



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

O ACRE ESTÁ PERDENDO DINHEIRO: impactos socioeconômicos da precariedade da BR-364.

Leandro Antonio Bezerra Canizo¹
e-mail: canizopm@gmail.com

Caroline Pereira Sousa¹
e-mail: caroline.sousa@sou.ufac.br

Alexsande de Oliveira Franco²
e-mail: alexsande.franco@ufac.br

Anderson Azevedo Mesquita²
e-mail: anderson.mesquita@ufac.br

(X) Apresentação Oral (GT)

() Exposição de Banner

GT pretendido: GT 5 Integração Regional, Regionalismo e Novos Espaços de Cooperação e Conflito Internacional

RESUMO

O presente estudo analisa os impactos socioeconômicos decorrentes da precariedade da Rodovia Federal BR-364 no estado do Acre, com foco no trecho entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul. O recorte espacial abrange o território acreano, enquanto o recorte temporal concentra-se no período recente, entre 2022 e 2025, marcado por recorrentes problemas de trafegabilidade e manutenção da via. O objeto de estudo é a BR-364 enquanto infraestrutura estratégica de integração territorial, e o problema de pesquisa reside na forma como sua degradação tem contribuído para perdas econômicas diretas e indiretas ao estado. O objetivo geral é analisar de que maneira a precariedade da rodovia afeta a dinâmica socioeconômica regional, elevando custos logísticos, restringindo a circulação de pessoas e mercadorias e induzindo à evasão econômica para estados vizinhos. A pesquisa adota como referência a abordagem geográfica sistêmica, fundamentada na Teoria Geral dos Sistemas, compreendendo a rodovia como um subsistema articulado às dimensões econômicas, sociais, ambientais e políticas do território. Metodologicamente, trata-se de um estudo descritivo, baseado em levantamento bibliográfico, análise de documentos institucionais e observações empíricas oriundas de relato de experiência. A relevância do trabalho reside em evidenciar que a precariedade da BR-364 não se limita a um problema de infraestrutura, mas constitui um fator estrutural de fragilização do desenvolvimento regional. Os resultados indicam aumento expressivo dos custos operacionais, retração do turismo, redução da competitividade econômica e transferência de renda para outras regiões, configurando um processo contínuo de perdas financeiras para o Acre.

Palavras-chave: Infraestrutura rodoviária; Integração territorial; Impactos socioeconômicos; Desenvolvimento regional; Evasão econômica.

¹ Mestrando em Geografia, pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Acre, Rio Branco, Acre.

² Professor Doutor do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Acre, Rio Branco, Acre.

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026
Porto Velho-RO
vcongeo2026@unir.br
@vcongeo2026
vcongeo2026.unir.br
www.even3.com.br/vcongeo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

INTRODUÇÃO

A Rodovia Federal BR-364 constitui o principal eixo de integração territorial do estado do Acre, conectando-o ao restante do território nacional e articulando, internamente, os municípios do leste ao extremo oeste do estado. Sua importância estratégica ultrapassa a dimensão logística, pois envolve processos históricos de ocupação, integração regional, circulação de mercadorias, mobilidade populacional e dinamização econômica. A pavimentação da BR-364, iniciada de forma mais intensiva a partir das décadas de 1990 e 2000, foi apresentada como um marco desenvolvimentista para o Acre, especialmente para a região do Vale do Juruá, historicamente marcada pelo isolamento geográfico e pela dependência do transporte fluvial e aéreo (Acre, 2006).

Ao longo desse processo, bilhões de reais foram investidos na construção e pavimentação do trecho entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, incluindo pontes e obras de arte especiais (Acre, 2006). Contudo, apesar do volume expressivo de recursos públicos empregados, a rodovia passou a apresentar, poucos anos após sua conclusão, sérios problemas estruturais, comprometendo a trafegabilidade, elevando custos logísticos e produzindo impactos socioambientais e econômicos significativos. A precariedade da BR-364 transformou-se, assim, em um fator limitante ao desenvolvimento regional, afetando diretamente setores como o comércio, o transporte de cargas, os serviços e, de forma particular, o turismo ecológico (Acre, 2021).

MÉTODO E METODOLOGIA

A análise proposta neste artigo fundamenta-se na abordagem geográfica sistêmica, ancorada na Teoria Geral dos Sistemas (TGS) de Bertalanffy (2014), que permite compreender a rodovia como um subsistema estruturante do território, interligado a dimensões econômicas, sociais, ambientais e políticas. Nessa perspectiva, a BR-364 não pode ser analisada de forma isolada, mas como parte de um sistema territorial complexo, cujas disfunções repercutem em cadeia sobre a dinâmica regional, gerando perdas econômicas diretas e indiretas para o estado do Acre (Santos, 2009).

Do ponto de vista metodológico, o estudo caracteriza-se como descritivo, baseado em levantamento bibliográfico, análise de documentos oficiais e relatórios institucionais, além de observações empíricas oriundas de um relato de experiência (dos anos de 2022 a 2025), que contribuiu para a compreensão concreta dos efeitos da infraestrutura rodoviária sobre as escolhas de consumo, deslocamento e turismo no contexto amazônico. Não sendo utilizado IA na elaboração deste trabalho.

OBJETIVO

Diante desse cenário, o objetivo geral do trabalho é analisar de que forma a precariedade da BR-364, no trecho entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, tem gerado impactos socioeconômicos, contribuindo para perdas financeiras diretas e indiretas ao

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026

Porto Velho-RO

vcongeo2026@unir.br

@vcongeo2026

vcongeo2026.unir.br

www.even3.com.br/vcongeo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

estado do Acre, especialmente quando comparada a modelos de gestão e manutenção rodoviária adotados em trechos concedidos à iniciativa privada em estado vizinho.

ANÁLISE DE RESULTADOS

A precariedade da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul

A BR-364, no trecho que conecta Rio Branco a Cruzeiro do Sul, apresenta um histórico recorrente de degradação estrutural, caracterizado por buracos, erosões, falhas no pavimento, deficiência no sistema de drenagem e interrupções frequentes durante o período chuvoso. Esses problemas decorrem, em grande medida, das limitações geotécnicas do solo amazônico, do regime pluviométrico intenso e, sobretudo, da insuficiência de manutenção contínua e adequada após a pavimentação inicial (Acre, 2021; Canizo, 2024).

Segundo levantamentos da Confederação Nacional do Transporte (CNT), a BR-364 figura, de forma recorrente, entre as rodovias federais com pior avaliação de trafegabilidade no país, especialmente nos quesitos pavimento, e sinalização. A precariedade da rodovia eleva o tempo de deslocamento, aumenta o consumo de combustível, intensifica o desgaste de veículos e amplia os riscos de acidentes, gerando custos econômicos adicionais para usuários, transportadores e para o próprio Estado (Canizo, 2024; CNT, 2025).

Quadro 1 – Síntese comparativa dos resultados da Pesquisa CNT de Rodovias (2025)

Item	Brasil	Região Norte	Acre	Rondônia
1. Estado geral da malha (%)	Ótimo 10,1 · Bom 27,8 · Regular 43,0 · Ruim 15,1 · Péssimo 4,0	Ótimo 1,1 · Bom 17,6 · Regular 49,0 · Ruim 21,9 · Péssimo 10,4	Ótimo 0,0 · Bom 3,0 · Regular 18,7 · Ruim 34,4 · Péssimo 43,9	Ótimo 0,7 · Bom 23,4 · Regular 61,8 · Ruim 13,0 · Péssimo 1,1
2. Pavimento (%)	Ótimo 32,5 · Bom 11,0 · Regular 37,0 · Ruim 15,0 · Péssimo 4,5 (0,5% destruído)	Ótimo 17,1 · Bom 4,8 · Regular 48,4 · Ruim 18,4 · Péssimo 11,3 (1,9% destruído)	Ótimo 0,0 · Bom 0,0 · Regular 19,0 · Ruim 40,6 · Péssimo 40,4 (14,0% destruído)	Ótimo 16,8 · Bom 3,7 · Regular 62,5 · Ruim 14,4 · Péssimo 2,6 (0,0% destruído)
3. Sinalização (%)	Ótimo 16,8 · Bom 33,6 · Regular 33,5 · Ruim 9,7 · Péssimo 6,4	Ótimo 3,8 · Bom 25,8 · Regular 40,6 · Ruim 15,4 · Péssimo 14,4	Ótimo 0,0 · Bom 9,1 · Regular 34,4 · Ruim 23,6 · Péssimo 32,9	Ótimo 2,3 · Bom 32,1 · Regular 48,9 · Ruim 9,3 · Péssimo 7,4
4. Pontos críticos (nº)	2.146	896	251	8
5. Aumento do custo operacional (%)	31,2	43,1	71,4	38,1
6. Investimentos necessários (R\$)	101,10 bilhões	13,01 bilhões	2,37 bilhões	1,81 bilhão
7. Impactos ambientais (2025)	1,2 bi litros diesel · 3,22 mi t CO ₂ e	199,8 mi litros · 528,43 mil t CO ₂ e	25,0 mi litros · 66,05 mil t CO ₂ e	27,1 mi litros · 71,56 mil t CO ₂ e

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026

Porto Velho-RO

vcongeo2026@unir.br

@vcongeo2026

vcongeo2026.unir.br

www.even3.com.br/vcongeo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

Item	Brasil	Região Norte	Acre	Rondônia
8. Investimentos executados em 2025	R\$ 11,08 bi (89,7%)	R\$ 2,99 bi (91,2%)	R\$ 1,65 mi (13,7%)	R\$ 19,51 mi (56,3%)

Fonte: CNT, 2025; adaptado pelos autores

Sob a ótica da Geografia Econômica, a rodovia deveria funcionar como um vetor de fluidez territorial (Santos, 2009) articulando fluxos e integrando o espaço regional ao circuito mais amplo da economia nacional. Entretanto, quando essa fluidez é comprometida, o território passa a operar sob uma lógica de restrição, na qual a circulação de capitais, mercadorias e pessoas é limitada. No caso acreano, essa limitação resulta em encarecimento de produtos, retração de investimentos, redução do fluxo turístico interno e externo e perda de competitividade regional, configurando um processo contínuo de evasão econômica. No entanto, quando analisada sistemicamente, a BR-364 no Acre passa a desempenhar o papel inverso: transforma-se em um fator de fricção espacial, limitando a circulação de capitais, mercadorias e pessoas. Essa condição se expressa em fenômenos como o encarecimento dos produtos, a retração de investimentos privados, a redução do fluxo turístico e a evasão econômica regional, configurando um padrão persistente de marginalização territorial.

A privatização da BR-364 em Rondônia: o trecho Porto Velho–Vilhena

Em contraste com a realidade acreana, o trecho da BR-364 entre Porto Velho e Vilhena, no estado de Rondônia, passou por um processo de concessão à iniciativa privada no ano de 2025, sendo administrado pela empresa Nova 364. Nesse modelo, a concessionária assume a responsabilidade pela manutenção, conservação, ampliação da capacidade viária e prestação de serviços aos usuários, mediante a cobrança de pedágios e o cumprimento de metas contratuais estabelecidas pelo poder público. A extensão do trecho concedido é de aproximadamente 688 quilômetros, iniciado no mês de agosto de 2025, e com o prazo de concessão de 30 anos (Brasil, 2025). O trecho contará com sete pontos de cobranças no formato *freeflow*, onde não existe cabine de cobrança, ou seja, a cobrança será realizada de forma automática por aplicativo, cujo valores a parti de janeiro de 2026, variam de R\$ 5,40 a R\$ 37 reais, onde a passagem nos setes pontos custará para um condutor de veículo simples o valor total de R\$ 144,80.

A empresa concessionária realiza o pagamento de impostos e taxas, além de investimentos contínuos em recapeamento asfáltico, sinalização horizontal e vertical, atendimento médico e mecânico, monitoramento da via e melhorias na segurança viária. Esse conjunto de ações reflete diretamente na qualidade da trafegabilidade, reduzindo custos logísticos e ampliando a previsibilidade dos deslocamentos, fatores essenciais para o desenvolvimento econômico regional (CNT, 2025).

Do ponto de vista sistêmico, a rodovia concedida opera como um subsistema eficiente dentro do sistema territorial, garantindo maior estabilidade funcional. Essa eficiência gera externalidades positivas, como o aumento do fluxo turístico, a dinamização do comércio local e a atração de investimentos privados. O contraste

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026

Porto Velho-RO

vcongeo2026@unir.br

@vcongeo2026

vcongeo2026.unir.br

www.even3.com.br/vcongéo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

evidencia que a ausência de um modelo de gestão eficiente da BR-364 no Acre representa não apenas um problema de infraestrutura, mas uma perda econômica estrutural, na medida em que o estado deixa de captar recursos, renda e oportunidades que migram para territórios com melhor logística. Lógico, que aqui não cabem as críticas adotadas pelos modelos de gestão, abrindo espaço para outros estudos, mas o que se apresenta neste modelo de gestão é uma rodovia em condições dignas de trafegabilidade, gerando renda e diminuindo os prejuízos econômicos.

Relato de experiência: escolhas turísticas e evasão econômica

A dimensão empírica deste estudo é reforçada por um relato de experiência oriundo de viagens turísticas realizadas por uma família acreana feita no estado de Rondônia (dos anos de 2022 a 2025, foram pelo menos uma vez ao ano). A escolha do destino turístico ocorreu, de forma decisiva, em função da má qualidade da rodovia (BR-364, trecho do Acre), que no trecho de Rondônia oferecia boas condições de trafegabilidade, segurança e conforto durante o deslocamento.

Ao longo das viagens, foram realizados gastos com combustível, alimentação, hospedagem e serviços diversos em municípios rondonienses, contribuindo diretamente para a economia local. Esses recursos, que poderiam ter sido investidos no próprio território acreano, foram direcionados a outro estado em razão da precariedade da BR-364 no trecho acreano, que impõe riscos, desconforto e imprevisibilidade ao viajante.

Esse relato, apesar de ser um caso individual, é o ponto de partida para considerar a perda de recursos pelo Estado do Acre. Digamos que essa família tenha gastado em torno de R\$10 mil reais, agora multiplicando isso por 10 famílias, 100 famílias, pelo menos uma vez ao ano, já seriam milhões em recursos que o território acreano está deixando de receber.

Esse relato de experiência evidencia, na prática, o conceito de evasão econômica territorial (Santos, 2009), no qual a deficiência infraestrutural induz a transferência de consumo e renda para regiões mais bem estruturadas. Sob a perspectiva da Teoria Geral dos Sistemas, observa-se que a falha em um subsistema — a infraestrutura de transporte — compromete o desempenho global do sistema territorial acreano, afetando diretamente o turismo, o comércio e os serviços (Bertalanffy, 2014; Santos, 2009).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise desenvolvida aponta que o Acre, de fato, está perdendo dinheiro em função da precariedade da BR-364. Os impactos extrapolam a dimensão física da rodovia e se materializam em perdas econômicas, redução da competitividade regional, retração do turismo e evasão de recursos financeiros para estados vizinhos com melhor infraestrutura rodoviária. Logicamente, que um estudo mais amplo deve-se apresentar, demonstrando maior aprofundamento.

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026
Porto Velho-RO
vcongeo2026@unir.br
@vcongeo2026
vcongeo2026.unir.br
www.even3.com.br/vcongeo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

A comparação com o modelo de concessão adotado em Rondônia evidencia que a gestão eficiente da infraestrutura viária pode gerar ganhos sistêmicos, ampliando a fluidez territorial e fortalecendo a economia regional. No caso acreano, a manutenção do atual modelo de gestão pública, sem investimentos contínuos e estruturais, tende a aprofundar o isolamento relativo do estado e a perpetuar ciclos de prejuízo econômico.

Conclui-se que a BR-364 deve ser compreendida como um elemento estratégico do sistema territorial acreano. Sua recuperação, reestruturação e possível adoção de novos modelos de gestão são fundamentais para reverter o atual quadro de perdas econômicas e promover um desenvolvimento socioambiental mais equilibrado e sustentável.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi desenvolvido com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), por meio da concessão de bolsa de estudos, cujo apoio estar vinculado ao Programa de Pós-Graduação Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Acre, sendo fundamentais para a viabilização e o desenvolvimento deste trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACRE. **Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado do Acre** – Fase II. Rio Branco: SEMA, 2006.
- ACRE. **Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado do Acre** – Fase III. Rio Branco: SEMA, 2021.
- BERTALANFFY, L. von. **Teoria Geral dos Sistemas**. 8ª ed. Petrópolis: Vozes, 2014.
- BRASIL ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Nova 364**. 2025a. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/nova-364>Acesso em: 27 dezembro 2025.
- CANIZO, L. A. B. Impactos socioambientais e econômicos da BR-364 ao desenvolvimento do turismo ecológico no Vale do Juruá. IN. Silva, R. G. C. et al. **TERRITORIALIDADES AMAZÔNICAS: Ciência, Sociedade e Ordenamentos Territoriais** – Porto Velho, RO: Temática Editora e Cursos; PPGG/UNIR, p. 117-124, 2024.
- CNT, CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Pesquisa CNT de rodovias 2025. – Brasília: CNT:SEST/SENAT:ITL, 2025. Disponível em: <https://cnt.org.br/documento/7df4efbc-4c55-44f9-b81e-9b8d4016f90e>. Acesso em: 27 dez. 2025.
- SANTOS, M. O Dinheiro e o Território. **GEOgraphia**, Niterói, v. 1, n. 1, p. 7–13, 2009. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13360>. Acesso em: 27 dez. 2025.

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

📅 26 a 31/05/2026
📍 Porto Velho-RO
✉ vcongeo2026@unir.br
📱 @vcongeo2026
🌐 vcongeo2026.unir.br
🔗 www.even3.com.br/vcongeo-638599/