto já opera como plataforma logística funcional, especialmente no atendimento a cargas em trânsito, notadamente bolivianas.



Fig. 71 – Porto de Iquique

Durante a expedição, constatou-se que ambos os portos já desempenham, na prática, o papel de **porta de saída para o Pacífico de países do interior da América do Sul**, antecipando a dinâmica da Rota Bioceânica.

7.2 Integração regional e fluxos comerciais

O intenso fluxo de cargas provenientes da Bolívia e de outras regiões do interior sul-americano foi um dos principais pontos observados durante a visita.

O Porto de Iquique, por exemplo, movimenta volumes expressivos de carga boliviana, consolidando-se como corredor logístico regional. Já Antofagasta conta com infraestrutura dedicada a esse tipo de operação, como o anteporto Portezuelo, projetado especificamente para recepção, armazenamento e despacho de cargas em trânsito.

Essa estrutura evidencia que o norte do Chile já funciona como **plataforma logística integrada para exportação ao Pacífico**, especialmente voltada ao mercado asiático.



7.3 Impacto dos megaprojetos bioceânicos

A análise também deve ser contextualizada com os megaprojetos em desenvolvimento na região, que incluem:

- ferrovia bioceânica transandina
- túnel ferroviário de grande extensão sob os Andes
- centros multimodais e novos portos de águas profundas

Essas iniciativas tendem a ampliar significativamente o fluxo de mercadorias, reduzindo custos logísticos e tempo de transporte até a Ásia. Nesse cenário, Antofagasta tende a se consolidar como hub estrutural de grande escala, enquanto Iquique se mantém como porto operacional estratégico e flexível.



Fig. 72 – Estrutura Portuária no Chile

7.4 Segurança e análise de risco logística

Um dos pontos mais relevantes observados durante a expedição diz respeito à **análise de risco associada ao aumento do fluxo logístico**, especialmente no Porto de Antofagasta.

O intenso comércio exterior na região — aliado à proximidade com áreas produtoras de cocaína, como Bolívia e norte do Chile — tem transformado progressivamente esses corredores em rotas utilizadas por organizações criminosas para exportação de drogas.

Dados recentes confirmam essa tendência. Em junho de 2026, autoridades chilenas anunciaram a **maior apreensão de drogas da história do país, com mais de 100 toneladas de substâncias ilícitas (principalmente cocaína e cetamina)**, ocultas em cargas destinadas à Europa.

Essas drogas estavam disfarçadas em carregamentos legítimos — como madeira — provenientes majoritariamente da Bolívia, o que evidencia a sofisticação das organizações criminosas e o uso crescente da logística formal para escoamento internacional.



Além disso, investigações indicam que o destino final dessas cargas era o mercado europeu, onde o valor estimado poderia ultrapassar US\$ 8 bilhões, reforçando a dimensão transnacional do problema.

A região de Antofagasta, especificamente, já concentra grande parte das apreensões de drogas no Chile — chegando a cerca de 70% do total nacional — o que confirma seu papel simultâneo como **corredor logístico estratégico e zona crítica de risco para o narcotráfico**.

7.5 A Rota Bioceânica: vetor de desenvolvimento e risco

A Rota Bioceânica representa uma transformação significativa, com potencial para:

- reduzir distâncias logísticas entre Atlântico e Pacífico
- ampliar o comércio sul-americano com a Ásia
- fortalecer cadeias produtivas regionais

Entretanto, conforme identificado durante a missão e já reconhecido por autoridades brasileiras, essa mesma infraestrutura pode ser utilizada como **atalho para atividades ilícitas**.

Nesse sentido, o Brasil vem articulando acordos com países vizinhos para implementação de:

- sistemas integrados de inteligência
- troca de informações entre órgãos de segurança
- fortalecimento da fiscalização em corredores logísticos

Essa abordagem reforça a necessidade de que a expansão logística seja acompanhada por **robustos mecanismos de controle aduaneiro e policial**.

7.6 Conclusão: um sistema logístico em transformação

As informações levantadas durante a expedição da Receita Federal, aliadas aos dados disponíveis, permitem concluir que o norte do Chile está no centro de uma profunda transformação logística na América do Sul.

Os portos de Antofagasta e Iquique já desempenham papel central nesse processo, estruturando-se como:

- hubs de conexão com o Pacífico
- plataformas logísticas regionais
- pontos estratégicos da Rota Bioceânica



Entretanto, esse crescimento vem acompanhado de desafios igualmente relevantes, especialmente no campo da segurança.

O aumento do fluxo de cargas, aliado à proximidade com regiões produtoras de drogas e à sofisticação do crime organizado, está transformando a rota em potencial corredor para exportação ilícita — particularmente com destino à Europa.

Dessa forma, o sucesso da Rota Bioceânica dependerá diretamente do equilíbrio entre:

- eficiência logística
- integração regional
- e capacidade de controle e fiscalização

Consolidando-se, assim, não apenas como eixo de desenvolvimento econômico, mas como um **novo paradigma de governança logística e segurança internacional na América do Sul**.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A missão demonstrou que a Rota Bioceânica:

- ✓ Possui **alto potencial estratégico para o Brasil**
- ✓ Reduz significativamente tempo e custo logístico
- ✓ Ampliará a inserção internacional do país

Entretanto, sua consolidação depende de:

- integração aduaneira efetiva
- investimentos em infraestrutura
- modernização de sistemas
- capacitação dos operadores

Destaca-se que estimativas levantadas durante a missão indicam que a utilização da rota pode reduzir o tempo de transporte marítimo em até 17 dias, em comparação com rotas tradicionais que utilizam o Canal do Panamá ou o Cabo da Boa Esperança, o que representa ganho expressivo de competitividade para as exportações brasileiras.

Comparativo ilustrativo das rotas:

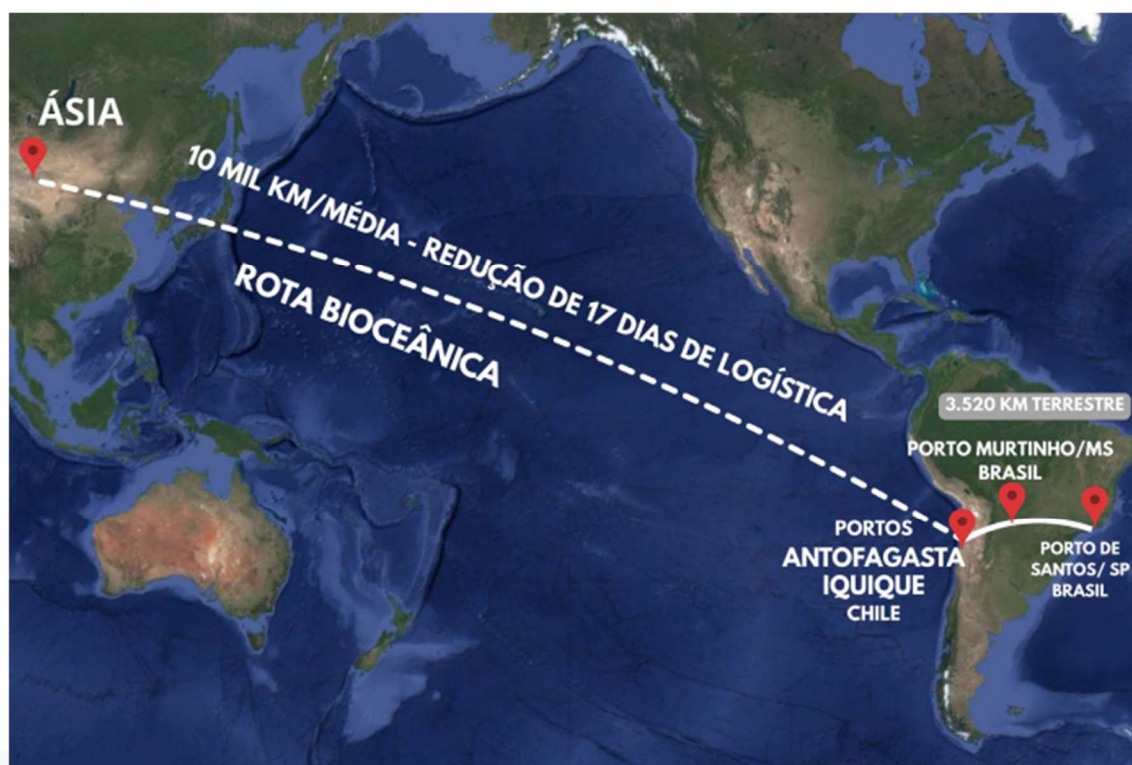


Fig. 73 – Rota Bioceânica (redução de tempo logístico)

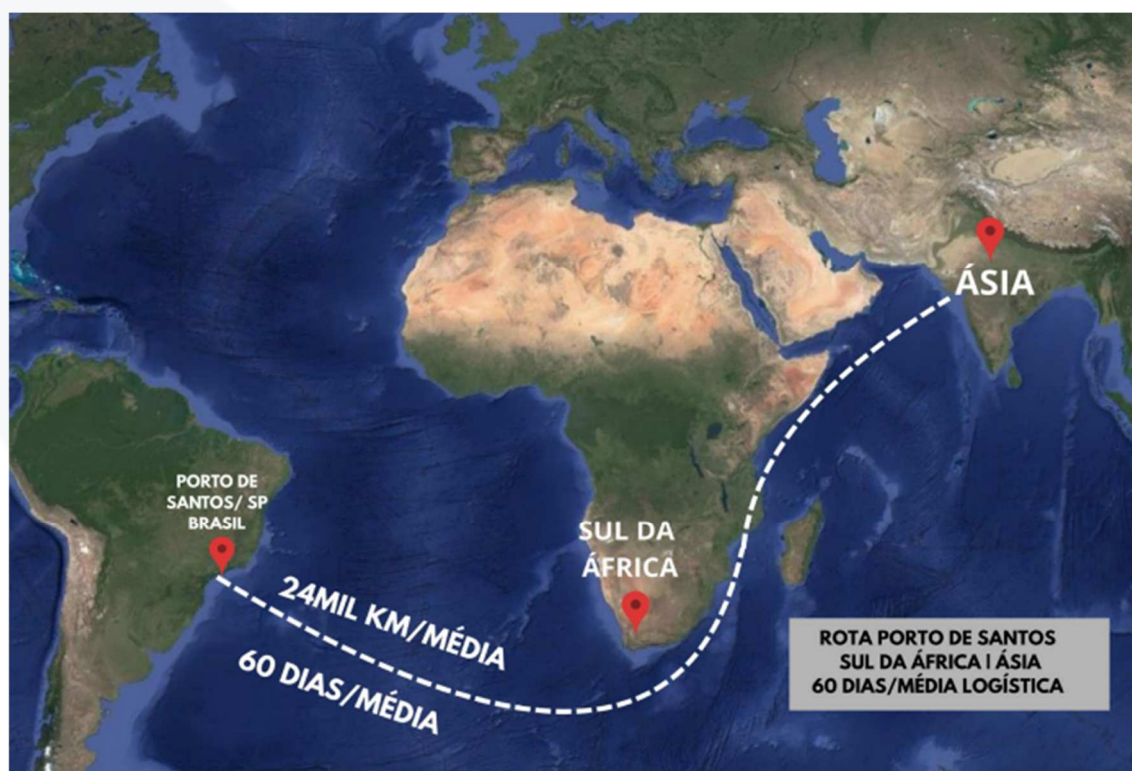


Fig. 74 – Rota tradicional via Cabo da Boa Esperança



Fig. 75 – Rota via Canal do Panamá

* Fonte: elaboração própria a partir de dados coletados na missão (2026)

Entretanto, observou-se que, apesar dessa significativa redução no trajeto marítimo — notadamente nas operações com destino à China —, o trecho terrestre apresenta desafios relevantes que podem comprometer parte desses ganhos logísticos, caso não sejam devidamente tratados.

Destacam-se, nesse contexto, as seguintes constatações e condicionantes para a plena operacionalização da rota:

Necessidade de preparação logística dos transportadores brasileiros, incluindo a adaptação dos caminhões às legislações dos países envolvidos, especialmente quanto à capacidade de carga por eixo e por trecho.

Necessidade de melhoria na disponibilização de postos de combustíveis e pontos de apoio para motoristas, especialmente na região do Chaco no Paraguai, na travessia da Cordilheira dos Andes e no trecho da rota bioceânica que cruza o Chile.

O Porto de Iquique tem maior potencial de atendimento às eventuais demandas resultantes da implantação da Rota Bioceânica, tendo em vista projetos que indicam que a capacidade de movimentação de carga pode ser ampliada das atuais 3,5 milhões ton/ano para até 30 milhões ton/ano.

O Porto de Antofagasta tem menor potencial de ampliação da movimentação de carga, podendo passar das atuais 3,5 milhões ton/ano para 7 milhões ton/ano.



Limitações operacionais no percurso andino, com destaque para a subida da Cuesta de Lipán, onde foram identificadas dificuldades como:

- efeitos da altitude (ex.: falta de ar);
- exigência de veículos adequados;
- necessidade de porte de equipamentos específicos para mitigar impactos fisiológicos;
- Necessidade de implantação de pontos estratégicos de transbordo, especialmente antes da travessia da Cordilheira, diante da impossibilidade de circulação de composições como bitrens;

Otimização do fluxo logístico de retorno, com potencial para:

- retorno de caminhões de carne com pescado;
- retorno com fertilizantes, aumentando eficiência econômica do transporte;
- Necessidade de capacitação dos motoristas brasileiros no idioma espanhol, visando maior eficiência operacional e redução de erros;
- Necessidade crítica de integração de sistemas entre os países, permitindo maior eficiência, controle e previsibilidade;
- Potencial expressivo de desenvolvimento regional, especialmente em áreas economicamente vulneráveis, com destaque para o território paraguaio;
- Constatação de elevados investimentos em infraestrutura, sobretudo no Paraguai e no Chile, refletindo forte comprometimento com a rota;

Identificação de boas práticas operacionais, com destaque para:

- O Posto de Controle Aduaneiro de Quillagua (Chile), que apresentou elevado nível de controle, excelente infraestrutura e operação contínua;
- a unidade caracteriza-se ainda por autossuficiência energética, assegurando funcionamento ininterrupto mesmo em condições adversas;

Na Argentina, observou-se robusta estrutura de controle territorial, destacando-se que:

- a *Gendarmería Nacional Argentina* (GNA) atua de forma integrada com a ARCA e autoridades migratórias;
- há fiscalização conjunta de passageiros, veículos e cargas;
- existem postos de controle distribuídos aproximadamente a cada 100 km, garantindo elevada capilaridade de monitoramento, porém com paradas excessivas;

Necessidade de fortalecimento da cooperação internacional em segurança, considerando que:



- pode haver redirecionamento de fluxos ilícitos para portos chilenos;
- foi registrada apreensão de aproximadamente 100 toneladas de cocaína em operação conjunta nos portos de San Antonio, Valparaíso e Arica;
- recomenda-se intensificação da troca de informações entre os países;
- Integração entre sistemas e intercâmbio de informações para gerenciamento de riscos de maneira integrada de maneira a mitigar a ocorrência de ilícitos ao mesmo tempo que se garante fluidez pelo corredor.

Diante desse cenário, conclui-se que a consolidação da Rota Bioceânica depende de uma abordagem integrada envolvendo infraestrutura, logística, tecnologia, capacitação e cooperação internacional.

O modelo observado no Paso de Jama destaca-se como:

Modelo relevante de integração em termos de infraestrutura, divisão e organização de espaço físico compartilhado entre autoridades dos dois países, contudo merece aperfeiçoamento em relação ao intercâmbio de informações, integração de sistemas e gerenciamento de riscos.

Apesar de um modelo estruturado, Paso de Jama já funciona como Área de Controle Integrado há mais de dez anos e ainda se apresenta como gargalo para fluidez, principalmente se for considerado um aumento significativo do fluxo de comércio exterior proposto pela implementação do Corredor Bioceânico de Capricórnio.

9. RECOMENDAÇÕES

Curto prazo

- intensificação da cooperação internacional
- Início da capacitação de transportadores
- revisão dos procedimentos aduaneiros
- conclusão da implementação do Controle de Carga e Trânsito (CCT) no modal terrestre

Médio prazo

- integração de sistemas entre países
- implantação de gestão de risco avançada

Longo prazo

- replicação do modelo ACI
- ampliação estrutural da RFB
- consolidação da rota como eixo estratégico nacional



Outras recomendações:

- Padronização da recepção e envio das informações do MIC/DTA entre os países com integração e digitalização de informações;
- Atualização e aprimoramento do ATIT de forma a obter um modelo que melhor se adeque aos 4 países, de forma a mitigar paradas e controles desnecessários.
- Consolidar o programa OEA nos países do Corredor (novos ARM ou aperfeiçoamento dos já existentes);
- Implementação de Áreas de Controle Integrado (ACI) no âmbito do corredor. A ACI entre Porto Murtinho-BR e Carmelo Peralta-PY é relevante neste contexto, mas sua eficácia para o Corredor depende da implementação também em Pozo Hondo-PY/Mission La Paz-ARG.