



UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS

Faculdade de Direito e Relações Internacionais

Curso de Relações Internacionais – FADIR

Ana da Cunha Sanches

Corredor Bioceânico: Antecedentes Históricos e Perspectivas

DOURADOS-MS

ABRIL – 2023

Ana da Cunha Sanches

Corredor Bioceânico: Antecedentes Históricos e perspectivas

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Banca Examinadora da Universidade Federal da Grande Dourados, como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais, sob a orientação do Prof. Dr. Bruno Boti Bernardi

DOURADOS-MS

ABRIL – 2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

S211c Sanches, Ana Da Cunha
Corredor Bioceânico: Antecedentes históricos e perspectivas [recurso eletrônico] / Ana Da Cunha Sanches. -- 2023.
Arquivo em formato pdf.

Orientador: Bruno Boti Bernardi.
TCC (Graduação em Relações Internacionais)-Universidade Federal da Grande Dourados, 2023.
Disponível no Repositório Institucional da UFGD em:
<https://portal.ufgd.edu.br/setor/biblioteca/repositorio>

1. Corredor Bioceânico. 2. CEPAL. 3. IIRSA. 4. impactos. I. Bernardi, Bruno Boti. II. Título.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

©Direitos reservados. Permitido a reprodução parcial desde que citada a fonte.



ATA DE DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Em 26 de abril de 2023, compareceu para defesa pública do Trabalho de Conclusão de Curso, requisito obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais, a aluna **Ana da Cunha Sanches** tendo como título “**Corredor Bioceânico: antecedentes históricos e perspectivas**”.

Constituíram a Banca Examinadora os professores **Dr. Bruno Boti Bernardi** (orientador), **Dra. Déborah Silva do Monte** (examinadora) e **Dr. Hermes Moreira Junior** (examinador).

Após a apresentação e as observações dos membros da banca avaliadora, o trabalho foi considerado ARROVADO.

Por nada mais terem a declarar, assinam a presente Ata.

Observações: _____

Assinaturas:

Dr. Bruno Boti Bernardi

Orientador

Dra. Déborah Silva do Monte

Examinadora

Dr. Hermes Moreira Junior

Examinador

Dedicatória

Ao meu grande amigo e confidente de tantos anos Kiko Arias, cujo entusiasmo e alegria sempre me motivaram para que eu seguisse em frente. Minha gratidão eterna! *(in memoriam)*

Agradecimentos

A Deus: pois sem Deus nada é possível!

Aos meus pais: Ary Sanches e Mariana da Cunha, pelo apoio e incentivo em minhas decisões;

As minhas irmãs Alda Sanches e Roseli Sanches e ao meu irmão Antônio Sanches por sempre me incentivarem e me apoiarem de diversas formas;

Ao meu amigo Alejandro Avalo Ferreira, pelas palavras de incentivo e convivência, pelas ideias e emoções compartilhadas durante o curso e para toda a vida;

Às minhas amigas Luciane Rodrigues, Naiara Rodrigues e Marcela Rodrigues, cuja amizade, companheirismo e reciprocidade fizeram com que me sentisse em família, mesmo longe dos meus. Obrigada por compartilharem suas amizades e cotidiano;

Às minhas amigas: Marta Lima, Marta Soares e Ilda Almeida e ao meu amigo Ramón Bogueda, pela amizade de longa data e por muitos conselhos e cuidados que tiveram para comigo durante a fase difícil que passei (pós-traumático e de depressão) e durante o período pandêmico.

Ao professor Eronildo Barbosa da Silva (pesquisador da UFMS, do GT eixo história do corredor Bioceânico) pela gentileza em responder meus questionamentos e fornecer materiais sobre o tema;

Ao professor Lucas Eduardo Souza, pelo apoio inicial a este projeto e pelas palavras de incentivo;

Ao meu orientador e professor Bruno Boti Bernardi pela paciência, solidariedade e conselhos fundamentais para a realização deste trabalho de pesquisa;

À professora Deborah Silva do Monte e ao professor Hermes Moreira Junior por fazerem parte da banca e por compartilharem o conhecimento durante todo o curso;

E a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para mais esta jornada.

A todos vocês: Gratidão sempre!

Epígrafe

“Há sempre uma estrada em qualquer lugar, para qualquer pessoa, em qualquer circunstância.”

Jack Kerouac em *“On The Road”*.

“O Brasil não deve se contentar com a obra finalizada, mas deve chegar hegemonicamente ao Pacífico.”

Barão do Rio Branco.

Resumo

Neste trabalho apresentaremos os antecedentes históricos da integração da infraestrutura sul americana, focando nos esforços da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) bem como no seu princípio de orientação que era o regionalismo aberto proposto pela Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL). Posteriormente apresentaremos o Corredor Bioceânico que surgiu em 2015, seus objetivos e as perspectivas em relação a ele, e os possíveis impactos que esse projeto poderá ocasionar. O Corredor Rodoviário Bioceânico é um projeto de integração física, institucionalizado na Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que conectará Porto Murtinho-MS com os portos do norte do Chile, próximos ao trópico de Capricórnio. A IIRSA foi criada em 2000 durante a Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, sob a iniciativa do governo brasileiro na época, com o objetivo de discutir a integração de infraestrutura na região. A coordenação integrada de projetos da IIRSA teve como princípio orientador o Regionalismo Aberto, modelo proposto pela CEPAL, na década de 90 do século passado. De acordo com a CEPAL, este seria um processo no qual a interdependência regional se tornaria crescente, a partir de acordos e políticas integracionistas, juntamente com desregulações e liberalizações - capazes de promover a competitividade dos países. Em 2010 a IIRSA foi incorporada ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da União de Nações Sul-americanas (Unasul), de modo que as discussões sobre a infraestrutura passaram a envolver diretamente a participação dos governos, e tratar que os projetos seguissem uma orientação político-estratégica.

Palavras chave: corredor bioceânico, CEPAL, IIRSA, impactos

Abstract

In this work, we will present the historical antecedents of the integration of the South American infrastructure, focusing on the efforts of the Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA) as well as on its guiding principle, which was the open regionalism proposed by the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC). Later we will present the Bioceânico Corridor that emerged in 2015, its objectives and perspectives in relation to it, and the possible impacts that this project may cause. The Bioceânico Road Corridor is a physical integration project, institutionalized in the IIRSA, which will connect Porto Murtinho-MS with the ports of northern Chile, close to the Tropic of Capricorn. IIRSA was created in 2000 during the First Meeting of Presidents of South America, under the initiative of the Brazilian government at the time, with the objective of discussing the integration of infrastructure in the region. The guiding principle of the integrated coordination of IIRSA projects was Open Regionalism, a model proposed by ECLAC in the 1990s. According to ECLAC, this would be a process in which regional interdependence would grow, based on integrationist agreements and policies, together with deregulation and liberalization - capable of promoting the competitiveness of countries. In 2010, IIRSA was incorporated into the South American Infrastructure and Planning Council (COSIPLAN) of the Union of South American Nations (Unasur), so that discussions on infrastructure began to directly involve the participation of governments, and to ensure that the projects followed a political-strategic orientation.

Keywords: bioceanic corridor, ECLAC, IIRSA, impacts.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Estrutura Organizacional da IIRSA	56
Figura 2. Eixos de Integração e desenvolvimento (EIDs)	57
Figura 3. Mapa do Corredor Bioceânico	72
Figura 4. Contorno Rodoviário em Porto Murtinho	94
Figura 5. O comércio internacional a partir do estado de Mato Grosso do Sul	95
Figura 6. Fluxo do comércio de Mato Grosso do Sul para países do Corredor	98
Figura 7. Fluxo de comércio de MS para a China de 2018 a 2020 (U\$ FOB)	100
Figura 8. Principais produtos exportados de MS para os países asiáticos no período de 2015 a 2020	101
Figura 9. Principais produtos importados para o MS de países asiáticos no período de 2015 a 2020	102
Figura 10. Participação das microrregiões nas exportações para países asiáticos 2017 a 2020 em U\$ FOB	102
Figura 11. Comparação de rotas, custos e tempo	109
Figura 12. Transporte rodoviário – carga geral.....	110
Figura 13. Exportação de carnes: China.....	111
Figura 14. Exportação de carnes: Chile.....	111
Figura 15. Importação de derivados de trigo: Argentina.....	112
Figura 16. Corredores rodoviários e hidroviários.....	113
Figura 17. Tarifa Portuárias.....	115
Figura 18. Tarifas por contêineres nos portos de Antofagasta, Santos, Antonina e Paranaguá (R\$)	115
Figura 19. Tempo médio nas atividades nos portos de Antonina, Paranaguá e Santos em horas/2021.....	116
Figura 20. Avaliação dos atributos de competitividade.....	123
Figura 21. Avaliação dos atributos de competitividade.....	125

Lista de abreviaturas

ALCA-Área de Livre Comércio das Américas

ALALC-Associação Latino-Americana de Livre Comércio

ALADI- Associação Latino-Americana de Integração

ALCA-Área de Livre Comércio das Américas

ALBA-Alternativa Bolivariana para as Américas

AIC - Agenda de Implementação Consensuada

API- Agenda de projetos prioritários

APEC-Cooperação Econômica Ásia-Pacífico

BID- Banco Interamericano de Desenvolvimento

BNDES-Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina

CASA- Comunidade Sul Americana de Nações

CARICOM- Comunidade do Caribe

CCT- Conselho e Comissão Técnica

CCA- Centro da Criança e Adolescente

CDE-Conselho de Direção Executiva

CEPAL- Comissão Econômica para a América Latina e Caribe

CIMI- Conselho Indigenista Missionário

CRAS- Centro de Referência de Assistência Social

COSIPLAN- Conselho de Infraestrutura e Planejamento

DOF- Departamento de operações de Fronteira

ESG- Escola Superior de Guerra

EID- Eixo de integração e desenvolvimento

EIDs- Eixos de Desenvolvimento

EPL- Empresa de Planejamento Logístico

FMI- Fundo Monetário Internacional

FONPLATA - Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata

FUNAI- Fundação Nacional do Índio

GT- Grupo de Trabalho

GATT-Acordo Geral de Tarifas e Comércio

IIRSA- Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana

MCCA-Mercado Comum Centro Americano

MERCOSUL- Mercado Comum do Sul

NAFTA- Tratado Norte Americano de Livre- Comércio

NAFTA- Tratado Norte Americano de Livre Comércio

OEA-Organização dos Estados Independentes

OCDE-Organização para a Cooperação e desenvolvimento Econômico

PAC- Programa de Aceleração do Crescimento

PAE-Plano e Ação Estratégico

PROSUL-Fórum para o Progresso da América do Sul.

RILA-Rota de Integração Latino Americana

SELA- Sistema Econômico Latino Americana

SEJUSP- Secretaria de Estado de Justiça Pública

SPI- Serviço de Proteção ao Índio

SPILTN - Serviço de Proteção ao Índio e Trabalhadores Nacionais

SWOT- *Strenghts* (Forças), *Weaknesses* (Fraquezas), *Opportunities* (Oportunidades) e *Threats* (Ameaças)

TPP- *Trans-Pacific Strategic Economic Partnership Agreement*

Tis- Terras indígenas

TPE- Transformação Produtiva com Equidade

UE-União Europeia

UNASUL-União de Nações Sul Americanas

UNIRILA-Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana

UEMS- Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

UCDB- Universidade Católica Dom Bosco

UFGD- Universidade Federal da Grande Dourados

UFMS- Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

UBS- Unidade Básica de Saúde

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	19
CAPITULO I	
1.1.CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES PARA A INTEGRAÇÃO REGIONAL DA INFRAESTRUTURA NA AMÉRICA DO SUL.....	24
1.2.A IMPORTÂNCIA DA AMÉRICA DO SUL EM TERMOS GEOPOLÍTICOS E GEOGRÁFICOS.....	27
1.3.ALTERNATIVA IDEAL PARA O PAPEL DA INFRAESTRUTURA NA AMÉRICA DO SUL.....	29
1.4.CONTEXTUALIZAÇÕES HISTÓRICAS DA INTEGRAÇÃO REGIONAL E AS FASES DE REGIONALISMOS DEFENDIDAS PELA COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E CARIBE (CEPAL).....	30
1.5.A VISÃO CENTRO-PERIFERIA.....	33
1.6.A TEORIA DA DEPENDÊNCIA.....	35
1.7.A INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL-AMERICANA.....	37
1.8.A INSERÇÃO INTERNACIONAL PROPOSTA PELO MERCOSUL.....	38
1.9.A INSERÇÃO INTERNACIONAL PROPOSTA PELO “REGIONALISMO ABERTO”	38
1.10.A PASSAGEM DO REGIONALISMO ABERTO AO REGIONALISMO PÓS-LIBERAL OU ESTRUTURAL.....	41
1.11 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DA INTEGRAÇÃO FÍSICA DA AMÉRICA DO SUL	43
2. A INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL AMERICANA-IIRSA	46
2.1.ANTECEDENTES E OBJETIVOS DA IIRSA.....	46
2.2.COMO SURTIU A IIRSA?	48
2.3.A IIRSA E O REGIONALISMO ABERTO	50
2.4.ARGUMENTOS A FAVOR DAS INTERLIGAÇÕES INTEROCEÂNICAS.....	52

2.5. ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO DA IIRSA	55
2.6. A IIRSA: A AGENDA PRIORITÁRIA	59
2.7. A INCORPORAÇÃO DA IIRSA AO COSIPLAN DA UNASUL (2011 A 2017)	60
2.8. IMPACTOS DA IIRSA/ COSIPLAN	64
 CAPITULO II	
3. O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO	70
3.1. OS OBJETIVOS DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO	72
3.2. A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA CADA PAÍS	73
3.2.1 A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA O BRASIL E PARA O ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL	73
3.2.2 A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA O PARAGUAI	76
3.2.3 A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA A ARGENTINA	79
3.2.4 A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA O CHILE	82
3.2.5 O TRATADO DE ASSUNÇÃO E O TRATADO DE BRASÍLIA	85
3.2.6 GT CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO: ANTECEDENTES E ATORES	87
3.2.7 AS RESPONSABILIDADES DE CADA PAÍS EM RELAÇÃO À INFRAESTRUTURA DO CORREDOR BIOCEÂNICO (QUEM É RESPONSÁVEL PELAS OBRAS?)	89
3.2.8 A PONTE ENTRE PORTO MURTINHO E CARMELO PERALTA.....	91

3.2.9 O CONTORNO RODOVIÁRIO NORTE E CENTRO INTEGRADO DE CONTROLE DE FRONTEIRA (PORTO MURTINHO)	93
3.2.10 CONTORNO VIÁRIO DE PORTO MURTINHO.....	94
3.2.11 O COMÉRCIO INTERNACIONAL A PARTIR DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL	95
3.2.12 AS RELAÇÕES COMERCIAIS DO MS COM OS PAÍSES ASIÁTICOS	100

CAPITULO III

4. A IMPORTÂNCIA DE UM OLHAR INTERDISCIPLINAR PARA O CORREDOR BIOCEÂNICO, ESPECIALMENTE PARA AS COMUNIDADES LOCAIS	104
4.1. POSSÍVEIS IMPACTOS POSITIVOS QUE PODERÃO SER PROPORCIONADOS PELO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO.....	107
4.2. OPORTUNIDADES PARA O ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL.....	108
4.3. REDUÇÃO DE DISTÂNCIA, CUSTOS E TEMPO NO CORREDOR BIOCEÂNICO	108
4.4. A POSIÇÃO GEOGRÁFICA COMO FATOR PARA GERAR ESTRATÉGIAS COMPETITIVAS PARA O ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL	112
4.4.1. OS PORTOS	113
4.4.2. A QUESTÃO ADUANEIRA	114
4.4.3. CUSTOS E TARIFAS PORTUÁRIAS NO CORREDOR BIOCEÂNICO	114
4.4.4. TARIFAS PORTUÁRIAS	114
4.4.5. TEMPO DE ESPERA	114
4.4.6. O AGRONEGÓCIO	117

4.4.7. OS DESAFIOS DA AGRICULTURA FAMILIAR E ENTORNO (ASSENTAMENTOS RURAIS, COMUNIDADES RIBEIRINHAS, INDÍGENAS E QUILOMBOLAS)	118
4.4.8. O FORTALECIMENTO DO TURISMO NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL	119
4.4.9. PORTO MURTINHO	122
4.4.10. CAMPO GRANDE	123
4.5. POSSÍVEIS IMPACTOS NEGATIVOS DIRETOS OU INDIRETOS QUE O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PODERÁ OCASIONAR	125
4.5.1 OS DESENVOLVIMENTOS LOCAIS E IMPACTOS SOCIAIS JUNTO ÀS COMUNIDADES: GERAÇÃO DE POBREZA E EXCLUSÃO	125
4.5.2 O DISCURSO DO DESENVOLVIMENTO PARA TODOS	126
4.5.3 O AUMENTO DE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS E A PROSTITUIÇÃO INFANTIL	127
4.5.4 A FALTA DE MÃO DE OBRA QUALIFICADA E A EXPLORAÇÃO DO TRABALHO	128
4.5.5 AUMENTO POPULACIONAL E DE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS	128
4.5.6 ENTRAVES PARA O TURISMO E A LIVRE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS	129
4.5.7 CRIME ORGANIZADO (TRÁFICO DE DROGAS, CONTRABANDO, DESCAMINHOS, ROUBO E CORRUPÇÃO).....	132
4.5.8 IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS	134
4.5.9 EMBATES COM AS POPULAÇÕES INDÍGENAS E OS PROPRIETÁRIOS RURAIS	137
4.5.10 DEMARCAÇÕES DE TERRAS, PROBLEMAS E	

CONFLITOS.....	139
4.5.11 O QUE ARGUMENTAM OS PROPRIETÁRIOS RURAIS?	142
4.5.12 A DEMARCAÇÃO DE TERRAS	142
4.5.13 A IMPORTÂNCIA DA PROPOSTA DO GRUPO DE TRABALHO “IMPACTOS SOCIAIS” DA REDE UNIVERSITÁRIA PARA AS POPULAÇÕES QUE HABITAM AS PEQUENAS CIDADES AO LONGO DO CORREDOR	144
4.6. ANÁLISE SWOT DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA O ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL	146
4.6.1. ESTUDO SOBRE FORÇAS, DEBILIDADES, OPORTUNIDADES E AMEAÇAS DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO	146
4.6.2 FORÇAS	147
4.6.3 OPORTUNIDADES	151
4.6.4 DEBILIDADES	156
4.6.5 AMEAÇAS	159
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	161
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	164

1 INTRODUÇÃO

O Corredor Rodoviário Bioceânico, também conhecido por Rota Bioceânica, Corredor Bioceânico ou ainda Rota de Integração Latino Americana (RILA) faz referência ao trajeto rodoviário conectando os portos de Santos e Paranaguá (oceano Atlântico) até os portos chilenos de Antofagasta e Iquique (Oceano Pacífico). Tomando-se como referência a ênfase adotada pela Declaração de Assunção, a partir de Campo Grande (MS), são aproximadamente 2.396 quilômetros passando por Porto Murtinho, pela região do Chaco Paraguai nos municípios de Carmelo Peralta e Mariscal Estigarribia e pelo Norte da Argentina nas proximidades de Salta e Jujuy. Após cruzar a Cordilheira dos Andes e chegar à cidade de Calama, pode-se optar por descer aos portos de Antofagasta ou subir até os portos de Iquique.

Esse Corredor seria uma alternativa ao Porto de Santos (SP), encurtando distância e tempo para as exportações e importações brasileiras entre mercados potenciais na Ásia, Oceania e Costa Oeste dos Estados Unidos. A rodovia terá maior abrangência no Estado de Mato Grosso do Sul, atravessando a parte sul do Pantanal, passando por Campo Grande e Porto Murtinho, onde a ponte binacional está sendo construída.

O projeto do Corredor surgiu em 2015, denominado Grupo de Trabalho (GT) do Corredor Rodoviário Bioceânico, para viabilizar o desenvolvimento de regiões que não foram adequadamente incluídas nos processos de integração nacional e regional, como é o caso do Centro-Oeste brasileiro, do Chaco paraguai, do Noroeste argentino e do Norte chileno. Além disso, contribuirá para a integração regional do Centro-Oeste da América do Sul e particularmente para o estado de Mato Grosso do Sul.

O estado de Mato Grosso do Sul possui uma localização privilegiada por ser limítrofe com os estados de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, São Paulo e Paraná, e com dois países: Paraguai e Bolívia. Além disso, está conectado com a Argentina e o Uruguai por meio de ferrovias, de rodovias e das hidrovias dos rios Paraná e Paraguai. Sendo assim, tem o potencial de se tornar o centro logístico do Corredor

Rodoviário Bioceânico e não apenas o início ou o final de cadeias logísticas regionais.

O Corredor é um projeto de integração física cujos trechos estão institucionalizados nos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) da Iniciativa para a Integração em Infraestrutura da Sul-Americana (IIRSA). A IIRSA tinha o objetivo de ajudar a viabilizar desenvolvimento de regiões que não foram adequadamente incluídas nos processos de Integração nacional e regional, como o é o caso do Centro-Oeste brasileiro.

A IIRSA foi criada em 2000 durante a Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, sob a iniciativa do governo brasileiro na época, com o objetivo de discutir a integração de infraestrutura na região. Em 2010, a IIRSA foi incorporada ao Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da União de Nações Sul-americanas (Unasul), de modo que as discussões sobre infraestrutura passaram a envolver diretamente a participação dos governos e tratar que os projetos seguissem uma orientação político-estratégica (Barros, Padula, 2011).

Em relação ao funcionamento do COSIPLAN, ligado à Unasul, a última reunião foi realizada em dezembro de 2017 durante a Presidência Pro Tempore Argentina. A partir de 2018, iniciou-se o processo de esvaziamento da Unasul com a retirada da Colômbia da mesma e a suspensão da participação de Argentina, Brasil, Chile, Equador, Paraguai e Peru. Em 2019 foi criado o Fórum para o Progresso da América do Sul (Prosul). Apesar do desmantelamento de organizações regionais e seus respectivos órgãos, o Corredor Rodoviário Bioceânico continuou promovendo reuniões até o presente e os trabalhos do GT têm avançado significativamente.

Um dos principais norteadores da IIRSA foi o regionalismo aberto, concepção que aponta justamente para a necessidade de redução de barreiras internas ao comércio, os gargalos na infraestrutura e nos sistemas de regulação e operação. O conceito de regionalismo aberto surge na década de 1990 em um contexto marcado pela hegemonia das doutrinas neoliberais e pelo chamado Consenso de Washington e tendo como referência o documento: O regionalismo Aberto na América Latina e

no Caribe: a integração econômica a serviço da transformação produtiva com equidade

Nesse sentido a proposta do regionalismo aberto, acompanha as diretrizes liberalizantes orientadas para a redução unilateral das barreiras comerciais por parte dos países latino americanos, uma integração regional compreendida como sinônimo de liberalização comercial. Essa orientação para integração regional pautada exclusivamente pelo viés comercial irá se expressar na IIRSA a partir da priorização de projetos de infraestrutura voltados para exportação de produtos primários, perpetuando a submissão em relação aos países especializados em manufaturas e serviços intensivos em tecnologia.

Assim para entender o contexto em que o regionalismo aberto surgiu é importante analisar os estudos da CEPAL, bem como suas diferentes fases de pensamento. Como o regionalismo aberto influenciou as tomadas de decisões da IIRSA e como ela funcionou. E por fim entender que a origem dos corredores bioceânicos se iniciou dentro dos Eixos de Desenvolvimento proposto pela IIRSA. E finalmente afunilar para o projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico especificamente no percurso que abrange o nosso país, especialmente no estado do Mato Grosso do Sul.

O Corredor Rodoviário Bioceânico irá permitir a redução dos custos logísticos e de transporte entre os países que o integram e, ao mesmo tempo, das exportações de produtos para fora da região.

A China é um dos principais parceiros econômicos do Brasil e igualmente do estado de Mato Grosso do Sul, o novo corredor logístico deverá facilitar ainda mais o trânsito ao comércio exterior e especialmente ao mercado asiático. Uma vez que os números iniciais apontam uma redução significativa de dias no percurso para a China em comparação ao caminho via Canal do Panamá, torna-se uma opção igualmente importante para acessar a Oceania e Costa Oeste dos Estados Unidos. O resultado deverá ser a garantia de redução de custos e assim maior competitividade dos produtos do estado e do Centro-Oeste brasileiros.

Além do trânsito de mercadorias, matérias primas e produtos, é possível que o corredor impulse atividades no setor de serviços, como o turismo. Mas é

importante analisar o corredor bioceânico sobre vários aspectos, pois a rodovia poderá impactar de diferentes formas, tanto na natureza quanto nas interferências culturais e étnicas de povos por onde essa rodovia passará e os seus arredores. Nesse sentido o alerta que se dá é que apesar do objetivo maior dessa rota ser o de escoar produtos oriundos do agronegócio para os mercados asiáticos, é importante que se tenha também um olhar voltado para políticas de desenvolvimento local, buscando principalmente minimizar impactos.

Nesse sentido este trabalho encontra-se dividido em três capítulos. O primeiro capítulo tem uma subdivisão com dois tópicos principais: primeiro sobre a Cepal e em seguida sobre a IIRSA. Na primeira parte do capítulo um foi necessário fazer uma busca sobre o contexto histórico de como surgiu o regionalismo aberto e entender como a CEPAL se estruturou, suas principais correntes de pensamento. Para os estudos sobre a CEPAL foram importantes as obras de Raphael Padula, Gentil Corazza e Walter Antônio Desiderá Neto. Para entender como a IIRSA se estruturou e funcionou foram analisadas diferentes obras dentre as quais merecem destaque as obras escritas por Victor Arruda Pereira de Oliveira, Cleodete de Castro Vitte, Aline Contti Castro e outros autores.

No segundo capítulo apresento o Corredor Rodoviário Bioceânico e seus os objetivos principais. A seguir faço uma breve apresentação da importância do Corredor para os países por onde a rodovia irá passar e as responsabilidades desses países em relação à infraestrutura necessária para que a rota funcione e discorro um pouco sobre os tratados que constituíram esse projeto de infraestrutura. Para este capítulo foram de fundamental importância as pesquisas levantadas por Thiago Andrade Asato, Pedro Silva Barros e Fabiane de Oliveira Moreti Cabrera.

No terceiro capítulo faço um adendo sobre a necessidade de um olhar interdisciplinar sobre o corredor bioceânico especialmente para as comunidades locais. A seguir apresento os possíveis impactos positivos e negativos que o corredor bioceânico poderá ocasionar. E acrescento a análise de identificação de forças, oportunidades, debilidades e ameaças (SWOT), com dados obtidos a partir de estudos detalhados feito pelo Diplomata do Corredor Bioceânico Joao Carlos de Parkinson Castro. Outros estudos importantes também foram utilizados neste capítulo como, por exemplo, os trabalhos realizados por: Arlinda Cantero Dorsa,

Débora Fittipaldi Gonçalves, Luana Campos, Renata Barros, Érick Wilke Pusch, Beatriz dos Santos Landa, Kátia Cristina dos Santos Figueira, Léia Teixeira, Wagner Ferreira da Silva e outros autores.

E finalmente faço minhas considerações sobre a realização desta pesquisa, bem como sobre meu parecer sobre o tema abordado neste trabalho de pesquisa.

CAPITULO I

1.1 CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES PARA A INTEGRAÇÃO REGIONAL DA INFRAESTRUTURA NA AMÉRICA DO SUL

Abordaremos alguns aspectos importantes que motivaram iniciativas de criação da integração da infraestrutura na América do Sul nos anos 2000, focando especificamente nas razões que embasaram a criação da IIRSA. E, para entendermos a IIRSA, é importante conhecermos um pouco quais foram as considerações e princípios que nortearam a integração regional da infraestrutura na América do Sul. Isso porque os corredores bioceânicos surgem num contexto da IIRSA e se afunilam no atual projeto do Corredor Bioceânico ou Rota de Integração Latino-Americana (RILA).

Para Padula (2014) um conjunto de fatores históricos, geográficos, econômicos e políticos determinou a distribuição muito dispersa das principais áreas de concentração econômica e populacional dos países da América do Sul, centralizadas na faixa litorânea, com espaços e atividades econômicas voltadas para o comércio exterior. Segundo esse autor, inexistiam ou existiam apenas de forma muito inadequada conexões viárias entre tais áreas, e esses fatores se relacionam com a inserção colonial no sistema internacional, com o processo de independência formal dos países geraram-se coalizões internas de poder em que elites conservadoras mantiveram influência predominante nas decisões políticas domésticas mantendo-se associadas a interesses externos projetados pelos países centrais. Países que desejavam manter uma relação econômica e política assimétrica com Estados da região, tendo acesso a recursos e mercados.

A subordinação dos países sul-americanos no sistema internacional se deu também em termos políticos-militares e econômicos De acordo com Padula (2014), as opções de política econômica e de relações exteriores após a independência formal reforçaram essas características. A região apresentava ainda obstáculos geográficos naturais para a sua integração, como a Amazônia e a Cordilheira dos Andes. Não havia qualquer preocupação com a integração entre núcleos urbanos ou econômicos situados ao longo do litoral ou no interior: as ligações entre norte-sul não foram consideradas ou estimuladas, pois se tratava de articular a produção para

fora, principalmente para os países da Europa e posteriormente para os demais mercados do hemisfério norte. Toda a infraestrutura de comunicações viárias foi e está predominantemente articulada para os portos conforme pontua o autor:

(...) a região é caracterizada como um vasto arquipélago com escassas conexões, realizadas por meio de longas rodovias- modal que participa com mais de 50% do comércio intrarregional, resultando em fluxos de longa distância com elevadíssimo custo ao comércio intrarregional. Os modais ferroviários e aquaviário (hidroviário e de cabotagem) mais baratos e adequados para transportes de grandes cargas e longas longa distância, além de serem mais favoráveis ao meio ambiente, não são adequadamente utilizados e apresentam mau desempenho. A integração física regional baseada no modal rodoviário reflete a escolha de matriz de transporte dos países da região. O potencial de comércio entre as principais áreas econômicas da região e especialmente entre as áreas do Atlântico e do Pacífico não é devidamente explorado [...] (PADULA, 2014, p.294).

De modo geral os países da região não têm aproveitado suas complementaridades energéticas, reais e potenciais em prol de uma política regional de desenvolvimento, autonomia e segurança energética, em comparação com os Estados Unidos e países da Eurásia. E são escassos os projetos energéticos conjuntos ou os esquemas de comércio e reservas compartilhadas, apesar dos potenciais complementaridades e autossuficiência regionais. Assim, não há uma coordenação adequada da infraestrutura regional para o aproveitamento de todo o potencial econômico e político que um processo de integração da América do Sul poderia proporcionar aos seus países.

A ênfase na visão dominante sobre a integração regional está sempre na formação de uma área de livre comércio regional e, neste âmbito, na igual importância da interconexão eficiente da produção dos países ao mercado global ganhando mais proeminência o estabelecimento dos chamados corredores de exportação e a ligação para fora. A provisão da infraestrutura em termos mais amplos e em ambos os sentidos, ou seja, para garantir livre comércio regional e conexão competitiva global, ao mesmo tempo facilitando a modalidade de fluxos econômicos e cruzando os territórios, criaria mais oportunidades para a integração regional e ao mesmo tempo sob a perspectiva do regionalismo aberto e na primazia da geoeconomia¹.

Contudo o papel da infraestrutura tem sido pensado é prioritariamente para interconectar de forma eficiente a produção da região aos mercados lobais, reforçando suas vantagens comparativas estáticas na divisão inter-regional e internacional do trabalho. A visão de formar uma área de livre comércio regional presente no BID (IBD, 2002), por exemplo, sempre trabalha pela integração com o Tratado Norte Americano de Livre Comércio (NAFTA) e com toda a América, especialmente com os Estados Unidos por meio da ALCA. (PADULA 2014, p.295).

A construção de corredores bioceânicos, de costa a costa é feita de forma subordinada à ideia de integração da região “para fora”, sob a perspectiva do regionalismo aberto. Deixa-se de lado o importante um papel que deveriam ter de interligação da região e suas áreas interiores, especialmente se concebidos de forma interconectada às ligações norte-sul do continente sul-americano. Nessa visão dominante de integração da infraestrutura regional cabe aos Estados um papel menor na economia, não somente em termos de participação nos investimentos, mas também no gerenciamento, e na infraestrutura regional.

Essa concepção, conforme explica Padula (2014), que diz respeito ao modelo do Corredor Bioceânico, limita a atuação do Estado devido a uma suposta restrição financeira e diante de compromissos como estabilidade macroeconômica, superávit primário ou déficit nominal, que poderiam produzir pressões inflacionárias ou cambiais. Assim o Estado deve se restringir a cumprir serviços da dívida e a política monetária e fiscal e contracionista diante de um regime de livre modalidade de capital, sob o julgamento dos mercados e de compromissos com organismos internacionais.

Quanto ao planejamento e execução da infraestrutura, o Estado perde a importância centralizadora, e o planejamento torna-se mais flexível com projetos fragmentados e de menor escala, levados à frente pela sua capacidade de atrair financiamentos e investimentos. O papel das instituições financeiras multilaterais

1 A geoeconomia estuda os fenômenos econômicos e geográficos e as suas interações, especialmente em relação aos recursos do solo e do subsolo. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/geoeconomia>).

aparece como fundamental nessa perspectiva, buscando novas formas de financiamento não só para canalizar fundos, mas para mitigar riscos e custos, além de atrair e facilitar a participação privada. Outro papel é promover suporte técnico e financeiro para iniciativas de infraestruturas regionais como a IIRSA e o Plano Puebla-Panamá. O papel das instituições financeiras multilaterais ainda devem ser o de apoiar estudos de viabilidade e pré-investimento, aparecendo em todas as fases do planejamento, financiamento e execução da integração regional da infraestrutura, inclusive estruturando a forma de concebê-la como suporte de estudos e pesquisas.

Desse modo, o processo de convergência normativa entre os países no âmbito da infraestrutura regional deveria atuar no sentido da facilitação intrarregional de fluxos (bens e serviços) de transportes, energia e comunicações, para que o mercado possa atuar de forma eficiente. No campo da integração energética, a ênfase do arcabouço regulatório está na segurança aos investidores e na unificação do mercado de energéticos, assinalando a importância de harmonizar legislações e marcos regulatórios para atrair investimentos privados (Padula. 2014 p.297).

1.2 A IMPORTÂNCIA DA AMÉRICA DO SUL EM TERMOS GEOPOLÍTICOS E GEOGRÁFICOS

Em relação aos aspectos políticos-geográficos da América do Sul, Padula (2014, p.287) aponta duas importantes condições geográficas e suas implicações geopolíticas devem ser consideradas: sua posição geográfica relativa e seu espaço, em termos de recursos que este encerra.

A região situa-se geograficamente nos hemisférios sul e ocidental, o que lhe confere ainda maiores vantagens de proximidade geográfica entre seus países, visto que se encontra apartada das rotas comerciais globais de produtos de alto valor agregado dos países centrais que se dão no hemisfério norte.

A região é cercada por dois oceanos, o Atlântico e o Pacífico, interligados ao norte pelo canal do Panamá e ao sul pelo Estreito de Magalhães, pela passagem de Drake e pelo canal de Beagle. Historicamente a vertente do Atlântico foi mais importante para a região e para o comércio de longo curso, entre outros fatores, pela relativa proximidade dos mercados mais dinâmicos dos países centrais. Atualmente

a relevância geoestratégica do Atlântico Sul é constatada pela presença de recursos de significativo valor econômico e estratégico, por seu papel de rota comercial alternativa para grandes navios petroleiros e pela possibilidade de disputas por soberania territorial. (Padula 2014, p.298).

No entanto, a vertente oceânica do Pacífico vem aumentando em importância regional e a bacia do Pacífico, em importância geoeconômica e geopolítica global. Explicam esses movimentos a crescente relevância das economias da Ásia e sua integração aos fluxos de comércio internacionais, verificadas desde os anos de 1980. Soma-se a isto a articulação mais intensa entre as economias da Ásia-Pacífico, tanto em cifras quanto em acordos de comércio, investimentos e financiamento. Assim, formam-se blocos como a Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC) e a Iniciativa do Arco do Pacífico Latino-Americano e o Acordo de Integração Profunda do Pacífico firmado em junho de 2012. No Arco do Pacífico, destaca-se a negociação para a formação de um bloco econômico mais amplo, capitaneado pelos Estados Unidos, o *Trans-Pacific Strategic Economic Partnership Agreement*² (TPP), que inclui Chile, México e Peru e exclui a China.

A América do Sul contém significativos recursos estratégicos: biodiversidade, água doce, minerais comuns e raros, energia, entre outros. Possui três bacias hidrográficas: Orinoco, Amazônica e da Prata. Juntas elas cruzam o a região e têm potencial hidroviário significativo, podendo até ser integradas por meio de importantes obras de engenharia e assim unir a região através dos rios, visto que seus rios caudalosos apresentam enorme potencial para a navegação e para o aproveitamento de energia hidráulica.

A América do Sul é uma região relativamente pacífica, que não registra em

2 "O Acordo de Associação Transpacífico foi assinado no dia 04 de Fevereiro de 2016 por doze países da Ásia (Japão, Brunei, Malásia, Cingapura e Vietnã), Oceania (Austrália e Nova Zelândia), América do Norte (Estados Unidos, Canadá e México) e América do Sul (Peru e Chile). Fruto de extensas negociações entre os países interessados, esse tratado estabeleceu uma zona de livre-comércio entre os países-membros, definindo regras, objetivos e metas para a sua concretização. Mas esta abertura econômica multinacional contrariava a política defendida pelo presidente que sucedeu a Barack Obama nos Estados Unidos, Trump afirmava que era necessário proteger empregos e fomentar a indústria nacional e Abandonou o TTP em 2017 logo que assumiu seu governo".

sua história conflitos generalizados pela hegemonia regional. No entanto, deve-se assinalar a constante ingerência de potências externas na região, objetivando tanto influenciar conflitos, quanto conter possíveis expansões, mas predominantemente procurando dividir politicamente a região para que não seja possível a coordenação de forças entre os países.

Considerando a posição hierárquica política e econômica periférica dos países da região, a integração regional e conseqüentemente a integração da infraestrutura deve ter objetivos geopolíticos próprios combinados a objetivos socioeconômicos. Do ponto de vista geopolítico, a integração regional deve ser concebida sob as dimensões: interna, de organização político-territorial do espaço regional, de aproveitamento e apropriação de recursos naturais da região em favor do desenvolvimento e da economia dos países da região e da formação de um mercado regional sul-americano; e externa, defensiva e ofensiva, de soberania, segurança e projeção de poder.

1.3 ALTERNATIVA IDEAL PARA O PAPEL DA INFRAESTRUTURA NA AMÉRICA DO SUL

O grande valor da integração, segundo Padula (2014 p.306) não seria somente material no sentido econômico, mas de poder e de sinergia social, com a consolidação de um território unificado e seguro, gerando desenvolvimento socioeconômico e segurança no sentido mais amplo. A infraestrutura de integração regional teria um papel: econômico, na exploração dos recursos e na formação de um amplo mercado em favor do desenvolvimento dos países e das suas populações; e político na apropriação e no domínio político do espaço regional e de seus recursos, tornando-os menos vulneráveis a projeção de poder potências externas e deixando a região mais coesa e segura ao mesmo tempo projetando seu poder globalmente.

Como as situações relativas aos países da América do Sul são desiguais em termos de desenvolvimento econômico, a integração regional deve proporcionar uma homogeneidade regional maior. A integração da infraestrutura deve trabalhar em favor da resolução das assimetrias regionais, embora seja condição necessária, mas não suficiente para a homogeneização regional.

Padula (2014, p.307) lembra que cabe ao Estado da região com maior poder e maior economia e população, isto é, com maior capacidade de exercer a liderança regional cuidar dos Estados menores e menos favorecidos, distribuindo ganhos. São os ganhos conjuntos que consolidam o processo de integração e geram estabilidade política regional. Esta política de distribuição de ganhos a partir do líder não deve ser vista como uma política de generosidade, na medida em que atende a interesses de longo prazo, econômicos e estratégicos (de segurança). Se os países do seu entorno estratégico forem países que se desenvolveram sob sua esfera de influência e interdependência, serão mais avessos a associações e penetrações (culturais, econômicas e militares) com potências externas, restringindo a ameaça da atuação de forças políticas externas, e tornando a região mais estável e segura.

1.4 CONTEXTUALIZAÇÕES HISTÓRICAS DA INTEGRAÇÃO REGIONAL E AS FASES DE REGIONALISMOS DEFENDIDAS PELA COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E CARIBE (CEPAL)

A introdução do tema sobre o possível estabelecimento da Rota de Integração Latino Americana nos leva a um debate importante no campo das relações internacionais, especialmente relacionado à infraestrutura (IIRSA) e ao surgimento dos corredores bioceânicos bem como à integração regional, na América Latina. A rota envolve as relações entre quatro países geograficamente e diferentes em vários aspectos, sejam culturais ou econômicos, e a CEPAL irá fornecer dados importantes sobre as fases de integração regional, especialmente sobre o regionalismo aberto, contexto que norteará uma nova política de integração voltada para fora. Esses fatores devem ser considerados e analisados para que a integração seja realmente eficaz. Para isso vamos conhecer o conceito de integração proposto pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe:

Integração pode ser entendida como um processo pelo qual as economias buscarão ganhos mútuos, podendo ser divididas em três modalidades: integração econômica; integração política; integração física. A integração física trata das questões de integração da infraestrutura, podendo ser dividida em três setores: transportes; telecomunicações e energia. (CEPAL. p.1. 2009).

Para Corazza e Herrera (2004) a integração regional pode ser vista como um meio de proteção e fortalecimento das economias regionais para garantir uma inserção mais segura e uma competitividade global em condições mais igualitárias. O Estado conserva ainda, um papel estratégico na promoção desse desenvolvimento.

Para entender o processo de integração regional da América Latina faz-se necessário compreender como ocorreram as fases de regionalismo, definidos pela CEPAL, em especial o regionalismo aberto. Além disso, é fundamental entender a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que surge no ano 2000, pois ela também dará fundamentos e suporte para que a Rota de Integração Latino Americana se consolide já que os corredores bioceânicos se fortalecem num contexto da IIRSA.

Na década de 1990 do século passado, a CEPAL formulou o conceito de “regionalismo aberto” com o objetivo de pensar a inserção da América Latina no processo de globalização da economia mundial. Na década de 1950, quando a economia internacional passava por um grande processo de crescimento e era regulada pelas normas de *Bretton Woods*, a Cepal formulou o “esquema centro-periferia” para analisar a inserção da América Latina naquele contexto internacional. Nos anos 1970, numa situação de crise tanto da economia internacional, como das regras do *Bretton Woods*, o mesmo processo de inserção foi analisado a partir da “teoria da dependência”. Nos anos 1980 reavivaram-se a teoria e o processo de integração regional como forma de promover o desenvolvimento e a inserção internacional da América Latina.

(...) o pensamento da CEPAL ao longo dos, seus mais de 50 anos além de conter elementos importantes de uma visão geral de um desenvolvimento capitalista, representa, sobretudo, uma visão estrutural do desenvolvimento latino-americano. A CEPAL não se propõe elaborar uma teoria geral do desenvolvimento capitalista, mas o que se poderia chamar de Teoria Aplicada a condições específicas do subdesenvolvimento da América Latina. (...) ela tem se dedicado a pensar o problema do subdesenvolvimento latino americano e a forma de superá-lo a partir de uma crítica ao enfoque neoclássico e da elaboração de seu próprio pensamento histórico estrutural de inspiração clássica keynesiana. (CORAZZA. 2006, p.136-7).

A teoria aplicada da CEPAL se caracteriza por traços básicos como: enfoque histórico estruturalista baseado na ideia da relação centro-periferia, a análise da inserção internacional da América Latina, uma análise dos condicionantes estruturais internos do crescimento, representadas, sobretudo pela Teoria da Dependência, uma ideia sobre a integração regional e uma análise de possibilidade de mudanças através de uma intervenção estatal.

A preocupação da CEPAL em analisar as restrições externas ao desenvolvimento das economias latino americanas já foram pensadas nos anos 1950 e a partir do esquema centro-periferia. Na visão cepalina a causa básica do subdesenvolvimento latino americano reside na forma de inserção da América Latina na economia mundial, a qual estabelece uma articulação estrutural entre os países do centro hegemônico, ativos e beneficiários do progresso e os países periféricos que sofrem passivamente os efeitos de uma determinada histórica divisão do trabalho que favorece o centro.

O tema central do esquema centro-periferia é a distribuição desigual dos incrementos de produtividade decorrentes do processo técnico, pois a estrutura da econômica da periferia não permite apropriar-se através do comércio, dos ganhos de produtividade gerados no centro. Isso ocorre porque a estrutura econômica institucional subdesenvolvida, herdada do período agrário exportador está “voltada para fora” e se mostra incapaz de absorver o progresso técnico e os incrementos de produtividade gerados por eles nas economias centrais. E o resultado dessa assimetria se manifestava na permanente e progressiva deterioração das relações de troca entre os produtos primários da periferia e os produtos industriais do centro como explica Corazza (2006, p. 139):

(...) e não se trata apenas de os ganhos de produtividade gerados no centro não serem repassados para a periferia, pois inclusive os países periféricos cedem uma parte dos incrementos de sua própria produtividade aos países centrais, devido ao fato de que a expansão demográfica deprime os salários na periferia rebaixando os preços relativos de seus produtos primários em relação aos preços dos produtos industriais produzidos no centro(...)

A CEPAL procurava promover a transição entre a economia voltada para fora e o crescimento voltado para dentro através da industrialização. Para superar a

condição de subdesenvolvimento seria necessário alterar a divisão internacional do trabalho, em que os países periféricos se especializavam na produção primária, enquanto os países centrais em produtos industriais. Com base nessa visão a CEPAL definiu o processo de industrialização pela via de substituição de importações como forma de promover o desenvolvimento latino-americano.

Nos anos de 1960 e 1970 o pensamento da CEPAL relativo à questão externa tornou-se mais complexo ao incorporar variáveis sociológicas e políticas internas, as quais estavam representadas na Teoria da Dependência. Corazza (2006) aponta duas razões para essa evolução ter se acentuado; primeira: o desenvolvimento latino americano não sofria apenas restrições econômicas, mas também sociológicas e políticas e a segunda é que essas restrições não eram apenas externas, mas também internas. Ou seja, a questão do subdesenvolvimento não era somente um problema econômico, mas um problema político.

1.5 A VISÃO CENTRO-PERIFERIA

O esquema centro-periferia representa uma visão ampla do processo de desenvolvimento latino-americano, cujo ponto de partida é a crítica à teoria neoclássica do comércio internacional, em especial a teoria das vantagens comparativas de Ricardo e seus posteriores desdobramentos neoclássicos. Para Ricardo o aprofundamento da especialização deveria provocar uma difusão homogênea dos benefícios do progresso técnico da Revolução Industrial todos os países que se enquadrassem nesse esquema de especialização de suas economias. Corazza (2006, p.138) explica que Prebisch, no entanto sustentava que as relações centro-periferia³, ao contrário do que previam as teorias clássicas e

3 "Entende-se por Centro, grosso modo, os países desenvolvidos produtores de bens manufaturados, e por Periferia, os países em desenvolvimento ou subdesenvolvidos, produtores de bens primários. A América Latina, pertencente à periferia da economia mundial, seria o pano de fundo das ideias de Prebisch sobre o desenvolvimento econômico e o comércio exterior. É claro que este primeiro trabalho de Prebisch na Cepal é fruto de sua experiência argentina, trasladada para a órbita latino-americana pelas coincidências de certos problemas comuns. Entretanto, Prebisch reconhece, desde o início, a diferença existente entre esses países, porém isso não invalidaria as suas ideias gerais sobre a região. Da explicação dada por Prebisch, pode-se considerar que o centro e a periferia eram o resultado histórico da maneira como se propagou o progresso técnico na economia mundial, dando lugar às estruturas produtivas diferentes tanto no centro como na periferia, além de funções também diferentes no sistema econômico mundial" (COUTO, Joaquim Miguel).

neoclássicas do comércio internacional, tendem a reproduzir as condições de subdesenvolvimento e aumentar, em vez de diminuir, o fosso que separa os países desenvolvidos do centro e os países subdesenvolvidos da periferia. A mão invisível do mercado, em vez de promover a difusão universal dos benefícios do progresso técnico, aumenta ainda mais as distorções e assimetrias entre os países desenvolvidos e subdesenvolvidos.

A CEPAL, já no seu manifesto de criação em 1949 criticava esses pressupostos e centrava sua análise no papel do progresso técnico para o crescimento econômico, como já haviam feito Marx e Schumpeter, tema que os modelos clássicos e neoclássicos ignoravam ou colocavam em segundo plano conforme pontua Corazza (2006, p.138).

Enquanto a industrialização espontânea era saudada pela teoria neoclássica como um acontecimento de grande significado na história da difusão do progresso técnico, a CEPAL lançava sérias dúvidas sobre sua possibilidade, em virtude das estruturas econômicas e institucionais subdesenvolvidas da periferia. Assim Corazza (2006, p. 139) esclarece que de acordo com essa visão cepalina, a causa básica do subdesenvolvimento latino-americano reside na forma de inserção da América Latina na economia mundial, a qual estabelece uma articulação estrutural entre os países do centro hegemônico, ativos e beneficiários do progresso, e os países da periferia que sofrem passivamente os efeitos de uma determinada e histórica divisão do trabalho que favorece o centro.

O esquema centro-periferia expressa uma visão estrutural em que a partir de situações desiguais, os mecanismos econômicos das trocas impedem o desenvolvimento da periferia e acentuam a desigualdade em relação aos países centrais. Corazza (2006, p. 139) argumenta que o tema central reside na desigual distribuição dos incrementos de produtividade decorrentes do progresso técnico, pois a estrutura econômica da periferia não permite apropriar-se, através do comércio, dos ganhos de produtividade gerados no centro. Isso ocorre porque a estrutura econômica e institucional subdesenvolvida, herdada do período agrário-exportador, está voltado “para fora” e se mostra incapaz de absorver o progresso técnico e os incrementos de produtividade gerados por ele nas economias centrais.

Dentro desse esquema centro-periferia, Corazza (2006, p.139) informa que para a CEPAL, a capacidade de organização política de trabalhadores e empresários dos países centrais impede que os frutos do maior progresso ali alcançado sejam compartilhados com as economias latino-americanas, através da queda dos preços dos produtos industriais. E não se trata apenas de os ganhos de produtividade gerados no centro não serem repassados para a periferia, pois inclusive os países periféricos cedem uma parte dos incrementos de sua própria produtividade aos países centrais, devido ao fato de que a expansão demográfica deprime os salários na periferia, rebaixando os preços relativos de seus produtos primários em relação aos preços dos produtos industriais produzidos no centro. O resultado dessa assimetria se manifestava na permanente e progressiva deterioração das relações de troca entre os produtos primários da periferia e os produtos industriais do centro.

Diante dessa situação, a CEPAL procurava promover a transição entre uma economia voltada “para fora” e um crescimento voltado “para dentro” através da industrialização. Ou seja, para superar a condição de subdesenvolvimento seria necessário alterar a divisão internacional do trabalho, em que os países periféricos se especializavam na produção primária, enquanto os países centrais, em produtos industriais. Com base nessa visão, a CEPAL definiu o processo de industrialização pela via da substituição de importações como forma de promover o desenvolvimento latino-americano.

Nesse contexto Corazza (2006, p. 140) informa que a CEPAL acreditava na possibilidade de alterar os mecanismos econômicos e estruturais que geravam o subdesenvolvimento da periferia latino-americana através de uma ação consciente e planejada do Estado, e dessa forma, ser alcançado um desenvolvimento nacional autônomo. Mas nos anos de 1990 essa visão se alterou profundamente com a proposta de “regionalismo aberto”. Contudo essa mudança passou por uma fase intermediária, a teoria da dependência, na década de 1970.

1.6 A TEORIA DA DEPENDÊNCIA

A teoria da dependência propriamente dita só foi formulada na década de 1970, com o trabalho de Cardoso e Faletto (1974). O texto de Cardoso e Faletto

representa, dentre outros aspectos, uma reação teórica à tese de que se estava gestando na região uma burguesia nacionalista, com vocação hegemônica, potencialmente comprometida com um padrão de desenvolvimento nacional autônomo. No entanto, como se verá, o aspecto central dessa teoria consiste em mostrar como uma parcela importante das burguesias nacionais latino-americanas representava justamente o elo que internalizava a dependência externa.

A Teoria da Dependência introduz uma inovação metodológica importante ao vincular o processo de crescimento latino-americano ao comportamento das classes sociais e com estruturas de poder dos países da região, ou seja, entre as estruturas internas e o poder econômico e político no resto do mundo. Conforme pontua CORAZZA (2006, p. 141), enquanto a visão estrutural centro-periferia destaca os mecanismos econômicos de comércio, a teoria da dependência ressalta que a especificidade histórica da situação de subdesenvolvimento reside na relação entre as sociedades periféricas e as centrais e não apenas nas relações econômicas e comerciais entre o centro e a periferia.

A teoria da dependência tratava de evidenciar a articulação que firmava os interesses das economias centrais e das classes que as apoiam aos interesses das classes dominantes dos países subdesenvolvidos. Essa articulação estrutural e global que liga o centro à periferia não se alimentava apenas pelos canais do mercado internacional, mas penetrava a sociedade inteira, solidarizando classes e grupos sociais, estrangeiros e nacionais, cujas alianças políticas se davam mesmo no interior do Estado. Embora os estudiosos da CEPAL não ignorassem que o desenvolvimento capitalista implicava uma relação de exploração de classes, a abordagem da dependência rompeu com a análise tradicional da CEPAL, que concebia o desenvolvimento apenas como um processo de redefinição da posição de cada país na divisão internacional do trabalho. A análise da dependência considerava o Estado-nação como uma instância político-econômica no nível da qual se expressam as relações de classe.

Corazza (2006, p. 142) aborda que o problema do desenvolvimento residia em que, a partir da metade dos anos 1950, no contexto de uma nova dinâmica capitalista internacional, se processava uma nova divisão internacional do trabalho, impulsionada pelas empresas multinacionais, pelas quais se processava uma

internacionalização da produção capitalista. A análise da dependência, contudo, contempla a possibilidade tanto de perpetuação de sempre novas formas de dependência, como a de “autonomia nacional”. Mas a autonomia nacional só é possível na medida em que os interesses das classes populares também forem contemplados, pois, sem eles, as classes dominantes tenderão a perpetuar o desenvolvimento dependente.

Dessa forma, Corazza (2006, p, 143) expõe que o subdesenvolvimento dava mostras de perpetuar-se, apesar do crescimento que a industrialização pudesse provocar. Com a teoria da dependência, mudou a visão de inserção internacional da América Latina e a própria concepção de desenvolvimento. Trata-se de uma nova forma de inserção, cujos obstáculos não são apenas externos, mas foram parcialmente interiorizados. Isso implica uma visão mais complexa das relações entre as economias nacionais e o capitalismo mundial. Com efeito, o contexto internacional dos anos 1970, quando a teoria da dependência foi formulada, era muito diferente do contexto dos anos 1950, quando foi concebido o esquema centro-periferia. Mudou também a concepção de desenvolvimento para os países periféricos, pois não se trata mais de desenvolvimento nacional autônomo, mas de desenvolvimento nacional dependente, uma vez que, como já se afirmou, dependência e desenvolvimento podiam ocorrer ao mesmo tempo.

1.7 A INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL-AMERICANA

A criação da CEPAL, em 1949, representou um passo importante no longo caminho da integração, pois ela sempre procurou estimular a integração latino-americana. Já na década de 1950, Raúl Prebisch iniciou um processo de união econômica e comercial entre os países latino-americanos, com o objetivo de promover o desenvolvimento regional. Depois, dentro desse espírito de integração da CEPAL, surgiram inúmeras tentativas de integração ao longo dos anos 1960 e 1970 algumas de caráter mais abrangente, como Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC) em 1960, o Sistema Econômico Latino-Americano (SELA) em 1975 e a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) em 1980, outras envolvendo grupos menores de países da região, como foi o caso do Mercado Comum Centro-Americano (MCCA), criado em 1960, o Grupo Andino, em 1969, a

Caribbean Community (Caricom), em 1973, e, finalmente, o MERCOSUL, criado em 1991.

1.8 A INSERÇÃO INTERNACIONAL PROPOSTA PELO MERCOSUL

O MERCOSUL é, sobretudo, um projeto de integração comercial entre os países que o compõem, mas, em sua concepção e em seus objetivos, ele também define uma forma de inserção internacional. Criado oficialmente pelo Tratado de Assunção, em 1991, e reafirmado pelo Protocolo de Ouro Preto, em 1994, o MERCOSUL não foi à primeira tentativa de integração dos países da América Latina, ao contrário, ele se coloca na sucessão de um lento e tortuoso processo de integração dos países latino-americanos, mas representa avanços históricos consideráveis na concretização do ideal integracionista.

CORAZZA, e HERRERA (2004, p.10) apontam que o processo de integração regional do MERCOSUL se orienta por dois movimentos: primeiro, a liberalização do comércio interno, com objetivos específicos de expandir os mercados nacionais de cada país; promover certa especialização através da complementação através dos diferentes setores da economia, reduzir os custos de produção, gerar ganhos de economia de escala e com tudo isso, em segundo lugar, busca-se estabelecer um grau de proteção externa e aumentar a competitividade internacional dos países integrantes do bloco econômico. Ou seja, de um lado, procura-se criar estímulos internos e de outro, criar os necessários meios de proteção externa, especialmente através de uma tarifa externa comum e de posições externas também comuns, o que aumenta por certo o poder de barganha dos países membros face à concorrência internacional.

1.9 A INSERÇÃO INTERNACIONAL PROPOSTA PELO “REGIONALISMO ABERTO”

No início da década de 1990, a CEPAL apresenta novas propostas sobre desenvolvimento compiladas em três documentos: Transformação Produtiva com Equidade (TPE), de 1990, "O desenvolvimento sustentável transformação produtiva, equidade meio ambiente em 1991, e e Regionalismo aberto", em 1994.

Na metade dos anos 1990 o conceito de “regionalismo aberto” além de pretender colocar-se na esteira evolutiva do pensamento histórico estruturalista da CEPAL introduziu rupturas ao se inspirar nas novas versões do pensamento econômico neoclássico sempre criticado historicamente pela própria CEPAL.

Para entender como ocorreu a inserção internacional da América Latina através do regionalismo aberto, precisamos conhecer o conceito de regionalismo aberto proposto pela CEPAL (1994):

(...) um processo de crescente interdependência no nível regional promovidos por acordos preferenciais de integração e por outras políticas, num contexto de liberalização e desregulação capaz de fortalecer a competitividade dos países da região e, na medida do possível constituir a formação de blocos para uma economia internacional, mais aberta e transparente.

CORAZZA e HERRERA (2004) afirmam que o regionalismo aberto procura combinar dois fenômenos: a crescente interdependência regional resultante de acordos preferenciais e a tendência do mercado em promover a liberalização comercial. Ele quer conciliar a política de integração regional com as políticas que visam promover a competitividade internacional. Procurando cambiar a liberalização comercial entre os parceiros do bloco com políticas de liberalização em relação a terceiros países, ou seja, num contexto de regionalismo aberto os acordos de integração podem servir como mecanismo para a adoção de regras internacionais, conforme pontuam os autores. Para BIELSCHOWSKY (2000) em sua obra intitulada: “Cinquenta anos de pensamento da CEPAL” explica que:

(...) o que busca com o regionalismo aberto é que as políticas explícitas de integração sejam compatíveis com as políticas tendentes a elevar a competitividade internacional, além de complementares a elas. O que diferencia o regionalismo aberto da abertura e da promoção indiscriminada das exportações é que ele inclui um ingrediente preferencial, refletido nos acordos de integração e reforçado pela proximidade geográfica e pela afinidade cultural dos países da região. (BIELSCHOWSKY, 2000, p.945).

Para Bielchowsky (2000, p. 946), o objetivo é de fazer da integração regional um alicerce que favoreça a economia internacional mais aberta e transparente, invés de se converter num obstáculo que impeça e restrinja as opções dos países da

América Latina e do Caribe. Isso significa que os acordos de integração devem tender a eliminar barreiras aplicáveis a maior parte do comércio de produtos e serviços entre os signatários, no contexto de suas políticas de liberalização comercial em relação a terceiros ao mesmo tempo em que é favorecida a adesão de novos membros ao acordo.

Bielschowsky (2000, p. 946) destaca que abordar a questão da integração no contexto do regionalismo aberto acarreta compromissos com determinadas características que possam contribuir para a redução gradativa da discriminação intra-regional, para a estabilização macroeconômica de cada país, para o estabelecimento de mecanismos adequados de pagamentos e de facilitação do comércio, para a construção da infraestrutura e para a harmonização ou aplicação não discriminatórias de normas comerciais, regulamentos internos e padrões. Além disso, Bielschowsky (2000, p.946) aponta que a redução dos custos da transação e da discriminação no interior da região latino-americana poderia ser reforçada mediante acordos ou políticas setoriais que se beneficiassem, por sua vez, dos efeitos sinérgicos dessa integração.

No entanto, Corazza e Herrera (2004, p.13), apontam que o papel do Estado mudou radicalmente, na concepção de regionalismo aberto quando comparado com seu papel definido nos marcos do velho estruturalismo cepalino, pois agora esse papel fica reduzido à promoção mais eficiente da competitividade internacional. O governo tem um papel de gerar estruturas flexíveis de coordenação dos negócios que facilitem a transferência de tecnologia, a criação de redes de informação e a abertura de canais para diálogo, a reflexão e a construção de consensos e a mobilização de recursos de apoio. Cabe-lhe ainda promover a cooperação entre o setor público e o setor privado e preencher algumas exigências sistêmicas para a competitividade, ou ainda, para corrigir distorções de mercado.

Para o regionalismo aberto a integração regional não tem mais como objetivo proteger os interesses dos países integrantes, ou do acordo regional. Ela opera como uma etapa ou um meio para sua própria superação em favor de uma economia internacional aberta e livre de qualquer restrição, ou acordo regional. Corazza e Herrera (2004, p.14) lembram que, ao contrário do que se propunha no pensamento histórico da CEPAL, qual seja promover o crescimento para dentro o

regionalismo parece ter invertido a pauta ao propor voltar-se para fora e adequar-se integralmente às exigências de fora. O papel do Estado também se alterou radicalmente, uma vez que seu objetivo não é mais promover a industrialização nacional e o desenvolvimento e sim a abertura das economias e a competitividade internacional.

1.10 A PASSAGEM DO REGIONALISMO ABERTO AO REGIONALISMO PÓS-LIBERAL OU ESTRUTURAL

Para Oliveira (2006, p.74) os processos de integração na América do Sul podem ser analisados em duas fases principais que os caracterizaram no século XX: o denominado Velho Regionalismo e o Regionalismo Aberto. Em ambos os períodos, a busca de uma América do Sul integrada teve como marca principal a reunião de particularidades ligadas à história, à geografia, à cultura e aos aspectos sociais e econômicos da região. A diferença entre estas fases se baseia nas distintas orientações político-econômicas dos Estados e na formulação de políticas externas em consonância com os objetivos econômicos e políticos domésticos, além das influências exógenas, sempre marcadas pela crescente abertura ao comércio multilateral.

De forma geral, conforme explica Oliveira (2006, p.72) o termo regionalismo aberto na concepção cepalina da década de 1990 pode ser compreendido como um regionalismo que não cria obstáculos às regras e ao funcionamento do sistema multilateral de comércio. Criam-se preferências, sem que sejam criados obstáculos ao livre-comércio. Importante recordar que o termo regionalismo aberto surge em uma conjuntura de predomínio de uma visão favorável à liberalização comercial, nos moldes propostos pelo Consenso de Washington. Mais do que um conceito analítico ou acadêmico, o termo regionalismo aberto pode ser utilizado para se delimitar um período histórico no qual se propunha a utilização do regionalismo com o objetivo de realizar uma maior liberalização comercial. De uma forma mais específica, a CEPAL denominou de regionalismo aberto o processo que surge da conciliação de dois fenômenos importantes: a interdependência nascida de acordos especiais de caráter preferencial e aquela impulsionada pelos sinais de mercado.

Já os termos regionalismo pós-liberal ou regionalismo estrutural, conforme informa Oliveira (2006, p.73) são termos empregados por parte da literatura que enxerga a existência de uma nova forma de regionalismo a partir do início do século XXI, rompendo com alguns paradigmas do regionalismo aberto e incorporando novos temas e agendas à integração regional. Ainda que a interpretação varie conforme a análise de cada autor, há consenso quanto a uma presença marcante do papel do Estado como coordenador das ações de integração regional entre os teóricos do regionalismo pós-liberal ou regionalismo estrutural.

De acordo com Oliveira (2006, p.75) as transformações no cenário geopolítico na passagem do século XX para o século XXI, culminando com os impasses nas negociações multilaterais, na atenção prioritária da política externa norte-americana ao Oriente Médio, o fracasso da ALCA, a ascensão dos governos de esquerda na América Latina e a Diplomacia Moderada formulada pelo Brasil, contribuíram para o advento de uma nova fase no âmbito dos processos de integração na América do Sul.

Oliveira (2006, p.78) explica que essa nova fase no âmbito dos processos de integração na América do Sul é denominada por alguns autores de Regionalismo Pós-Liberal ou também chamado de Regionalismo Estrutural o qual ampliou a agenda de formulações políticas em termos de integração, incluindo novos temas como infraestrutura, energia, meio ambiente, segurança, educação, entre outros. De acordo com esse autor o Regionalismo Pós-Liberal estaria vinculado a uma crítica ampla ao paradigma liberal que inspirava as iniciativas de integração intrarregionais durante a década de 1990, além de contestar grande parte da agenda doméstica de política econômica de cunho liberalizante nos países da região. Para ele o Regionalismo Pós-Liberal oscilaria assim entre uma agenda integracionista de cunho “desenvolvimentista”, ou seja, que tem dificuldades para lidar com a agenda da liberalização comercial e uma agenda claramente antiliberal e de formação de coalizões de países afins ideologicamente.

A União de Nações Sul-Americanas (UNASUL) nasceu no âmbito do Regionalismo Pós-Liberal e denota a relevância da perspectiva política como suporte ao próprio desenvolvimento da integração econômica. Um dos principais temas essenciais para propiciar a integração econômica diz respeito à integração

física e a urgência da necessidade de melhorias no setor de infraestrutura para impulsionar o desenvolvimento regional.

1.11 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DA INTEGRAÇÃO FÍSICA DA AMÉRICA DO SUL

A primeira iniciativa multilateral para a integração física da América do Sul surge ao final da década de 1960. Naquele momento, os militares começavam a ascender ao poder na América do Sul, tanto por meio de golpes de Estado quanto por conquista de maior influência nos espaços de formulação de políticas públicas e de tomada de decisão. Segundo Costa, Menger e Tancredi (2015, p.137), foram desse modo que a crescente influência e participação dos militares na atuação do Estado possibilitaram o retorno e a expansão do pensamento geopolítico, fomentado especialmente pela Escola Superior de Guerra (ESG), tal forma que a compreensão da necessidade de integração física ganhou espaço entre os governos sul-americanos. Logo, em 1967 ocorreu, em Buenos Aires, a I Reunião de Chanceleres dos Países da Bacia do Prata, que culminou com a assinatura do primeiro tratado multilateral a respeito da integração física da América do Sul: o Tratado da Bacia do Prata, de abril de 1969. O tratado não só compreendia cooperação em transportes, energia e comunicações, mas também abrangia aspectos produtivos dos Estados, pregando a complementação econômica e industrial, principalmente nas regiões de fronteira.

De acordo com Costa, Menger e Tancredi (2015) ainda em 1969, mais um arranjo de cooperação para a integração física foi estabelecido. Um mês após a assinatura do Tratado da Bacia do Prata, foi assinado, por Bolívia, Chile, Colômbia, Equador e Peru, o Pacto Andino, uma iniciativa que pretendia ser uma alternativa andina à ALALC, que pouco avançara em quase 10 anos de existência. O Pacto Andino previa a utilização da Corporação Andina de Fomento (CAF), estabelecida em 1966, para estimular a ampliação e modernização da infraestrutura, melhorando assim a logística regional, de modo a avançar nos processos de liberalização comercial e de complementação industrial destes países.

Entretanto, apesar de iniciativas promissoras para a integração regional, o que se pode observar foi um mínimo avanço na integração, especialmente física, na América do Sul durante o período. Costa, Menger e Tancredi (2015, p.138) pontuam

que uma das razões pelas quais a integração não prosperou foi econômica: a heterogeneidade no desenvolvimento das indústrias nacionais e as políticas Estado-desenvolvimentistas, inspiradas na teoria cepalina, reproduziam assimetrias econômicas que impediam os países de avançarem em direção a uma integração mais institucionalizada. Além disso, as mesmas políticas Estado-desenvolvimentistas faziam com que os investimentos públicos fossem prioritariamente destinados à integração nacional (em detrimento da regional), ao mesmo tempo em que os investimentos privados também não seguiam a lógica da integração, mas sim continuavam a se concentrar em regiões que correspondiam à lógica dos interesses dos investidores estrangeiros, os quais buscavam exclusivamente regiões seletas, onde se conseguiam maiores margens de lucro. Similarmente, outra variável que não colaborou com a execução dos projetos de integração regional foi política, pois havia desconfiança entre os governos ditatoriais da região, assim como também havia resistências das burguesias nacionais em relação à integração sul-americana.

Da mesma forma, Costa, Menger e Tancredi (2015) apontam que o cenário internacional, no início dos anos 1970, começou a se apresentar desfavorável à integração física sul-americana. Devido às crises do petróleo, as taxas de juros internacionais se elevaram e as dívidas contraídas para financiar o desenvolvimento dos países sul-americanos aumentaram drasticamente. Além disso, houve aumento do déficit comercial para os países importadores de petróleo. Assim, as fontes de financiamento externo dos países latino-americanos se esgotaram, e a capacidade dos governos de patrocinar a industrialização foi arruinada. Nesse ínterim, os Estados Unidos da América romperam unilateralmente o acordo de *Bretton Woods*, o que fragilizou ainda mais as economias em desenvolvimento, e a campanha de promoção de princípios neoliberais ganhou força internacionalmente. Foi nesse contexto, em meados dos anos 1980, que a primeira onda de regionalismo chegou a seu fim na América do Sul. Entre a década de 1980 e início da década de 1990, a maior parte dos Estados da América do Sul começa seu processo de redemocratização. Numa conjuntura internacional de fim da bipolaridade e de intensificação do processo de globalização (comercial, produtiva e financeira), os novos governos, agora, além de democráticos, dependentes de empréstimos de instituições financeiras internacionais, como o Fundo Monetário Internacional (FMI),

adere às medidas de austeridade indicadas por estas instituições e, na sequência, adotam o modelo neoliberal.

Costa, Menger e Tancredi (2015, p. 139) afirmam que a mesma crise econômica que impossibilitou as iniciativas para a integração regional sul-americana fez com que os países da região se reaproximassem politicamente, buscando um enfrentamento similar para tal crise. Esses autores assinalam que a reaproximação entre os países fica especialmente evidente na relação entre Brasil e Argentina, os quais ao assinar a Declaração de Iguazu, em 1985, declararam que “a integração latino-americana precisava de um impulso renovado para que a região reforçasse seu poder de negociação na política global e [...] superasse a crise da dívida”.

Surgindo na América do Sul, um novo tipo de regionalismo. Esse novo paradigma para a integração regional latino-americana foi denominado pela CEPAL de regionalismo aberto e pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) de novo regionalismo. Esse novo regionalismo estava inserido dentro da perspectiva neoliberal e tinha como foco questões econômico-comerciais. Segundo Padula (2011, 146), esse regionalismo pregava que os fluxos de comércio (aumentos das exportações e importações, via especialização em vantagens comparativas estáticas) e de investimentos levariam ao desenvolvimento dos países e da região como um todo. Desse modo, dever-se-ia promover uma liberalização econômica entre países de um bloco regional, de modo que, na medida em que fossem se desenvolvendo, os permitiria “realizar sua abertura comercial completa para o mundo e [...] se inserir no comércio internacional da era da globalização” (Teixeira e Desiderá Neto 2014, 30). Em suma, a liberalização intrarregional seria seguida por um processo de liberalização inter-regional que culminaria com o livre comércio global.

Costa, Menger e Tancredi (2015, p. 139) consideram que o resultado desta nova concepção de regionalismo foi a reforma de arranjos regionais já existentes como a ALALC, que virou ALADI (Associação Latino-Americana para o Desenvolvimento da Integração) em 1980; e o Pacto Andino, que foi renomeado para Comunidade Andina em 1996 e o surgimento de novos arranjos, como é o caso do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), criado em 1991.

No que se refere à infraestrutura, Padula (2011, p.156), afirma que foi durante esse período de adoção do modelo neoliberal que o comércio intrarregional

aumentou e os gargalos de infraestrutura passaram a ser reconhecidos pelos governos e pelo setor privado. Costa, Menger e Tancredi (2015, p. 139) concluem que tais gargalos foram acentuados pelo fracasso da iniciativa privada em compensar a queda das inversões públicas (oriunda da crise da dívida externa da década de 1980) em infraestrutura. Dessa forma, o que se observou durante o período de vigência desse novo regionalismo foi uma ampliação da atenção destinada à integração infraestrutural latino-americana. Embora projetos de integração física não tenham sido criados, foram elaborados importantes “estudos de identificação das condições e potencialidades dos países sul-americanos” quanto à infraestrutura.

2.0 A INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL AMERICANA-IIRSA

2.1 ANTECEDENTES E OBJETIVOS DA IIRSA

A IIRSA tem sido estimulada na América do Sul desde 2000, como uma tentativa de integração dos meios de transportes, fontes de energia e redes de telecomunicações, visando organizar o espaço do subcontinente. A partir de um plano de integração elaborado pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) foram apontados os principais problemas que inibem o comércio na América do Sul e feitas propostas para aperfeiçoar as trocas internacionais, tendo como referência os chamados eixos de integração e desenvolvimento com maiores fluxos de intercâmbios e os com potencial para serem desenvolvidos.

As estratégias de integração segundo VITTE (2005.p.5) foram elaboradas a partir das principais riquezas naturais da América do Sul, as formas como poderiam ser utilizadas e a infraestrutura necessária para o seu aproveitamento, considerando: as oportunidades de integração físicas mais evidentes; a consolidação das cadeias produtivas competitivas e a redução de custos. A integração propugnada nessa iniciativa, com apoio das agências multilaterais visa aumentar a fluidez do território para facilitar o escoamento de recursos naturais e dos principais produtos da pauta de exportação dos principais países da região, especialmente do Brasil, sem considerar os impactos ambientais e sem uma ampla

discussão com a sociedade. (Sobre este último tópico discutiremos logo mais à frente).

A IIRSA tem suas origens na primeira reunião dos presidentes da América do Sul realizada em 2000 em Brasília. Tal encontro foi uma iniciativa do então presidente da república do Brasil Fernando Henrique Cardoso, objetivando reunir os chefes de Estado dos 12 países do subcontinente para instituírem um fórum para discussão sobre o futuro da América do Sul, em uma perspectiva de longo prazo, de definição de estratégias e ações concretas e operativas para resolução das necessidades mais prementes.

Um dos objetivos desta reunião foi de estimular a organização do espaço sul-americano a partir da contiguidade geográfica, da identidade cultural e dos valores compartilhados dos países vizinhos sul-americanos. (PAIM. 2003. p.5)

A IIRSA, em seu plano de ação coloca como principal desafio para a América do Sul alcançar um ritmo de crescimento sustentável que sejam derivados de processos produtivos que se fundamentem na tecnologia do conhecimento e que cada vez mais dependam menos da exploração de recursos naturais. Conforme relata VITTE (2005.p.6) isso só pode ser garantido com um genuíno crescimento da produtividade e da competitividade para o alcance de condições para o padrão de desenvolvimento sustentável, estável, eficiente e equitativo.

Assim, dentre os objetivos da IIRSA destacam-se:

- Desenhar uma nova infraestrutura com visão mais integral;
- Enquadrar os projetos nos moldes de um planejamento estratégico a partir da identificação dos eixos de integração e desenvolvimento regionais;
- Modernizar e atualizar os sistemas regulatórios e institucionais nacionais que regem o uso da infraestrutura;
- Harmonizar as políticas, planos e marcos regulatórios e institucionais entre os Estados;
- Valorizar a dimensão ambiental e social dos projetos;

-Melhorar a qualidade de vida e as oportunidades das populações locais nos eixos de integração regional;

-Incorporar mecanismos de participação e consulta;

-Desenvolver novos mecanismos regionais para a programação, execução, e gestão de projetos;

-Estruturar os esquemas financeiros, adaptando-os a configuração específica de riscos de cada projeto.

VITTE (2005. p.6) salienta que esses objetivos são como ações básicas do plano, ou diretrizes que enfocam três aspectos: coordenação de projetos e investimentos, compatibilização dos aspectos regulatórios e institucionais e os mecanismos de inovação de financiamentos públicos e privados.

2.2 COMO SURTIU A IIRSA?

A ideia da IIRSA nasceu em abril de 1998, durante a cúpula da Organização dos Estados Americanos (OEA) em Santiago do Chile, como uma necessidade de criar um plano de reorganização territorial que fosse funcional para a Área de Livre Comércio das Américas (ALCA). A ALCA era o plano dos Estados Unidos para transformar todo o Hemisfério Ocidental em uma imensa zona de livre comércio, inspirada no Acordo de Livre Comércio da América do Norte (Nafta). Na ocasião os chefes de Estado decidiram confiar no Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para a elaboração do plano.

Finalmente a formulação do projeto foi apresentado por ocasião de uma nova cúpula de presidentes, desta vez apenas da América do Sul, convidados a Brasília pelo ex-presidente brasileiro Fernando Henrique Cardoso, em 31 de agosto de 2000. Nos planos dos países participantes e dos gestores do BID e da Corporação Andina de Fomento, a integração da infraestrutura serviria como facilitadora para estimular a base material do impulso comercial transnacional, permitindo baratear o transporte das matérias-primas a serem exportadas da região para os mercados do norte.

Nos cinco anos seguintes, o panorama político sul-americano sofreu algumas mudanças importantes. Na Bolívia, um grande ciclo de mobilizações indígenas e

populares terminou com a derrubada de governos neoliberais e a eleição de Evo Morales à presidência. Na Argentina, a crise da dívida e a Revolta “piquetera⁴” de 2001 encerram uma década de privatizações e outras políticas econômicas neoliberalizantes. No Equador, também houve mobilizações populares que depuseram o presidente Lucio Gutiérrez, enquanto na Venezuela as massas em Caracas reverteram um golpe contra Hugo Chávez. Naqueles anos, em muitos países da América do Sul, forças políticas de esquerda chegaram ao governo, como com as eleições do Presidente Lula da Silva no Brasil em 2002 e Nestor Kirchner na Argentina em 2003. Esses eventos acabaram enfraquecendo a iniciativa norte americana dirigida à América do Sul e possibilitaram o cancelamento da ALCA na Cúpula das Américas, em Mar del Plata, em novembro de 2005.

No entanto, os desenhos dos projetos da IIRSA não foram alterados, nem tiveram seu papel reduzido conforme sinalizam Aguiar, Panez e Peregalli (2020). Pelo contrário, a década de 2005 a 2015 foi o período de maior desenvolvimento da iniciativa segundo esses autores:

[Nesse período] houve um aumento de quase 100% no número de projetos, passando de 335 para 562 (dos quais, até hoje, 160 foram concluídos), e quando, em 2009, foi incluído no Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da UNASUL, o novo bloco regional que veio a ser constituído sob a liderança do Brasil, no governo de Lula da Silva.

De acordo com os autores supracitados no parágrafo acima, apesar da IIRSA trazer um discurso neodesenvolvimentista e de integração soberana, ela pouco ou nada mudou nos propósitos dos corredores bioceânicos, que continuaram reproduzindo lógicas de exportação de *commodities* minerais, energéticas e agroalimentares, levando a uma dependência cada vez mais problemática das economias regionais, não apenas em relação aos países do Norte, mas

4 Piquetero é um termo em castelhano que designa o movimento iniciado por trabalhadores desempregados, egressos da empresa petrolífera argentina YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), na década de 1990. O movimento piquetero surgiu em 1996, poucos anos antes da crise econômica da Argentina (1999 - 2002), resultante, em grande parte, da adoção da política de câmbio fixo. Naqueles anos, o país mergulhou em profunda recessão econômica, que levaria à queda do governo de Fernando de la Rúa, em 2001. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Piquetero>

principalmente em relação à China. Nesse sentido é pertinente questionar se a IIRSA de fato era neodesenvolvimentista e de integração soberana, pois foi pensada como um completo da ALCA.

O Brasil desempenhou um papel importante nesse período, permitindo a execução de muitos projetos vinculados ao plano. Essa liderança se deu através de uma política de forte impulso financeiro do BNDES e de uma nova carteira de obras nacionais (Programa de Aceleração do Crescimento-PAC, criado em 2007) e uma política de internacionalização de grandes empreiteiras brasileiras (Odebrecht, Camargo Corrêa, Andrade Gutiérrez, etc.). Ao mesmo tempo em que centralizava a viabilização financeira dos projetos, o Brasil bloqueou diversas propostas de formação de uma nova arquitetura financeira regional, liderada pelos países da Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América (ALBA), de acordo com Aguiar, Panez e Peregalli (2020) esses projetos visavam reduzir a dependência financeira da região em relação ao dólar e constituir o Banco do Sul, para o financiamento dos projetos por meio de um banco regional. O banco foi criado, mas não teve suas funções consolidadas.

2.3 A IIRSA E O REGIONALISMO ABERTO

A IIRSA surge num contexto em que a ideia de regionalismo aberto ainda era tida como fundamental para estruturar esforços de integração. Para Mariano (2014, p.234) essa iniciativa resultou em projetos de integração de infraestrutura selecionados mais pelas demandas internas dos Estados e pelo interesse de articulação com os mercados internacionais do que por uma visão estratégica de integração sul americano.

A IIRSA foi concebida sob a lógica do regionalismo aberto, como um projeto para apoiar a formação de uma área de livre comércio regional, visando aumentar a competitividade de sua produção e ser o alicerce da integração da região à Alca e ao mercado global. (Padula, 2014 p.311). A IIRSA seria implementada pelo Plano Puebla-Panamá, outra alternativa em curso que visava ligar a América Central à América do Norte, sendo a coluna vertebral da formação de um bloco de livre comércio sul-americano e da Alca.

Na perspectiva do regionalismo aberto, concebido pela CEPAL (1994), a integração regional é entendida como um processo de liberalização econômica intrarregional que trabalharia fundamentalmente como um alicerce e um estágio do processo de liberalização econômica internacional, impulsionado por alguns países e pela rodada do Uruguai do GATT⁵ lançada já no âmbito da OMC⁶. Com base em sua proximidade geográfica, a motivação política da integração seria formar blocos regionais que serviriam como instrumentos nas negociações multilaterais de liberalização, sendo uma segunda opção política diante de impasses vigentes ou temporários à liberalização internacional do comércio. Nas palavras de Padula (2014. p.313.).

Assim, a formação de blocos fortaleceria as posições de barganha internacional dos países nas negociações de acordos multilaterais em favor do livre comércio global, para obterem ganhos na comercialização dos bens em que possuem vantagens comparativas (exportações) e aumentarem suas importações- aumentando assim seu fluxo de comércio (exportações mais importações) e aprofundando sua especialização. A ideia é que, na ausência do livre comércio global, uma região integrada permitiria distribuir melhor os ganhos de comércio e se proteger de oscilações do comércio internacional. Ainda em termos relativos, a negociação da liberalização global entre blocos com menor número de atores, seria mais viável e teria custos de transação menores, sendo mais eficiente. (Padula 2014, p.312).

O novo regionalismo apresenta o sentido da integração regional que seria a inserção competitiva dos países partícipes, aproveitando as forças da globalização e aprofundando reformas estruturais iniciada em meados dos anos 1980. A IIRSA nasce sob uma concepção na qual ganha necessidade de atração do setor privado

5 A Rodada Uruguai do Acordo Geral de Tarifas e Comércio, (GATT) iniciada em 20 de setembro de 1986, com a Declaração de Punta dei Leste, e contando com a participação formal de 125 países, encerrou-se em 15 de dezembro de 1993, com a Ata Final do Acordo tendo sido aprovada em 15 de abril de 1994, em Marrakesh, Marrocos. PRESSER. Mário Ferreira. Rodada Uruguai: as novas regras do jogo para as políticas comerciais e industriais nos países. UNICAMP SP).

6 A Rodada Doha – cujo nome oficial é Agenda Doha de Desenvolvimento – é um espaço internacional de negociações criado em setembro de 2001 na IV Conferência Ministerial da OMC (Organização Mundial do Comércio), realizada em Doha, no Catar. Seu objetivo é proporcionar a diminuição do protecionismo comercial e das barreiras alfandegárias, bem como resolver questões referentes a patentes comerciais. PENA. Rodolfo Alves: Rodada Doha. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/rodada-doha.htm>

para participar do equacionamento financeiro dos projetos, seguindo a lógica das privatizações e de participação mínima do Estado na economia, para atrair investimentos em infraestrutura para a região e conseqüentemente, para os governos que buscavam uma alternativa para viabilizar novos investimentos. Nas palavras de Mariano (2014.p.246) o que orientava a integração física eram os mercados.

Afirmar que a integração física estava orientada pelo mercado significa que os objetivos da cooperação não visavam unicamente às mudanças estruturais capazes de transformar a realidade econômica e social dos países envolvidos, mas à adaptação ou adequação da infraestrutura física às necessidades das estratégias comerciais vigentes ao indicar que as obras implementadas sob essa perspectiva buscavam uma articulação entre os territórios nacionais e o mercado mundial dentro de uma lógica voltada para explorar o “potencial comercial”. Esta concepção estava muito presente no governo brasileiro, que foi o principal articulador para a criação da IIRSA. (Mariano 2014.p.245).

2.4 ARGUMENTOS A FAVOR DAS INTERLIGAÇÕES INTEROCEÂNICAS

Atualmente, em um contexto de maior aproximação entre os países do continente, há um consenso regional sobre a importância das conexões interoceânicas para a América do Sul, revelada na visão dominante sobre integração de infraestrutura do regionalismo aberto e da IIRSA herdado pelo Cosiplan.

Padula (2014, p.343) sistematizou as principais expectativas ou argumentos sobre os impactos positivos das ligações interoceânicas, presentes de forma mais ou menos explícita nos discursos e nas visões favoráveis à sua construção.

O primeiro, o argumento apresentado por Padula (2014, p. 343) mais geral favorável aos corredores interoceânicos considera a relação positiva entre oferta de infraestrutura e desenvolvimento, diante da escassez de infraestrutura de integração entre os países da região. A construção das ligações interoceânicas, ao aumentar a oferta de infraestrutura na região e entre os seus países, levaria a uma condição melhor que a anterior, proporcionando mais vantagens que desvantagens.

Segundo (Padula, 2014, p. 343) em um continente no qual os países têm suas economias nacionais, produção e comércio, historicamente desarticulados

entre si e voltados para fora da região, com um deficiente sistema de infraestrutura de interligações intrarregionais, as vias paralelas bioceânicas, ao cruzarem territórios de diferentes países, promoveriam a integração de suas economias e mercados, sendo um agente favorável à integração e ao aumento do comércio intrarregional entre os países envolvidos. Assim, a infraestrutura cruzando os países promoveria o comércio intracontinental e a formação de cadeias produtivas regionais que, por sua vez, impulsionariam o desenvolvimento socioeconômico dos países. Ainda, levando-se em conta que muitos países sofrem de problemas de integração de seus próprios territórios, as vias transversais ajudariam ao mesmo tempo a integração interna dos países, ao resolverem o problema da integração continental.

Outro argumento apresentado pelo autor é que os corredores interoceânicos possibilitariam acesso facilitado, mais rápido e eficiente, aos espaços interiores, notadamente aos países e às regiões mediterrâneas, como a Bolívia, o Paraguai e o Centro-Oeste brasileiro. Tais áreas ficariam integradas aos demais espaços da região, aos litorais Atlântico e Pacífico e, conseqüentemente, ao comércio internacional, o que daria maiores possibilidades de desenvolvimento às suas economias, em virtude das exportações aos mercados do continente, especialmente o Brasil, e do globo, especialmente a Ásia e os Estados Unidos. Neste sentido, a construção das vias transversais interoceânicas ajudaria na descentralização do desenvolvimento no continente e apoiaria a inserção dos países na globalização, vista como um desafio, recorrentemente tratada a partir da perspectiva do regionalismo aberto.

Mais um argumento apontado por Padula (2014, p.344) as conexões interoceânicas dariam a países litorâneos maior mobilidade e acesso mais eficiente a mercados internacionais, pela facilidade de acesso a margens opostas: nos casos de Brasil, Argentina e Uruguai, o acesso ao Pacífico; nos casos de Chile, Peru, Equador e Colômbia, ao Atlântico.

Do ponto de vista dos países da costa do Pacífico, o autor afirma que há um entusiasmo peculiar em relação às vias interoceânicas, observando-as como uma oportunidade para a valorização de sua situação geográfica estratégica sul-americana como fator de competitividade internacional. As motivações vão além de estabelecer conexões de transporte eficientes com os países do MERCOSUL,

superando as barreiras naturais da região, para ter maior acesso aos seus mercados e aos portos do litoral Atlântico. Governos e grupos econômicos dos países do litoral pacífico, especialmente aqueles associados à exploração de recursos naturais e à atividade agropecuária e coligados a interesses externos que se projetam na região, veem sua posição geográfica como de grande importância. Graças a ela, seus países poderiam servir como porta de entrada para a América do Sul e ao mesmo tempo como porta de saída da região para as economias da Ásia-Pacífico, tornando-se plataformas comerciais e provedoras de serviços logísticos. A projeção dos países do continente para o Pacífico, no âmbito da integração, geraria ampla escala e seria intermediada pelos países costeiros do Pacífico, abrindo um espaço para a colaboração e a competição.

Padula (2014, p. 344) observa ainda que alguns argumentos favoráveis às conexões interoceânicas se inspiram na construção das vias interoceânicas que integraram o território estadunidense e impulsionaram seu desenvolvimento no século XIX. Cabe ressaltar que, no contexto da construção destas vias, os Estados Unidos eram o país mais protegido comercialmente do mundo. Por conta de tarifas aduaneiras e dos custos de transportes gerados pelas distâncias dos oceanos, o país contava com significativa proteção e mercado cativo, crescentemente integrado, para a expansão de suas indústrias nascentes.

O autor conclui que as ligações bioceânicas, cruzando o continente de uma costa a outra, interligando países e dando maior acesso a mercados extrarregionais, podem contribuir fundamentalmente para a integração física. No entanto, demandam políticas ativas que: i) protejam a região da manutenção ou do aprofundamento de suas assimetrias e de suas relações comerciais qualitativamente desfavoráveis com países de outras regiões; e, assim, ii) concentrem-se no seu desenvolvimento interno e na constituição de cadeias de maior valor agregado. A facilitação de fluxos e a diminuição de custos proporcionados pelos corredores interoceânicos, se não forem acompanhadas de um conjunto de políticas e do estabelecimento de regras de origem, podem favorecer forças concentradoras e, portanto, contribuir para o aumento das assimetrias regionais e globais. Tais corredores podem funcionar para exportar recursos naturais e bens de baixo valor agregado e importar bens industriais de maior valor agregado e intensidade tecnológica de outros países e

continentes. Podem também servir para a penetração política de potências externas à região, buscando acessar, influenciar e controlar territórios e recursos estratégicos dos países da região, inclusive no seu interior, com destaque para os recursos da Amazônia e da bacia do Prata. (Padula 2014, p. 345).

2.5 ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO DA IIRSA

A IIRSA foi estruturada institucionalmente como um projeto regional capitaneado por bancos multilaterais que formam seu CCT, (Conselho de Comissão Técnica) com mandato de gestão previsto para dez anos: a CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina), o Fonplata e o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) – este altamente influenciado pelos Estados Unidos. (Padula 2014. p. 315).

As diretrizes e prioridades estabelecidas pelos governos eram transmitidas à IIRSA a partir de um conselho de ministros de planejamento e de infraestrutura que formavam o CDE (Conselho de Direção Executiva) que se reunia uma vez ao ano. A coordenação dos trabalhos e dos grupos técnicos (GTEs, responsáveis pela execução dos trabalhos) caberia às agências financeiras multilaterais (BID, CAF e Fonplata) que formam o CCT, estabelecido como secretaria executiva do CDE. O CCT orientava um processo técnico de hierarquização dos projetos e era responsável pela contratação de estudos e consultorias para orientar a tomada de decisão dos governos sobre os projetos e avanços do processo de integração física. Assim, as instituições do CCT atuavam em todas as fases, e particularmente nos estudos, na concepção e na hierarquização de projetos.



FIGURA 1. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA IIRSA
 Fonte: site oficial da IIRSA

A própria estrutura institucional da IIRSA evidencia essa lógica o seu Comitê de Coordenação Técnica (CCT) foi constituído pela Corporação Andina de Fomento (CAF), pelo Fundo para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata) e pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Essas agências financeiras multilaterais exprimem também o pensamento predominante daquele momento em que o Estado, com suas restrições legais e orçamentárias, é substituído por instâncias consideradas mais ágeis e flexíveis, qualidades associadas à lógica mercantil.

Isso gerou dois problemas apontados por Mariano (2014, p. 246) que inicialmente não foram entendidos como tais; a falta de institucionalidade e interesses alheios aos Estados envolvidos. Essas agências agiram pautadas por aspectos técnicos e pelos seus próprios interesses na região, priorizando projetos com maior viabilidade financeira, seja por já estarem em andamento, seja por terem maior potencial de retorno, atraindo mais facilmente os investidores privados, mas nos quais os Estados teriam pouco envolvimento. O exemplo desse direcionamento está na definição dos projetos que definiram a Agenda de Implementação Consensual 2005-2010, de novembro de 2004, que definiu 31 projetos prioritários para atração de capitais, na chamada carteira consensuada. A maior parte deles voltada para a facilitação do comércio por meio de obras na área de transporte (construção de pontes nas fronteiras e estradas), com exceção de três projetos: dois na área de comunicações e um na energia.

Os projetos da IIRSA se organizaram em dez eixos geoeconômicos sub-regionais, conhecidos como Eixos de Integração (EIDs), que apresentavam espaços ou franjas que envolvem mais de um país e que se constituiriam em corredores para exportações, voltados para o mercado mundial. Esses espaços multinacionais foram eleitos a partir da identificação de fluxos econômicos (atuais e potenciais) sob as lógicas do regionalismo aberto e da geoeconomia de facilitação de fluxos, formando corredores voltados para fora. Os EIDs enfocam, portanto, a priorização da concepção colonial de corredores de exportação e buscam articular o interior do continente com os mercados globais. Toda racionalidade geográfica de eixos e a concepção geopolítica para a integração foram submetidas à racionalidade geoeconômica predominante aponta Padula (2014 p.316). São estes os eixos: Eixo Andino, Eixo de Capricórnio, Eixo do Amazonas, Eixo do Escudo Guianense, Eixo do Sul, Eixo Interoceânico Central, Eixo MERCOSUL-Chile, Eixo Peru-Brasil-Bolívia, Eixo Andino do Sul e Eixo da Hidrovia Paraná-Paraguai.

Os EIDs são divididos internamente em grupos de projetos, totalizando 47, distribuídos não uniformemente entre os eixos.

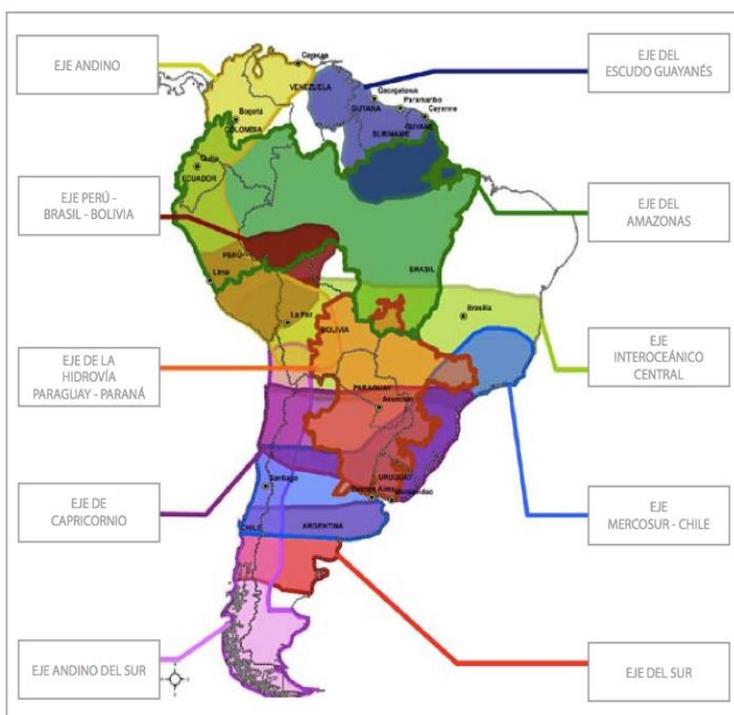


FIGURA 2. Eixos de Integração e desenvolvimento (EIDs)
 Fonte: CASTRO, 2018.p.6

Padula (2014, p. 315) os três princípios centrais estabelecidos pela IIRSA, que e grande medida influenciam os demais são o regionalismo aberto, os eixos de integração e desenvolvimento (EIDs) e a coordenação público-privada. Este propõe o compartilhamento entre governos, em distintos níveis, e setor privado das ações, da coordenação, das responsabilidades e do financiamento de investimentos, além de iniciativas para estabelecer um ambiente regulatório adequado à participação privada, no âmbito da integração da infraestrutura. De acordo com esse autor os EIDs buscam a articulação do continente com o seu litoral, mesmo os eixos de sentido norte-sul como os eixos Andino, Andino do Sul, Escudo das Guianas e Hidrovia Paraná-Paraguai. Os demais EIDs transversais buscam a articulação interoceânica. As características de cada eixo foram descritas por Padula (2014, pp.317, 318) serão apresentadas sucintamente a seguir.

O Eixo do Amazonas: o EID do Amazonas é composto por Peru, Colômbia, Equador e Brasil. Busca articular a região por meio de um sistema multimodal de transportes, combinando basicamente as hidrovias do grande Amazonas e seus afluentes com rodovias, vinculando determinados portos do Pacífico, como Buenaventura, na Colômbia, Esmeraldas, no Equador, e Paita, no Peru, com os portos brasileiros de Manaus, Belém e Macapá. Sua área de influência, cerca de 5,7 milhões de km², combina baixos níveis de densidade populacional e de desenvolvimento, com existência de recursos estratégicos amazônicos sendo articulados aos litorais.

Eixo Peru Brasil Bolívia: Abrange os principais nós de articulação localizados próximos a zona de tríplice fronteira incluindo hidrovias e o potencial hidrelétrico do complexo Madeira-Mamoré. É por meio deste eixo que um conjunto de obras viárias, com destaque para a rodovia Interoceânica do Pacífico, também chamada de IIRSA Sur, de quase 3 mil km, cruza o território peruano, conectando o Sul do país com estados amazônicos e do Centro-Oeste do Brasil, complementando o Eixo do Amazonas e articulando estes espaços com o Pacífico.

Eixo Interoceânico Central: Esse eixo liga transversalmente espaços entre Peru, Chile, Bolívia, Paraguai, e Brasil, articulando portos do Atlântico e do Pacífico, incluindo a importante interligação Santa- Corumbá-Puerto Suarez-Arica (Brasil, Bolívia, Chile).

Eixo de Capricórnio: Cruza importantes regiões do Brasil, Argentina, Paraguai, Bolívia e Chile; nele se enquadra o projeto de interligação ferroviária entre Paranaguá- Assunção-Antofagasta (Brasil- Paraguai- Chile).

Eixo Mercosul-Chile: Incorpora os principais centros econômicos e os portos entre Chile, Argentina, Paraguai, Uruguai e Brasil. Inclui importantes projetos energéticos da Bacia do Prata, como as centrais hidrelétricas de Corpus Christí e Garabí, e a ampliação da Represa de Yaciretá e do sistema de Itaipu. Alcança uma densidade habitacional média de 42, 69 habitantes/km², a maior entre os eixos da IIRSA Neste eixo está enquadrada projetos binacionais Chile-Argentina que buscam melhorar a transposição pela cordilheira. São eles:

- Projeto Ferroviário Los Andes- Mendoza-ferrovia transandina central, ligando Buenos Aires a Valparaíso;

- Túnel de baixa altura Las Leñas;

- Otimização do saturado Sistema Paso de Frontera do Cristo Redentor, incluindo infraestrutura e operação, projeto prioritário e do Cosiplan;

- Construção do túnel binacional Água Negra, aproveitando o Paso Los Libertadores ou Paso Água Negra, mas também prioritário conforme aponta o autor.

Destacando a importância deste eixo que abrange um espaço rico em recursos de exploração florestal, mineral silvícola e agropecuária (cereais, frutas, hortaliças, gado, soja e oleaginosos). O centro Metropolitano argentino é uma das zonas com maior produção agropecuária do mundo. (Padula. 2014.p. 320)

Eixo do Sul: Envolve o Chile e a Argentina, tendo abrangência geográfica inferior aos demais eixos bioceânicos, devido à forma triangular do continente sul-americano, que vai estreitando-se ao atingir a faixa temperada para afunilar-se no vértice meridional na frente subantártica polar. Localizado aproximadamente entre 37 e 43 graus de latitude sul, incorpora em seus extremos importantes instalações portuárias tanto no Atlântico como no Pacífico.

2.6 A IIRSA: A AGENDA PRIORITÁRIA.

Padula (2014, p.319) informa que a Agenda de Implementação Consensuada (AIC) 2005-2010 foi consolidada na Reunião de Presidentes da América do Sul, realizada em Cusco, no Peru, em 2004. Apresentou 31 projetos, somando US\$ 7 bilhões, 0,3% do PIB regional na época, que foram selecionados e considerados

pelos países da região como prioritários (a serem implementados em cinco anos) e de alto impacto para estruturar a integração física regional. Todos os países foram contemplados com pelo menos um projeto. A essa ocasião, a visão de área de livre comércio que vinha sofrendo reveses foi teoricamente abandonada pela Comunidade Sul-Americana de Nações (Casa), mas a IIRSA manteve a linha do regionalismo aberto sob gestão do trio BID-CAF-Fonplata.

Segundo o autor os projetos estavam divididos da seguinte forma: setor de infraestrutura: vinte e oito na área de transportes, um na área de energia e dois na área de comunicações; distribuição geográfica: dezesseis projetos nacionais, doze binacionais, um trinacional e somente dois projetos regionais (que eram projetos de telecomunicações); e modais de transporte: dos 28 projetos na área de transportes, 24 eram rodoviários, dois hidroviários e dois ferroviários.

A AIC 2005-2010 não buscou alterar a matriz regional de transportes. Conforme aponta Padula (2014, p.320) as obras se mostraram dispersas, apenas pontualmente importantes, e muitos dos projetos de transportes estavam voltados para a costa. É interessante notar também que, do total de projetos, nem todos foram classificados como projetos-âncora, que seriam os mais importantes, com capacidade de alavancar mais projetos em cada eixo, ou seja, projetos estruturantes, o que desafia a lógica pregada pela IIRSA, conforme pontua Padula. (2014. P. 325).

Os marcos fundamentais da primeira fase da IIRSA (2000-2010) podem ser sintetizados da seguinte forma: 2000-Plano de Ação;2004-Primeira Carteira de Projetos de Infraestrutura de Integração da América do Sul;2004-Aprovação da AIC(Agenda de Implementação Consensuada);2005-Definidos os objetivos estratégicos 2006-2010;2006-Início da segunda etapa de planejamento; 2010-atualização da Carteira de Projetos e Publicação.(Castro.2018.p.7).

2.7 A INCORPORAÇÃO DA IIRSA AO COSIPLAN DA UNASUL (2011 A 2017)

O Tratado constitutivo da Unasul (União das Nações Sul-Americanas) foi celebrado pelos 12 países da América do Sul em 23 de maio de 2008, a partir das Reuniões dos Presidentes da região que vinham acontecendo desde 2000 e com

base nas Declarações de Cusco (2004, com a criação da Comunidade Sul-Americana de Nações), Brasília (2005) e Cochabamba (2006). Entre os objetivos específicos da organização estavam à integração energética para o aproveitamento integral, sustentável e solidário dos recursos da região; o desenvolvimento de uma infraestrutura para a interconexão da região e de nossos povos de acordo com critérios de desenvolvimento social e econômico sustentáveis; e a integração financeira que só será possível “mediante a adoção de mecanismos compatíveis com as políticas econômicas e fiscais dos Estados-membros”. As normativas da Unasul deveriam ser aprovadas por consenso, o que poderia ser considerado um elemento de fortalecimento inicial da organização, mas talvez de dificuldades subsequente, conforme aponta Castro (2018. p.9).

Embora o Cosiplan (Conselho de Infraestrutura e Planejamento) tenha sido criado em 10 de agosto de 2009, por meio de uma decisão da Terceira Reunião do Conselho de Chefes e chefes de Estado, celebrada em Quito, a IIRSA somente foi incorporada como foro técnico do Cosiplan a partir de 2011. Isso ocorreu pela necessidade de aguardar a entrada em vigor do Tratado Constitutivo da Unasul, que demandava sua ratificação por nove Estados. A nona ratificação foi depositada pelo Uruguai e a partir de 11 de março de 2011 a Unasul passou a ter vigência plena e consolidada, possibilitando o funcionamento estável e juridicamente seguro de todos os seus conselhos, o que permitiu a incorporação da IIRSA ao Cosiplan. (OLIVEIRA. P.143.2016)

A Unasul é considerada um marco importante do Regionalismo Pós- Liberal que segundo Castro (2018) apud Sanahuja (2012) apresenta as seguintes características: o retorno da ênfase estatal na condução de dinâmicas de desenvolvimento; autonomia regional em relação aos interesses políticos norte-americanos; estabelecimento de uma agenda positiva, não comercial, com a criação de instituições e políticas comuns e estabelecimento de novos mecanismos de cooperação; ênfase nos temas e na participação social.

A Unasul seria um esquema integrativo, no qual a transformação da realidade social é um dos objetivos fundamentais, diferentemente de outras experiências de integração regional que privilegiam as questões econômicas e comerciais em detrimento da preocupação com a melhoria

das condições de vida. Trata-se da tentativa de superar o modelo de integração do chamado “novo regionalismo” que entre outras características, tinha como princípio o respeito as regras multilaterais de comércio e fundamentava-se no “regionalismo Aberto”. (Mariano. 2014. p.242)

É possível notar que apesar das mudanças institucionais, a Unasul deu certa continuidade na organização geral da IIRSA, em especial a Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo. Os EIDs continuaram a ser estruturantes dos grupos de projetos e seus projetos âncoras. O COSIPLAN elaborou o Plano de Ação Estratégico (PAE) para o período 2012-2022, ratificado na sexta reunião de Chefas/es de Estado da Unasul, em Lima, com base nos avanços anteriores da IIRSA, assim como nos seus objetivos institucionais e nos objetivos gerais da Unasul.

Os objetivos específicos definidos pelo COSIPLAN foram os seguintes: promover a conectividade da região por meio da construção de redes de infraestrutura física, de acordo com critérios semelhantes aos anteriores, de desenvolvimento socioeconômico sustentável; desenhar estratégias de planejamento; consolidar a carteira de projetos; fomentar o uso intensivo de tecnologias de informação; impulsionar a aplicação de metodologias e desenvolvimento de processos setoriais que viabilizem os projetos de integração física. E a partir desses objetivos, o PAE estabeleceu diversas ações.

Nas palavras de Castro (p.10. 2018) em termos de financiamento, o PAE expressou claramente que tomando como base a experiência acumulada no marco da IIRSA, a questão financeira é identificada como uma das principais travas para a execução dos projetos. Nesse sentido o COSIPLAN deveria promover nas instâncias correspondentes “o desenho de engenharias financeiras adaptadas aos empreendimentos da API (Agenda de Projetos Prioritários de Integração)”. A API com 31 projetos foi aprovada em 2011 e ratificada pelos presidentes em 2012.

Os marcos fundamentais da segunda fase da IIRSA de 2012-2022 podem ser sintetizados da seguinte forma: 2011-incorporação da IIRSA ao COSIPLAN-Unasul; 2012 Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API);2012 Plano de Ação

Estratégico (PAE)2012-2022;2017PAE- ajustado a 2017- com avaliação de meio termo.

Quanto à evolução geral da carteira de Projetos entre 2012 e 2017, Castro (2018.p.11) informa que os maiores eixos continuaram praticamente os mesmos. Nesse período houve um crescimento destacado em bilhões de dólares, nos eixos Amazonas (de 8,8 para 27,4), Andino (de 8,6 para 28,1), OIC (de 5,2 para 19,9). O Eixo de Capricórnio cresceu pouco (as multinacionais quase inexistentes (1% e menos de 1% dos investimentos estimados) de 11,9 para 15,8). Os Eixos de menor investimento continuaram a ser o Guianês e do Sul (com 4,5 e 4,4 bilhões previstos em 2017).

Em 2017, segundo os dados da IIRSA (2017) a dimensão territorial dos projetos continuou a ser mais nacional (83% dos projetos e 87% dos investimentos estimados) seguidos pelos binacionais (16% dos projetos e 12,5% dos investimentos), com as multinacionais quase inexistentes (1% e menos de 1% dos investimentos estimados). O maior número de projetos foi na área de transportes (primeiro rodoviário, em seguida ferroviário), com investimentos estimados em 143,9 bilhões de dólares. Os projetos da área de energia continuaram em menor número, mas com alto valor (54 projetos estimados em 54,9 bilhões). A área de telecomunicações ficou bem reduzida no final dessa segunda fase (apenas 6 projetos estimados em 21 bilhões de dólares).

Em relação ao financiamento Castro (2018.p.12) informa que a maior parte dos projetos conta com investimento público (100% na área de energia, 78% em transportes e 87% na área de telecomunicações). O eixo que teve maior porcentagem de participação privada foram os eixos: Peru-Brasil-Bolívia (21%), Interoceânico Central (22%), e do Amazonas (30%). Em relação às etapas dos projetos da carteira, em 2017, constavam 153 concluídos, 176 em execução e 152 em pré-execução; destacando-se um avanço importante na realização dos projetos. Mais da metade, em número de projetos e investimentos estimados, encontram-se concluídos ou em execução.

2.8 IMPACTOS DA IIRSA/ COSIPLAN

A IIRSA (criada 2000) configura uma das principais políticas de integração do subcontinente. A iniciativa foi incorporada pela UNASUL – União de Nações Sul-Americanas, em 2008, passando posteriormente a integrar o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) em 2011. Constituída originalmente como uma estratégia em prol do desenvolvimento das infraestruturas de transporte, energia e comunicações na América do Sul, a iniciativa abarca uma carteira com 581 projetos, ordenada ao longo de dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID).

Para Carneiro, Matoso e Santos (2018) os projetos da IIRSA/COSIPLAN têm provocado grandes transformações em zonas de fronteira, áreas que historicamente convivem com problemas como baixa densidade populacional, carência de infraestruturas, além da distância dos centros decisórios nacionais e que têm a realidade agravada pela ausência de iniciativas políticas que contemplem as necessidades das populações locais. Esses problemas refletem diretamente nas áreas de saúde, educação, segurança e meio ambiente. Nesse sentido, a questão ambiental merece destaque, visto que o manejo adequado dos recursos e a proteção ambiental são fundamentais para a sobrevivência de comunidades residentes na faixa de fronteira.

Carneiro, Matoso e Santos (2018, p.193) lembram que a IIRSA-COSIPLAN é baseada no conceito de sustentabilidade econômica, social e ambiental em escala continental, além de seguir um modelo de desenvolvimento para fora, pautado na concepção espacial de eixos de integração e desenvolvimento. No Arco Central, particularmente, merecem destaque os eixos: Capricórnio, Hidrovia Paraguai-Paraná e Interoceânico Central. Considerando os eixos em questão, Carneiro, Matoso e Santos (2018, p. 193) identificaram os objetivos e ameaças:

a) Eixo Capricórnio: é voltado para melhoria da malha ferroviária e rodoviária, além de projetar o estabelecimento de interconexão com a hidrovia Paraná-Paraguai. Por sua vez, representa ameaça de cunho ambiental para o Cerrado, a Mata Atlântica e o Pantanal.

b) Hidrovia Paraná-Paraguai: possibilita a navegação de barcaças durante o ano inteiro, visando minimizar os custos de transporte para exportação de minérios e grãos, representando ameaça ambiental ao Pantanal e ao Cerrado.

c) Interoceânico Central: visa o desenvolvimento e articulação dos polos industriais de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo com Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, a região petroleira e de cultura de soja na Bolívia e o Oceano Atlântico, sendo uma ameaça ambiental ao Cerrado, à Mata Atlântica e ao Pantanal.

Segundo os autores a necessidade de escoamento de grãos, sobretudo a soja, no estado de Mato Grosso é utilizada para justificar cinco hidrovias, duas ferrovias e pelo menos uma rodovia, a BR-163. Atrelada aos interesses da indústria da soja, a IIRSA-COSIPLAN, através de projetos de infraestrutura multimodal, torna possível o escoamento eficiente da produção de soja do estado, sobremaneira porque os custos de transporte representam mecanismo importante da competitividade internacional.

No âmbito do transporte rodoviário, esses autores destacam que a BR-163 (trecho entre a divisa MT/ PA e Santarém) se apresenta como projeto de grande relevância econômica e ambiental. A obra teve seu início em 1991 e sua conclusão estava originalmente prevista para o ano de 2015, sendo sua conclusão prorrogada para 2018. O projeto é o principal promotor da agro industrialização no estado do Mato Grosso, perpassando por 71 municípios (6 no Amazonas, 37 no Mato Grosso e 28 no Pará), somando 1.232 mil quilômetros.

Em relação à questão do desenvolvimento das cidades atrelado à sustentabilidade ambiental, Carneiro, Matoso e Santos (2018, p.195) sustentam que o projeto se mostrava inviável, pois, caso realmente fosse implementado conforme o planejado, estima-se que de 120 a 270 mil quilômetros quadrados de selva seriam desmatados, refletindo na emissão de bilhões de toneladas de gás carbônico na atmosfera. A magnitude desses impactos atinge de modo agressivo o bioma Cerrado, que concentra as nascentes que alimentam e formam grandes rios das bacias do Amazonas, do São Francisco e do Prata. Além do mais, grande parcela da agricultura brasileira depende da manutenção da floresta Amazônica.

Por sua vez, os autores destacam que os eixos Interoceânico Central e Hidrovia Paraná-Paraguai estão intimamente ligados, de modo a caracterizar as rotas bioceânicas do Mato Grosso do Sul. O eixo Interoceânico Central é voltado tanto para a exploração agropecuária quanto industrial, além de ser constituído por intensa atividade mineral extrativista (estanho, zinco, ferro e cobre). Juntos, os projetos mencionados consolidam a eficácia e a multimodalidade dos transportes, buscando a integração regional via rotas bioceânicas, sendo estas ferramentas de estratégia na busca da competitividade econômica global.

Carneiro, Matoso e Santos (2018, p. 196) apontam que os projetos justificados pelo governo como vetores do desenvolvimento causam grandes impactos ambientais, muitas vezes omitidos e ofuscados por uma narrativa imbuída do ideário da integração regional. As grandes monoculturas provocam impactos irreversíveis não só nos microclimas e no ciclo natural das águas, como também na qualidade e disponibilidade hídrica, afetando aquíferos e a recarga de lençóis freáticos.

Os autores destacam que as áreas ocupadas pela monocultura de exportação refletem em perda de diversidade biológica e cultural, além de representar grandes prejuízos à flora e à fauna, causando migração e até mesmo extinção de espécies. As populações locais, por conseguinte, também são impactadas por este processo, de modo que, ao serem compulsoriamente submetidas a se deslocarem, deixam seus meios de subsistência, o que reflete em impactos econômicos, sociais e culturais.

Por outro lado, Carneiro, Matoso e Santos (2018, p. 297) enfatizam que o discurso dos representantes dos organismos envolvidos nos projetos é de que as comunidades locais serão consideradas na implementação dos empreendimentos e, ainda, que a tecnologia minimizaria os impactos socioambientais. Entretanto, tem sido observado que as obras são escolhidas de acordo com critérios geoeconômicos (interesse da iniciativa privada, fluxo de comércio, local estratégico para a instalação, etc.) e, apenas de forma tênue, em segundo plano aparece a preocupação com os impactos socioambientais.

Para Carneiro, Matoso e Santos (2018, p. 198) os impactos regionais provenientes da execução dos projetos da IIRSA-COSIPLAN têm gerado críticas quanto ao cumprimento dos objetivos originais – gerais e específicos – da própria UNASUL, especialmente no que se refere à participação das comunidades locais e a sustentabilidade. As obras de infraestrutura da IIRSA-COSIPLAN têm impactado áreas protegidas e a falta de integração entre projeto econômico e projeto social tem repercutido negativamente, reposicionando o papel dos eixos infraestruturais na organização territorial da América do Sul. Segundo esses autores a IIRSA-COSIPLAN dispõe de projetos de natureza controversa à sustentabilidade, haja vista as descon siderações em torno da valoração da diversidade ecológica e cultural dos ambientes e das comunidades tradicionais, tratando áreas de fronteira como meros “vazios demográficos”. A complexidade dos biomas, domínios morfoclimáticos⁷ e a existência de específicas comunidades tradicionais são abordados de forma secundária nos documentos da IIRSA-COSIPLAN e pelos órgãos fomentadores, de maneira a representar desafios meramente da engenharia.

Nesse sentido, Carneiro, Matoso e Santos (2018, p. 199) apontam que o poder de decisão nos projetos de elaboração e execução da construção de infraestruturas da IIRSA-COSIPLAN restringiu-se às vontades executivas e de influência do setor privado, sobretudo brasileiro, quando da ocorrência nas últimas décadas de transformações evolutivas das normas constitucionais dos países sul-americanos proclamadas sob preceitos democráticos e republicanos, exaltando a participação pública em matéria social e ambiental, como deferência ao Estado de Direito.

Diversos projetos da IIRSA-COSIPLAN foram executados sem prévia e ampla participação popular conforme aponta Carneiro, Matoso e Santos (2018, p. 199) sendo responsáveis por perdas socioambientais e socioculturais, justificadas pela narrativa oficial que exalta as “vantagens mercantis”. Por trás dos projetos da IIRSA-COSIPLAN, grandes empresas brasileiras de infraestrutura, com apoio do BNDES,

⁷ Domínio morfoclimático é uma classificação geográfica que engloba aspectos naturais como o clima, hidrografia, relevo e solo predominantes em uma determinada área, e a forma como eles se relacionam entre si. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/domíniosmorfoclimaticos/>

passaram a operar de maneira a atender objetivos diversos daqueles da própria iniciativa. Objetivos muitas vezes contrários aos interesses das comunidades locais afetadas pelos projetos.

Os autores apontam que as Empresas privadas brasileiras responsáveis por obras de engenharia da IIRSA-COSIPLAN, como Andrade Gutierrez, Odebrecht e Camargo Corrêa, juntamente com o BNDES, foram as principais protagonistas da IIRSA-COSIPLAN até 2014, chegando a deter o controle de diversos setores econômicos²⁰ sul-americanos que, interligados entre si comungam de interesses logísticos e comerciais, principalmente no que se refere ao escoamento da produção, influenciando a governabilidade institucional de políticas públicas.

Assim, conforme salientam os autores, as obras da IIRSA-COSIPLAN acabam por representar o domínio do setor privado sobre o interesse público, resultando em expropriações de diversas comunidades – geralmente pobres – e sendo defendidas pela narrativa oficial da integração regional e do desenvolvimento para as localidades como se os projetos da iniciativa fossem trazer vantagens comerciais e, conseqüentemente, melhorias na vida das comunidades locais. Carneiro, Matoso e Santos (2018, p. 200) citam que o papel logístico do Estado brasileiro, então, representado pela expansão da IIRSA-COSIPLAN, serviu para respaldar a imposição das territorializações dos grandes negócios sobre os interesses das sociedades locais.

Carneiro, Matoso e Santos (2018, p.201) acrescentam que as empresas privadas brasileiras responsáveis por obras de engenharia da IIRSA-COSIPLAN, como Andrade Gutierrez, Odebrecht e Camargo Corrêa, juntamente com o BNDES, foram as principais protagonistas da IIRSA-COSIPLAN até 2014, chegando a deter o controle de diversos setores econômicos sul-americanos que, interligados entre si comungam de interesses logísticos e comerciais, principalmente no que se refere ao escoamento da produção, influenciando a governabilidade institucional de políticas públicas. Assim, as obras da IIRSA-COSIPLAN acabam por representar o domínio do setor privado sobre o interesse público, resultando em expropriações de diversas comunidades, geralmente pobres, e sendo defendidas pela narrativa oficial da integração regional e do desenvolvimento para as localidades como se os projetos da iniciativa fossem trazer vantagens comerciais e, conseqüentemente, melhorias na

vida das comunidades locais. O papel logístico do Estado brasileiro, então, representado pela expansão da IIRSA-COSIPLAN, serviu para respaldar a imposição das territorializações dos grandes negócios sobre os interesses das sociedades locais, concluem os autores.

CAPITULO II

3 O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO

O Corredor Rodoviário Bioceânico ou Rota de Integração Latino Americana é um projeto que visa criar cerca de dois mil quilômetros de percurso rodoviário entre Campo Grande, Paraguai, Argentina até chegar aos portos do norte do Chile. Os inícios dos trabalhos de integração se intensificaram a partir de 2017 quando a segunda expedição realizada por empresários do Estado e do poder público. Essa segunda expedição organizada em conjunto com o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Mato Grosso do Sul (Setlog/MS) com a Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar de Mato Grosso do Sul (Semagro), prefeitos de cidades como de Porto Murtinho (Nélson Cintra), de Bonito (Josmail Rodrigues/PSB), Jardim (Clediane Matzenbacher/DEM), Sidrolândia (Vanda Camilo/PP), Deputados, empresários, e outros gestores. A primeira expedição foi feita em 2013. nessa primeira expedição do trajeto chegou a ser realizado, contudo, desde as fases mais iniciais, discussões políticas entraram em cena. A instabilidade política da Bolívia e a vitória de um governo com ideologia conservadora no Brasil causaram profundas repercussões no design do projeto. Houve ainda outras três viagens isoladas por caminhos que pudessem viabilizar e encurtar o percurso, com um trecho pela Bolívia, mas a falta de estrutura das estradas daquele país e motivações históricas, como a Guerra entre Bolívia e Chile (1879-1873), que bloqueou o acesso ao mar à Bolívia, impossibilitaram a viabilização da rota por aquele país.

É importante mencionar que a rota bioceânica ou Rota de Integração Latino Americana (Rila) é parte de um corredor bioceânico que busca integrar por meio de transporte comercial os portos de Santos e Paranaguá aos portos chilenos de Antofagasta e Iquique. Essa rota tem como vantagens: diminuição no valor do frete para território asiático, costa leste norte-americana, Canadá e Oriente Médio, além de evitar a sobrecarga nos portos brasileiros.

O itinerário dessa rodovia cortará quatro países como forma de promover a exportação de produtos, mas também permitirá trânsito de pessoas e serviços. Para Asato (2021) esse corredor é essencial para facilitar a exportação e a importação de

produtos e a promoção multidimensional do desenvolvimento em relação a diversas localidades pelas quais a rodovia passará.

Assim ficou definido que o percurso completo da rota terá doze localidades ao longo do corredor bioceânico o eixo fundador da Rota de Integração Latino Americana que são: Campo Grande (BR), Porto Murtinho (BR), Carmelo Peralta (PY), Loma Plata (PY), Pozo Hondo (AR), Jujuy (AR), São Pedro do Atacama (CL), Iquique (CL), Antofagasta (CL), Porto de Mejillone (CL), Calama (CL), Assunção (PY). (Asato, Constantino, Dorsa, Mariano, 2019).

Com a definição desse trecho via Porto Murtinho, que faz divisa com Carmelo Peralta no Paraguai, instituiu-se de vez o caminho que está sendo viabilizado para a rota em questão por onde passará o corredor bioceânico, reforçando dimensão das regiões de fronteira como áreas de influência do corredor. Assim, Asato (2021) considera que as áreas fronteiriças são focos primários de desenvolvimento que influenciarão diretamente na continuidade do projeto para o corredor bioceânico para esses quatro países.

Conforme aponta Asato (2021) é grande o desafio da infraestrutura para a rota que deverá ser superado, a falta de pontos de apoio; de sinalização inadequada; ausência de sinais de telefonia e redes de wifi inviabilizando o tráfego noturno em parte do trecho; inexistência de casas de câmbio entre outros.

Segundo esse autor, as cidades com maior infraestrutura no itinerário como Campo Grande no MS, Salta e Jujuy, na Argentina, podem ser beneficiadas pelo potencial e capacidade de se tornarem centros de armazenamentos de cargas ou parques industriais, além da capacidade turística.

O autor (Asato, 2021) ressalta que a Rota Bioceânica tem como função gerar negócios deve dar visibilidade para as comunidades locais e fomentando a inclusão de tal modo e que o contexto de união entre povos e a integração em todos os aspectos multidimensionais do desenvolvimento deverão ser considerados.



FIGURA 3 - Mapa do Corredor Bioceânico

Fonte:G1 MS (2017)

3.1 OS OBJETIVOS DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO

Entre os objetivos da Rota Bioceânica ou Corredor Bioceânico Avelar, Friede e Miranda (2019) destacam a conexão por meio do corredor rodoviário dos territórios dos quatro países, a redução do tempo do deslocamento da carga, a melhoria logística de transporte, a elevação da competitividade das exportações para a Ásia dos quatro países, bem como a estimulação de novos fluxos de comércio regional, de turismo e integração regional. Neste sentido Castro (2021) reforça que a construção do corredor rodoviário bioceânico é uma tarefa extremamente complexa, pois são diversas as dificuldades e variadas as ações que se impõem para integrar os territórios de Mato Grosso do Sul com os portos do norte do Chile, cruzando enormes espaços no Paraguai e Argentina. Ressalta ainda que os países não têm a intenção de criar tão somente um corredor de transporte e comércio. Almeja se construir uma plataforma de desenvolvimento econômico capaz de atrair novos investimentos, fomentar parcerias e integrar territórios. Reforça ainda que por meio de um esforço coletivo pretende ainda gerar benefícios tanto para o setor privado, quanto para as comunidades locais.

No que se refere aos objetivos imediatos de cada país envolvido diretamente na Rota ou Corredor Rodoviário Bioceânico Avelar, Friede e Miranda (2019.p.213) elencam os seguintes:

A começar pelo Brasil, especialmente os objetivos do governo do Estado do Mato Grosso do Sul que vislumbra fornecer ao agronegócio uma saída para o Pacífico, permitindo tanto o escoamento da produção, quanto a importação direta de insumos a preços mais competitivos.

Já o objetivo do governo do Chile é incrementar o comércio com os países da região, consolidando-se como importante plataforma logística.

O governo da Argentina, por sua vez, tem como objetivo fortalecer a implementação do Plano Belgrano⁸ que prevê integrar o Norte do país, por meio da ligação das províncias de Salta e Jujuy,

O governo do Paraguai ambiciona que o Corredor Rodoviário permita a melhoria da infraestrutura e integre a região do Chaco ao resto do país.

Evidentemente que esses objetivos e as possibilidades desses gestores públicos foram se ampliando à medida que as ideias dos gestores públicos foram amadurecendo visto que as etapas foram se concretizando.

3.2 A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA CADA PAÍS

3.2.1 A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA O BRASIL E PARA O ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL

⁸ O Plano Belgrano de desenvolvimento de infraestrutura viária, ferroviária, etc. visa integrar o Norte argentino e prevê um investimento de US\$ 16 bilhões em dez anos e a constituição de um Fundo de Reparação Histórica de 50 bilhões de pesos. Seu eixo é um gasto de US\$ 10 bilhões destinado a transformar a Ruta 9, que liga as províncias de Córdoba e Salta, a Ruta 34 (Rosario-La Banda-Salta-Orán) e a Ruta 14 (Paso de los Libres-Posadas) em rodovias, além de uma nova ponte Resistência-Corrientes. Devem ser acrescentados US\$ 4 bilhões para a restauração do ramal principal da Ferrovia Mitre (Tucumán-Rosario-Buenos Aires-La Plata) que se soma ao programa de modernização em andamento do ramal Belgrano Cargas, que atravessa 17 províncias. O aspecto produtivo do Plano Belgrano começa com uma elevação do corte dos biocombustíveis nas motonaftas (de 10% para 15%) e pressupõe a eliminação dos impostos à exportação de trigo e milho e de todas as economias regionais, e uma diminuição de 5% para a soja. O protagonista do Plano Belgrano é necessariamente a produção agroalimentar que, a partir do salto tecnológico ocorrido nos últimos 20 anos, transformou-se principalmente em um processo de desenvolvimento urbano integrado à indústria e aos serviços. CASTRO, José. *O Plano Belgrano, chave para o agronegócio no Norte da Argentina*. Disponível em: https://www.clarin.com/clarin-em-portugues/plano-belgrano-agronegocios-norte-argentina_0_HkeceaOwXx.html. Acesso em: 24 abr. 2019).

A ideia de promover as obras de infraestrutura sob a lógica dos corredores e que favorecendo a exportação de produtos, modernização de portos e dos serviços logísticos e de integração centro brasileira aos portos remontam à década de 1970. Barros (2020, p.39) aponta que outras iniciativas mais concretas nesse sentido continuaram nas décadas seguintes como no Plano Nacional de Desenvolvimento de 1980 que previam que os corredores logísticos de transporte buscassem maior integração entre as regiões ao interior do Estado, num sentido mais regional, e ao mercado internacional, em 1990 os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, e nos anos 2000 com os Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA os quais foram integrados ao COSIPLAN em 2008.

O interesse brasileiro, especialmente o do Estado de Mato Grosso do Sul é a sua posição estratégica, tanto para a projeção na América do Sul, quanto para o acesso à Bacia do Prata e ao litoral Pacífico, por meio das hidrovias Paraguai-Paraná e do Prata e pela proximidade de pontos de passagem pelas cordilheiras. Nesse sentido Barros (2020, p.39), explica que a proximidade com os centros nacionais e com as demais regiões mediterrâneas da América do Sul, assim como o acesso a Argentina e ao Uruguai através de hidrovias e ferrovias leva a que o Estado do Mato Grosso do Sul possa se desenvolver como o centro logístico do Corredor Rodoviário Bioceânico, não sendo apenas o início ou o final da cadeia logística regional.

A Bacia do Prata, trata-se de uma das regiões de maior riqueza potencial da América do Sul e do planeta, devido à sua diversidade climática, recursos minerais, potencial energético, capacidade agropecuária, recursos hídricos (incluindo água doce), e potenciais industriais, de comunicações, de transportes e de comércio. Sobre a importância da Bacia do Prata Barros (2020) destaca que:

“A Bacia do Prata constitui um dos maiores reservatórios de água doce do planeta, comportando o Aquífero Guarani segundo maior do continente. Possui extensas áreas de florestas e de pastagens, abundância mineral e solos férteis. A sub-região dispõem de áreas agrícolas e industriais, algumas das maiores hidrelétricas da América Latina e do mundo como Itaipu, Yaciretá e Salto Grande, e extensas redes de transportes rodoviário e fluvial. Destaca-se ainda seu potencial hidrelétrico, já que seus rios apresentam enorme potencial hidrelétrico não utilizado, do qual mais da

metade se encontra no rio Paraná com mais de 4 mil km de extensão” (Barros. 2020, p. 40).

Além disso, a Bacia do Prata dispõe de recursos abundantes nas planícies férteis dos pampas argentinos, minérios de ferro e produção agropecuária (destaque para o gado e soja) na área central do continente, especialmente no Paraguai e no Centro-Oeste brasileiro. No interior da região platina a Bolívia concentra minérios e recursos importantes como: lítio, estanho, gás natural, petróleo, zinco, tungstênio, antimônio, prata, ferro, manganês, chumbo, ouro, madeira e energia elétrica. (Barros, 2020).

Com objetivo de ligar o Atlântico e o Pacífico destaca-se como medida o melhoramento da navegabilidade na Bacia do Prata, a interconexão dos portos fluviais com outros modais e outros corredores bioceânicos rodoviários e ferroviários. Da mesma forma tais medidas podem reduzir os custos de transporte aumentando a competitividade, fomentar o comércio e a formação de cadeias produtivas intrarregionais de maior valor agregado, assim como extrarregionais. Essas medidas são importantes, especialmente para áreas mais isoladas dos portos marítimos no interior do continente. (Barros. 2020).

As relações Brasil-China no marco de cooperação Sul-Sul foram se intensificando, em particular nos últimos quinze anos, principalmente nas áreas de comércio, investimento, infraestrutura e cooperação em instâncias regionais (foro China-Celac) e multilaterais (BRICS, BASIC). No que diz respeito ao comércio exterior há destaque para os produtos: soja, minério de ferro, petróleo, pasta de madeira e açúcar, que correspondem à maior parte de produtos exportados. (Pires 2015 Apud Barros 2020).

A inserção internacional do Mato Grosso do Sul pelo comércio exterior vem crescendo desde o final dos anos de 1990. E desde 2007 a China é o principal destino das exportações do Mato Grosso do Sul com destaque para soja, minério de ferro e óleo vegetal. (Amorim. 2016, Apud. Barros, 2020), aumentando a relevância das discussões sobre projetos como o do corredor bi oceânico.

Por ser uma região fronteira (possuindo oito cidades gêmeas, sendo uma com a Bolívia e sete com o Paraguai) o Mato Grosso do Sul tem em sua agenda a

aproximação com os vizinhos regionais e a integração regional sul-americana. Bela Vista, Coronel Sapucaia, Dourados e Paranhos são as cidades sul mato grossense que fazem parte da Rede Mercosidades do Mercosul. O Estado participa do Zicosur que é uma iniciativa de governos subnacionais da região sul do Brasil e vem promovendo uma aproximação com a Comissão Regional de Comércio Exterior no Nordeste Argentino (Crecenea-Litoral) (Barros, 2020).

3.2.2 A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA O PARAGUAI

O Paraguai é dividido territorialmente em duas regiões a Oriental e a Ocidental a partir do rio Paraguai. A primeira com clima subtropical (possui 39% do território nacional) concentra a densidade demográfica de todo o país, reflexo da expansão territorial da época colonial ao redor de Assunção, Cidade do Leste e Encarnação. Já a segunda, tem clima semiárido, com baixa densidade demográfica e é menos integrada em comparação à região Oriental.

O país é caracterizado por sua mediterraneidade, sem saída ao litoral, e a conformação de seu território esteve marcada pela guerra contra a Tríplice Aliança (1874-1870) e a Guerra do Chaco (1932-1936). No caso da primeira o Brasil e Argentina anexaram territórios até o rio Apa e Igurey e o rio Pilcomayo respectivamente. Na segunda a região do Chaco era contestada pela Bolívia levando ao início do conflito e à vitória do Paraguai. (Doratioto 2015, apud Barros 2020).

A região oriental centrada em Assunção polariza a capacidade de intervenção territorial, de modo que essa região tem sido beneficiada por obras de infraestruturas e por investimentos que interligam o país à Argentina e ao Brasil. Conseqüentemente acaba por marginalizar região Ocidental, cuja principal rota de intercâmbio com a capital se dá pela Transchaco. Barros (2020) explica que esse isolamento da Região Ocidental fez com que essa região desenvolvesse dinâmicas próprias a partir da atuação de grupos locais (majoritariamente privados e estrangeiros), paralelamente à agenda levada a cabo pelo governo federal.

Assim emergiram diferentes experiências de integração regional que marcaram essas duas regiões. A Ocidental foi marcada por uma aproximação maior com o Brasil a partir de 1970 devido à opção de que a saída ao mar se desse através dos portos brasileiros levando a que o país passasse da órbita da influência da Argentina para o Brasil. Neste sentido Barros (2020, pp.41-2) informa que o Mercosul reforçou a tendência de projeção ao Atlântico através do relacionamento com os vizinhos do Leste. Enquanto isso, a região Ocidental não se constitui como área de influência direta da Mercosul e sim como um espaço privilegiado de atuação dos grupos locais (privados e de origem estrangeira) que se instalaram na região (as colônias menonitas, fazendeiros brasileiros, empresas coreanas, americanas e alemãs) e que contribuíram para que a mesma se tornasse uma produtora de lácteos, carne bovina, e soja. Sua condição de distanciamento das grandes cidades paraguaias refletiu nas opções de inserção internacional da região preferivelmente na Zicosur. (Vásquez. 2007, apud. Barros, 2020).

A participação do Paraguai no Mercosul fez com que as exportações do país, a seus pares aumentasse em decorrência da diminuição tarifária e permitindo a diversificação da pauta exportadora e apresentando uma oportunidade para a agroindustrialização por meio de formação de cadeia produtiva.

O Fundo de Convergência Estrutural (Focem) do Mercosul foi criado para financiar programas com a redução de assimetrias nas regiões menos desenvolvidas. No Paraguai o Focem foi responsável pela ampliação da capacidade de transmissão energética através da linha de transmissão de alta tensão entre a Usina de Itaipu e a Cidade de Vila Hayes (região Ocidental), se convertendo assim na principal fonte de cooperação para o desenvolvimento do Paraguai. (Barros,2020).

A suspensão do Paraguai do bloco, decisão com base na Carta Democrática abriu espaço para que acelerasse a inclusão da Venezuela no Mercosul, e também de que o Paraguai solicitasse ser membro da categoria de Estado Observador da Aliança do Pacífico. Barros (2020) reforça que em relação a esse último seria uma demonstração de o Paraguai estava buscando fortalecer as relações com outras nações além do Mercosul.

Durante o governo de Horácio Cartes (2013-2018), a política externa paraguaia se orientou em um sentido mais pragmático; tanto no relacionamento bilateral com Argentina e Brasil de diferentes orientações políticas, quanto a volta do Paraguai ao Mercosul sem maiores problemas em relação às condições impostas, são exemplos desse pragmatismo, acrescenta Barros (2020). A política externa de Cartes promoveu uma forte campanha de diversificação produtiva, de exportações e de atração de investimentos estrangeiros; o Ministério de Indústria e Comércio se tornou a principal agência governamental a conduzir a política externa.

As obras de infraestrutura e a aproximação Mercosul-aliança do Pacífico foram temas de discussão em encontros bilaterais entre Paraguai e Chile com destaque para o papel do Corredor Bioceânico para viabilizar a integração entre os blocos. A busca pela saída ao Pacífico manteve-se com o governo de Abdo ao dar continuidade às obras do Corredor Rodoviário Bioceânico com ênfase na construção da ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta e a pavimentação da Transchaco, ligando Carmelo Peralta a Pozo Hondo.

Na busca pela saída pelo Pacífico, Barros (2020, p.44), destaca que o padrão de relacionamento do país com a China difere-se dos seus pares. O Paraguai é o único país sul-americano que reconhece a independência de Taiwan, sendo uma das razões pelas quais a soja e a carne do Paraguai não têm acesso direto ao mercado chinês. Apesar disso a China é a principal origem das importações do Paraguai e as pressões dos agronegócios para o estabelecimento de relações oficiais com a China tem se intensificado nos últimos anos. Por não haver relações diplomáticas com a China há uma percepção de que o Paraguai perdeu a oportunidade de investimentos chineses em infraestrutura no país em áreas chave pontua o autor.

O Corredor Rodoviário Bioceânico tem um valor estratégico para o Paraguai, por reduzir as limitações, geradas pela sua condição de país em desenvolvimento sem litoral marítimo, o que torna o acesso aos mercados externos mais difíceis e custosos. Além disso, permitirá que a região Ocidental seja transformada em um centro logístico ao encurtar as distâncias entre o Atlântico e o Pacífico.

O avanço das obras é discutido em reuniões entre os representantes do governo paraguaio e dos países do GT, principalmente com o Brasil, uma vez que a ponte entre Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai) deverá ser construída.

Além da projeção internacional, o investimento em obras públicas que promoverá a interconexão entre as duas regiões assimétricas também pode resultar no melhoramento de estradas e projetos de sustentabilidade. (Barros 2020).

3.2.3 A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA A ARGENTINA

As províncias argentinas contempladas pelo projeto do Corredor Rodoviário são as de Salta, Tucumán e Jujuy, localizadas no noroeste argentino, as quais são caracterizadas como economias primárias, distanciadas dos portos nacionais e que possuem problemas estruturais em decorrência da marginalização política, econômica, social e isolamento geográfico. O Noroeste argentino é uma das zonas mais pobres, com deficiências de infraestrutura e, portanto, baixa conectividade inter-regional e inter-regional, apresentando ainda baixa densidade demográfica e extensas fronteiras vulneráveis. (Barros 2020).

A Guerra da Tríplice Aliança foi um fator para a consolidação do Estado argentino ao Norte, permitindo coesão nacional entre diferentes facções internas a um adversário externo, e estabeleceu que o rio Pilcomayo fosse o limite entre a Argentina e o Paraguai. E assim a Argentina renunciou o controle sobre o Chaco Boreal ao Norte do rio. Barros (2020.p.45) aponta outro exemplo que foram as negociações com o Chile e Bolívia sobre a região Puna de Atacama, com partes da área incorporadas aos territórios das províncias de Jujuy, Salta e Catamarca em 1943. Esses episódios históricos são importantes por mostrar como algumas regiões da Argentina foram incorporadas ao território as quais hoje são importantes para o percurso do corredor bioceânico.

As melhoras de infraestrutura iniciadas em 1980 ganharam impulso com o Mercosul e a IIRSA e suas políticas para estimular a integração e o desenvolvimento das regiões isoladas. Entretanto a criação do Mercosul em 1991 reforçou a formação

da Bacia do Prata como a rede de transporte fluvial para o acesso dos portos ao Atlântico. O traçado de infraestrutura da época se orientava aos portos nacionais e se caracterizava por escassos e inadequados passos fronteiriços para suportar um grande volume de intercâmbio entre os países vizinhos. Por exemplo, até 1990, o trajeto entre Chile e Argentina se dava apenas pelo Túnel dos Libertadores, unindo Santiago a Mendoza. (Barros, 2020.p.44).

A relação bilateral da Argentina com a China é marcada pela exportação de produtos primários e a importação de bens de alto valor agregado e tem recebido investimentos em áreas estratégicas como transporte, mineração e energia. Barros (2020 p.45) destaca que a Argentina foi visitada por Hu Jintao em 2004 e por Xi Jinping em 2014 e junto com a Venezuela recebeu importantes empréstimos na área de infraestrutura nesse período. Na visita do presidente chinês em 2014 destacam-se os empréstimos para a construção das represas Kirchner-Cepernic e para a renovação da ferrovia Belgrano Cargas a qual conectará quatorze províncias aos portos no Pacífico impulsionando uma rede vital para o transporte de soja à China.

Barros (2020) acrescenta que a mudança de governo de Cristina Kirchner (2007-2015) para o governo de Mauricio Macri (2015-2019) indicou, num primeiro momento uma revisão nos acordos firmados com a China. De acordo com o autor a política externa de Macri marcou uma ruptura em relação aos governos anteriores e se intensificou com a mudança de governo no Brasil decorrente do *impeachment* de Dilma Rousseff em 2016 por meio da aproximação da Argentina com a Aliança do Pacífico (na categoria de Estado observador), sua atuação para a convergência Mercosul-Aliança do Pacífico e acordo Mercosul- União Europeia seriam como passos intermediários para a participação no Acordo Transpacífico.

Em dezembro de 2015, Macri lançou o Plano Belgrano cujo objetivo era a redução da pobreza do Norte argentino através de obras de infraestrutura, de programas sociais, de integração digital e de uma maior presença do Estado nos bairros mais afastados em cada província. (Barros, 2020).

O Plano Belgrano foi impulsionado a fim de promover a conexão intrarregional e interregional das províncias do Nordeste e Noroeste argentino (Salta, Jujuy, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago Del Estero, Formosa, Chaco, Corrientes e

Misiones) nas áreas de infraestrutura, transportes, comunicações, economia, produção social, saúde, educação, segurança e defesa (Furlan, 2016, apud Barros 2020) Em 2019 o governo de Alberto Fernández substituiu o Plano Belgrano pela *Unidad* Belgrano Norte Grande mantendo o foco de investimentos em infraestrutura e na competitividade das regiões do Nordeste e Noroeste argentino (Barros, 2020).

Barros (2020) explica que a busca pela melhoria da conectividade das províncias mais afastadas da capital argentina é uma constante de um governo para o outro: anteriormente à *Unidad* Belgrano Norte Grande e ao Plano Belgrano, em 2004, existia o Programa de Desenvolvimento e Integração do Norte Grande. Essas regiões integram a Zicosur.

De maneira geral as regiões que integram a Zicosur são caracterizadas por serem economias periféricas em relação aos centros econômicos do Mercosul. O isolamento geográfico leva a que essas regiões busquem formas alternativas que potencializem suas economias, de tal modo que os corredores bioceânicos adquirem caráter estratégico para tal objetivo. (Vairavé, 2010, Apud Barros, 2020).

O Corredor Rodoviário Bioceânico se torna estratégico para essas províncias (Salta, Jujuy e Tucumán), de forma a potencializar o Plano Belgrano e conseqüentemente, a integração de regiões historicamente distanciadas do centro político e econômico argentino.

A preferência dessas províncias por integrarem a Zicosur explica-se pela possibilidade de acesso aos portos do Pacífico, de retomar o dinamismo comercial que possuíam com os países vizinhos antes da consolidação das fronteiras nacionais, e de contornar a crise atual. Devido à reforma constitucional de 1994, as províncias têm autonomia para celebrar acordos de cooperação internacionais, desde que não entrem em conflito com as diretrizes da política exterior do Estado. (Safarov, 2019 apud Barros, 2020).

Assim, o Corredor Rodoviário Bioceânico contempla os objetivos da política externa argentina de promover a projeção ao Pacífico, principalmente no relacionamento com a China e atender as demandas das próprias províncias de concretizar os objetivos da Zicosur e de maior conectividade entre si.

3.2.4 A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA O CHILE

O governo de Sebastián Piñera (2018-2022) reiterou o compromisso para com o corredor Rodoviário Bioceânico firmado em reuniões bilaterais entre o Chile e os demais países participantes do projeto. O Corredor Rodoviário Bioceânico atenderá as regiões chilenas de Arica-Parinacota, Tarapacá, e Antofagasta aos quais conformam o Norte do Chile e permitirá o acesso aos portos de Arica, Iquique, Antofagasta e Mejillones e também facilitará o acesso aos portos de Coloso, Michilla e Tocopilla.

Essas regiões pertenceram ao Peru e à Bolívia antes da Guerra do Pacífico (1879- 1883). A vitória do Chile na Guerra do Pacífico levou o país à consolidação do seu domínio sobre o Pacífico Sul e a obtenção de importantes ganhos territoriais e econômicos, estes últimos derivados do salitre, destaca Barros (2020).

Também são regiões que integram a Zicosur pelos mesmos motivos que seus pares tais como: são regiões distantes dos centros nacionais, que carecem de maior investimento em infraestrutura, que estão sujeitas a dinâmicas fronteiriças, as quais poderiam ser potencializadas se fosse consolidada uma rede de infraestrutura internacional bem coordenada. Segundo Garcia (2015, apud Barros, 2020) o território do Norte do Chile é estratégico tanto por integrar diversos eixos de conectividade como por permitir a passagem para outros eixos de conexão com o resto da região. Parte da região abrange territórios da área de fronteira norte do país, configurando-se num importante corredor de bens serviços e pessoas.

Barros (2020) destaca que a atuação dos entes subnacionais chilenos é vinculada a questões de política exterior, dada a concentração de competências nessa temática nas figuras do Presidente e do Ministro das Relações Exteriores. Temas fronteiriços são de competências do Ministro de Relações Exteriores (através da Direção de Fronteiras e Limites) e do Ministério do Interior (através da Subsecretaria de Desenvolvimento Regional e Administrativo). O autor recorda que a Secretaria Regional de Antofagasta, e o senador por Tarapacá e ex-prefeito de Iquique, Jorge Soria foram protagonistas na criação da Zicosur e na defesa dos Corredores Bioceânicos.

A relevância dessas regiões, na área de política exterior, se relaciona com a ideia de que o Chile pode desempenhar um papel de ponte entre a região sul-americana e a região pacífica com ênfase principalmente na região Ásia-Pacífico nos últimos anos.

A ideia do Chile enquanto ponte estratégica está relacionada à sua diplomacia comercial. O relacionamento do Chile com a região Ásia-Pacífico foi se intensificando a partir da redemocratização (1990) e concomitante ao processo de globalização e inserção internacional fundamentada no regionalismo aberto. A entrada do país na *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC), em 1994 facilitou a negociação de acordos comerciais, os quais se expandiram durante os governos de Eduardo Frei (1994-2000) e Ricardo Lagos (2000-2006). Barros (2020,p.48).

No âmbito regional, Barros (2020) acrescenta que se discutiu a incorporação do Chile à NAFTA; houve negociações com a União Europeia e Canadá; e o país foi anfitrião da segunda Cúpula das Américas, lançando bases para a aproximação do EUA com América Latina através da ALCA. O Chile se incorporou como membro associado do Mercosul e se tornou membro efetivo da Unasul desempenhando a presidência Pro Tempore da mesma em 2018. O Chile foi um dos fundadores da Aliança do Pacífico, uma iniciativa de integração fundamentada no regionalismo aberto cuja projeção visa a região Ásia-Pacífico. Tal projeção vem impulsionando o relacionamento com a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), e com Estados asiáticos através da categoria Estado Associado da mesma, além de ter liderado a aproximação com o Mercosul sob a iniciativa Convergência em diversidade⁹.

9 Convergência na Diversidade é uma política que o Chile adotou no governo de Bachelet (2014) buscava promover na América Latina. É uma opção que combina realismo e vontade política de avançar em direção a uma região mais integrada e autônoma. Baseia-se em uma estratégia de geometria flexível, de buscar acordos entre países e construir a partir da diversidade, visões comuns para aproveitar as oportunidades e, por outro lado também ser capaz de enfrentar os desafios apresentados pelo cenário atual onde hoje, entre tantas questões, os dois grandes problemas que estão abalando o mundo são a crise climática e a crescente rivalidade global entre a China e os Estados Unidos, uma realidade que põe à prova a autonomia de pequenos e médios países, que não conseguem escapar às pressões que inevitavelmente fazem parte dessa realidade. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2014/03/12/opinion/1394642773_153377.html
<https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2022/02/05/chile-y-america-latina-convergencia-en-la-diversidad-2/>

No entanto para que o Chile desempenhe um papel de ponte entre a região sul-americana e a asiática, os Corredores Bioceânicos se tornam vitais. A conformação da Zona Franca de Iquique (Zofri) demonstra que a região de Tarapacá tem adquirido condições para que se transforme numa plataforma de serviços em que os corredores bioceânicos possam promover a complementaridade econômica em áreas fronteiriças e tornar sua interconexão mais completa. Para Barros (2020) o desenvolvimento da região de Tarapacá tem dependido do seu entorno sub-regional, principalmente da Bolívia, além de ser uma região estratégica para o Centro-oeste sul Americano de forma que aquela pode ser uma ponte entre o mercado sul-asiático e a sub-região sul-americana e dinamizar os intercâmbios comerciais dos países que conformam essa localidade. O autor também destaca que o relacionamento bilateral com o Brasil também é de importância estratégica para o sucesso do Corredor Rodoviário Bioceânico porque além da aproximação Mercosul- Aliança do Pacífico outros temas relacionados à integração se tornam relevantes na relação bilateral.

Sobre as relações bilaterais Chile e Brasil, Wilke (2022, p. 41) diz que no que tange sua relação comercial com o Brasil já está praticamente todo liberalizado, ao amparo do Acordo de Complementação Econômica MERCOSUL-Chile (ACE-35). Em 2018, o Brasil foi o principal parceiro comercial chileno na América Latina, e o Chile, o segundo sócio do Brasil na América do Sul. Entre os principais produtos exportados ao Chile pelo Brasil encontram-se óleos brutos de petróleo, carnes, automóveis e tratores. O Brasil por sua vez, importa do Chile, principalmente, derivados do cobre, salmão e vinhos.

No que se refere ao comércio especificamente do Estado do Mato Grosso do Sul com o Chile Wilke (2022, pp.41-2) destaca que estado apresenta relevante participação no comércio e em 2019 as exportações do MS totalizaram cerca de US\$ 157.748.563. Sendo que a capital Campo Grande totalizava 45% das exportações, seguidas de Iguatemi, Nova Andradina e Paranaíba, todos fornecedores de carnes bovinas frescas e ou refrigeradas. E as importações do Chile no período de 2015 a 2019 em relação ao MS correspondiam a álcool e derivados, adubos e filé de peixe e cobre que correspondem às microrregiões de Nova Andradina, Três Lagoas e Campo Grande.

3.2.5 O TRATADO DE ASSUNÇÃO E O TRATADO DE BRASÍLIA

Para que essa rota se concretize é importante considerar os fatores essenciais para o desenvolvimento da infraestrutura, do trajeto e da desburocratização. Sobre este assunto Asato (2021, p. 34) considera que:

“Além dos pressupostos materializados em reuniões e expedições pelo novo caminho, com a participação de autoridades do governo federal, estadual, municipal; diretores de universidades; membros de associações comerciais e Sindicato das Empresas de Transporte e Logística de Mato Grosso do Sul (SETLOG/MS) e Associação Brasileira de Agências de Viagens, Seccional de Mato Grosso do Sul (ABAV/MS), há os pressupostos políticos que legitimam o processo institucional de abertura de uma rota de integração entre países”.

Os pressupostos políticos que dão amparo a continuidade do projeto encontram-se nas declarações presidenciais de Assunção em 2015 e de Brasília de 2017, bem como em todas as tratativas do COSIPLAN com apoio político nacional e local.

A Declaração de Assunção, realizada em dezembro de 2015, considerada um ponto de partida que reitera um compromisso de integração, desenvolvimento econômico e social bem como o de estabelecer com maior competitividade os produtos regionais e facilitar a circulação de bens e pessoas. Foi assinado pelos quatro presidentes dos países do Corredor e na ocasião foi constituído um Grupo de Trabalho (GT) para estudos técnicos e de viabilidade do corredor que abrange o itinerário desde Porto Murtinho aos Portos do Norte do Chile.

Além do compromisso firmado entre os presidentes, os países buscavam efetivar a conexão regional que incluía a participação do setor privado, da academia e das populações locais.

No que se refere à competitividade especificada no Tratado ASATO (2021) entende que há de fato a possibilidade de potencializar inicialmente as relações comerciais entre os países da Rota e posteriormente de forma global. Sobre as relações comerciais esse autor cita a criação de novas alternativas especialmente

focadas no turismo em diferentes modalidades voltadas para um produto regional como: gastronomia, hotelaria, agencia de viagens, transporte e entretenimento.

A partir da Declaração de Assunção os governantes entendem que os avanços virão apoiados em acordos gradativos por meio de uma política de convergência na diversidade. Nesse sentido os eixos de integração são ferramentas centrais e indispensáveis para concretizar um objetivo de interesse comum.

A Declaração de Brasília, datada de dezembro de 2017, reitera o compromisso firmado anteriormente, indo ao encontro do processo de integração, e teve como abordagem levar adiante a convergência entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico, sacramentada pelo início das obras de construção da nova rodovia correspondendo inicialmente ao trecho de Carmelo Peralta a Loma Plata.

Em síntese os assuntos abordados na Declaração de Assunção e na Declaração de Brasília foram os seguintes:

Declaração de Assunção:

- 1- Formação do GT's entre os quatro países, integrando os Ministérios de Obras Públicas, Infraestrutura e Transportes;
- 2- 2-Plano Piloto para agilizar os procedimentos de fronteira que assegurasse: maior eficiência, sistematização e homologação dos mecanismos de inspeção e controle nos quatro países;
- 3- Avançar no contexto de informatização integrada com formulários e dados uniformes, permitindo agilidade no transporte de mercadorias e pessoas;
- 4- 4-Realizar estudo conjunto com a iniciativa privada de modo a avaliar infraestrutura e possibilidade de transporte multimodal;
- 5- 5-Definição de Método de Trabalho do GT a ser formalizado em forma de relatório a ser apresentado em seminário no Chile.

Declaração de Brasília

- 1- A afirmação do compromisso de integração latino-americana, através de uma aproximação física entre os países, materializada pelo início das obras em trecho paraguaio;

- 2- Entendimento da importância dos demais atores no projeto da nova rota inserida dentro do corredor, a saber: iniciativa privada, universidade e sociedade civil;
- 3- O Corredor deverá permitir o desenvolvimento multidimensional no âmbito sub-regional (desdobramento de uma região que pode ter escala nacional e internacional) e também numa perspectiva de integração com o resto do mundo global;
- 4- Reconhecimento do avanço das obras infraestruturais do Corredor, porém com necessidade de enfrentar o déficit nas questões de procedimentos aduaneiros e demais relações fronteiriças;
- 5- Definição de segundo ciclo de reuniões em território argentino, para dar continuidade ao Plano Piloto de procedimentos em fronteira e possíveis adaptações.

As regiões de fronteiras se tornam evidentes no processo de integração entre os países que compõem a nova rota de integração latino-americana ao passo que as relações intra-fronteiriças têm representatividade nas relações comerciais (transporte de carga, bens e pessoas), humanas (aproximação das relações entre povos a partir das obras infraestruturais) e de desenvolvimento multidimensional, aproximando uma região da outra em vários aspectos multidimensionais.

ASATO (2021, p. 36) informa que o Corredor Bioceânico pode oportunizar uma mudança de perspectiva local, principalmente em função de investimentos aportados em infraestrutura de toda ordem. A começar pela pelas áreas de fronteira entre os países, valorizando o interesse coletivo das comunidades locais. Além do mais espera-se com a conclusão das obras de viabilidade do corredor, um incremento de conectividade e integração regional e um incentivo à internacionalização das pequenas e médias empresas e dos territórios impactados pelo corredor.

3.2.6 GT CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO: ANTECEDENTES E ATORES

De acordo com a Declaração de Assunção sobre os Corredores Bioceânicos, os presidentes definiram os objetivos do Grupo de Trabalho (GT) do Corredor

Rodoviário Bioceânico com objetivo de impulsionar a integração da infraestrutura e fazer a conexão física entre portos do Atlântico e Pacífico.

O projeto da infraestrutura que conectará Porto Murtinho aos Portos do Norte do Chile já havia sido definido como prioritário pelos quatro países, em abril de 2015, durante uma reunião de altos funcionários em Santiago no Chile e os trechos contemplados são aqueles que já existiam na Carteira de Projetos do COSIPLAN da UNASUL. (Barros. 2020.p.20).

Em 2017, os presidentes apresentaram um projeto de infraestrutura que envolvia os quatro países como um Corredor Rodoviário Bioceânico que promova a convergência do Mercosul com a Aliança do Pacífico e omitindo a Unasul e o COSIPLAN. Enquanto a primeira declaração cita três vezes o COSIPLAN a segunda declaração, logo no primeiro parágrafo menciona a convergência entre Mercosul e Aliança do Pacífico e não aborda o Conselho em todo o documento. (Barros, 2020, p.23). Este fato se deve ao fato desta segunda declaração ocorrer poucos dias após a última reunião ministerial do COSIPLAN em um momento em que a crise da Unasul se agravava.

O Corredor Rodoviário Bioceânico também fomenta outras experiências de cooperação regional, centrada nas unidades subnacionais como a Zona de Integração do Centro-oeste-Sul-Americano (Zicosur). Caracteriza-se como uma iniciativa sub-regional que agrupa províncias (Argentina), departamentos (Bolívia, Peru, Paraguai e Uruguai), regiões (Chile), e Estados (Brasil), coincidindo com o território do Chaco Sul-Americano e tem como objetivo sua projeção perante os mercados da Bacia do Pacífico. (Barros, 2020).

A Zicosur¹⁰ foi criada em 1997 por iniciativa da Secretaria de Integração Regional de Antofagasta (Chile), com o objetivo de agrupar os entes subnacionais localizados ao centro oeste sul-americano e garantir a inserção deles no cenário

10 a Zicosur tem como membros plenos 44 governos locais de 6 países: 10 províncias da Argentina, 8 departamentos da Bolívia, 1 estado do Brasil (Mato Grosso do Sul), 4 regiões do Chile, 4 departamentos do Peru e todos os departamentos do Paraguai (Salmón, 2013).

internacional unindo os portos do Atlântico ao Pacífico. A participação do Uruguai na Zicosur se dá justamente pela proximidade deste país as províncias que integram e pela conectividade aos portos do Atlântico.

As discussões sobre o Corredor Rodoviário Bioceânico têm persistido de forma regular apesar da interrupção de reuniões de ministros do COSIPLAN a partir de dezembro de 2017 e das mudanças de governos dos países que fazem parte do GT. O Corredor Rodoviário Bioceânico como projeto de integração física regional, que congrega diretamente quatro países e que vem mantendo reuniões regulares, apesar do movimento de esvaziamento de instituições regionais, como é o caso da Unasul, e fragmentação política regional ainda apresenta fortes argumentos sobre os impactos positivos das ligações interoceânicas e desse modo se mantém em pauta.

Barros (2020, p.29) destaca outra iniciativa de cooperação internacional a UniRila (Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana), que foi criada no segundo semestre de 2016 e tem sido coordenada pelas universidades do Mato Grosso do Sul e universidades da Argentina, Chile e Paraguai com o objetivo de incorporar o papel das mesmas nas discussões sobre o corredor Rodoviário Bioceânico. Participam desta iniciativa as universidades: Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS), Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), Universidade Anhanguera/UNIDERP, Instituto Federal de Mato Grosso do Sul (IFMS), Universidade Nacional de Jujuy e Universidade Nacional de Salta da Argentina: Universidade de Antofagasta e Universidade Católica do Norte do Chile do Chile; e a Universidade Nacional de Assunção, do Paraguai.

3.2.7 AS RESPONSABILIDADES DE CADA PAÍS EM RELAÇÃO À INFRAESTRUTURA DO CORREDOR BIOCEÂNICO (QUEM É RESPONSÁVEL PELAS OBRAS?)

Com o intuito de definir o percurso da Rota Bioceânica e por quais países ela seria mais viável foram feitas duas caravanas. Em 2013 aconteceu primeira caravana e era composta por: empresários, políticos, diplomatas e jornalistas com o

objetivo de chegarem aos portos do Chile. A ideia era verificar qual era a melhor rota saindo de Campo Grande para atingir os referidos portos. Sobre esta primeira caravana Wilke (2022, p.276) relata o seguinte:

A caravana foi liderada pelo setor de transporte nacional que desejava encontrar caminhos que desafogassem os portos brasileiros e que atingissem a Bacia Asiática em menor tempo se comparado com o caminho pelo Oceano Atlântico, saindo de São Paulo ou Paranaguá. A organização desse evento ficou a cargo do Sindicato de Empresas de Transporte de Cargas e logística de Mato Grosso do Sul (SETLOG-MS) entidade liderada pelo empresário Claudio Cavol. (Wilke, 2022, p. 276)

O Grupo liderado por Cavol saiu de Campo Grande no dia 27 de setembro de 2013, a bordo de 30 camionetes, levando 90 pessoas. A rota escolhida passava por Corumbá, onde a comitiva tinha reunião com autoridades locais e bolivianas. A equipe também passou por Arica e Iquique no Chile. A viagem durou oito dias e o retorno aconteceu por estradas do Paraguai, onde os participantes encontraram um ambiente mais propício ao comércio e a integração física da América do Sul.

Durante a viagem os participantes começaram perceber que as condições oferecidas pela Bolívia não atendiam as expectativas do setor de transporte do Brasil que desejava atuar nessa rota. Destacavam como muito ruins para o comércio internacional a burocracia e a legislação do país, que deixariam em condição de desvantagem os capitais externos. Por isso, esse caminho que corta o centro da Bolívia se mostrou problemático e era necessário estudar outras rotas. (Wilke, 2022).

Em razão das dificuldades encontradas na Bolívia o debate sobre a rota por Porto Murtinho que passaria pelo Paraguai e Argentina até chegar aos portos chilenos, sem passar pela Bolívia ganhou densidade. A segunda caravana aconteceu nos períodos de 25 de agosto a 2 de setembro de 2017. Essa comitiva saiu do Brasil (Campo Grande-MS) e passou por Paraguai, Argentina e chegou aos portos de Iquique e Antofagasta no Chile.

Após definição formal do traçado coube as autoridades dos países envolvidos cuidar das obras de infraestrutura que precisavam ser feitas. Wilke (2022) destaca importantes aspectos no que se refere a obras de infraestrutura que deveriam ser feitas pelos países integrantes do projeto para que o Corredor se

efetive de fato. A Argentina e o Chile tinham pouca coisa a fazer. A integração física e comercial entre esses dois países já acontecia com muita intensidade desde a década de 1990. Até haviam encontrado formas de superar parte das dificuldades para que seus caminhões atravessassem a Cordilheira dos Andes, um obstáculo natural que continua sendo um gargalo para a construção física do corredor.

Nas palavras de Wilker (2022) o Paraguai e o Brasil tinham imensos desafios. No caso do país guarani, parte das obras estava em andamento. O acordo impôs ao Paraguai a construção de uma rodovia ligando as cidades de Carmelo Peralta, Mariscal José Félix Estigarribia e Pozo Hondo na Argentina. A referida atingia a fronteira com a Argentina por meio da cidade de Misión La Paz. (WILKE 2022, p.288).

O Brasil deveria construir uma ponte ligando Porto Murtinho a Carmelo Peralta e uma alça rodoviária que contornasse a cidade de Porto Murtinho, facilitando o acesso dos caminhões à ponte e aos portos que estavam sendo construídos após um longo período das obras paradas. Esse era um desafio imenso porque a ponte e a alça representavam investimentos de grande porte segundo o autor.

3.2.8 A PONTE ENTRE PORTO MURTINHO E CARMELO PERALTA

A ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta é o grande desafio do projeto em território brasileiro. Sem a ponte não tem como o projeto do corredor ter sucesso. Ela é a conexão entre o Brasil e o Paraguai. A solução para essa ponte conforme aponta Wilke (2022, p.p.288-9) começou a ganhar corpo em uma reunião realizada na data de 09 de maio de 2016, na embaixada do Chile, em Brasília. Participaram dessa reunião parlamentares federais Sul-mato-grossenses como o senador Waldemir Moka, os deputados federais, Geraldo Resende, Carlos Marun, Tereza Cristina, Vander Loubet, Dagoberto Nogueira, Zeca do PT e Elizeu Dionísio. Também compareceram o governador Reinaldo Azambuja e o embaixador chileno Jaime Gazmuri Mujica.

Entre 2016 a 2018, o debate sobre a ponte acontecia em duas frentes conforme aponta Wilker (2022 p.291). Uma estava voltada para conseguir os

recursos para investir na obra e a outra buscava definir o projeto físico. No início de 2019, esses dois problemas foram praticamente resolvidos. A Itaipu Binacional que tem capital brasileiro e paraguaio decidiu financiar as obras da ponte. Assim, tudo indica que em 2023 a ponte será concluída e inaugurada.

Sobre o processo de licitação da ponte binacional ficou definido o seguinte: em julho de 2019 o governo do Paraguai autorizou a licitação para a criação do projeto e execução da ponte sobre o rio Paraguai ligando as duas cidades. Houve atraso no processo, devido à pandemia. Conforme o Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Governo Federal do Paraguai as empresas interessadas em participar da licitação deveriam formar um consórcio, tendo a participação de empresas brasileiras e paraguaias. Este processo é de licitação binacional e engloba o plano de viabilidade técnica, econômica e ambiental além do projeto de engenharia, cadastro e fiscalização das obras. (Wilke. 2022, p.29).

A ponte será construída pelos dois países, sendo cada um responsável pela estrutura no seu lado do território. Em 24 de setembro de 2021 foi homologada a contratação do Consórcio Paraguai-Brasil que construirá a ponte e as empresas *Tecnoedill Constructora S.A. Cidade Ltda.*, e *Paulitec Construções*. O valor do contrato em guaranis equivale a 89,5 milhões de dólares a ser pagos pela Itaipu Binacional. Sua extensão será de aproximadamente 680 metros de comprimento e será do tipo estaiada, suspensa por cabos, constituída por um ou mais mastros de onde partem os cabos de sustentação, com duas torres com mais de 100 metros de altura. Com viadutos de mais de 150 metros nas cabeceiras, além de um vão de 380 metros de altura de 22 metros. (Rota Bioceânica, 2021 apud Wilker, 2022, p. 29).

A ponte binacional atuará também como facilitador no sentido de aumentar a interação da população local de brasileiros e paraguaios. Wilker (2022) destaca também que as populações de ambas as cidades possuem traços culturais bem intrínsecos e que após a construção da ponte tais semelhanças fiquem ainda mais fortes e notáveis entre os turistas de fora, assim como entre os próprios moradores das cidades.

Wilke (2022, p.292) informa que outra obra importante é a alça rodoviária de Porto Murtinho que permitirá o acesso rodoviário aos portos e à futura ponte, que foi

inaugurada no dia 10 de fevereiro de 2021 pelo governo do estado. O autor lembra também de outra informação importante para a concretização do corredor que é o fato das obras físicas de asfaltamento no Paraguai estarem acontecendo com relativa velocidade, principalmente a pavimentação de rodovia e outras obras e o asfaltamento na sub-região do Chaco. Segundo dados fornecidos por *News Roads* (2021) e Wilke (2022) a Rota Bioceânica que irá ligar os oceanos Atlântico, no Brasil e o Pacífico no Chile chega a 106 km no Paraguai. O projeto prevê um total de 277 km em obras ligando Carmelo Peralta (alto Paraguai) na fronteira com Porto Murtinho (MS), a Loma Plata (Boquerón), passando pelo Chaco paraguaio. A PY-09 é conhecida como Transchaco, único trecho não pavimentado da ligação transcontinental que abrirá uma nova rota para exportações de produtos pelos portos do Chile.

A conclusão das obras está prevista para fevereiro de 2023. O asfalto da PY-09 está sendo implantado pelo Consórcio Corredor Vial Oceanico e o custo total será de US\$440 milhões. A construção está subdividida em 40 trechos e está sendo implantada uma nova rodovia, paralela à de terra, com aterro para evitar as cheias e o asfalto com espessura de 26 centímetros. (Wilke. 2022, p.193).

3.2.9 O CONTORNO RODOVIÁRIO NORTE E CENTRO INTEGRADO DE CONTROLE DE FRONTEIRA (PORTO MURTINHO)

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) iniciou uma licitação com o objetivo de contratação de uma empresa para executar os estudos de projetos de engenharia do contorno rodoviário Norte no município de Porto Murtinho. A obra do trecho alternativo fará a ligação da cidade à ponte binacional, unindo (via rodoviária) Porto Murtinho (Brasil) a Carmelo Peralta (Paraguai). O contorno inicia na BR-267, com cerca de 10 km de extensão de pista simples e acostamento ao longo do trecho. (Wilke, 2022, p.30).

Nesse trajeto será erguido o um Centro de Controle de Fronteira (lado brasileiro), distando cerca de 3 km da fronteira entre o Brasil e o Paraguai. O objetivo deste Centro é combater o crime organizado e o tráfico de drogas, intensificando a integração de agente de segurança pública e melhorando o monitoramento na fronteira brasileira. (Wilke, 2022).



Figura 4. Contorno Rodoviário em Porto Murtinho. Fonte: Wilke, 2022. DNIT, 2020

Conforme o edital, o total do custo de contratação dos projetos para o contorno rodoviário está orçado em R\$3,6 milhões e a empresa contratada terá o prazo de 520 dias da elaboração dos estudos à entrega final dos documentos. (Mario,2020, apud Wilke, 2022, p.32). Nesse trecho deverá ser implantado uma Aduana Integrada com os seguintes órgãos: Receita Federal, Polícia Federal, IAGRO, Ministério da Agricultura. São instituições federais e do Estado integrando ações de fiscalização e controle, cujos investimentos serão dos Governos Federal e Estadual.

3.2.10 CONTORNO VIÁRIO DE PORTO MURTINHO

A BR-257 em MS tem início na divisa com o estado de São Paulo e finaliza na entrada da cidade de Porto Murtinho. Antes os caminhões atravessavam parte do centro do município e causavam transtorno no trânsito da cidade, enquanto esperava para descarregar nos terminais portuários. Os caminhões tinham que dividir a pista com o trânsito urbano, além de ciclistas e pedestres, atrapalhando até mesmo áreas comerciais e residenciais. Essas ocupações no entorno das vias causavam problemas aos moradores e ao comércio local. Por causa dessas interferências e pela projeção no aumento das exportações e instalação de novos portos, foi construído o contorno viário de Porto Murtinho, de acordo com o DNIT. (Wilker. 2022, p.32).

A obra foi inaugurada em fevereiro de 2021. O DNIT espera a melhoria no tráfego, maior segurança e a melhoria da logística no escoamento de produtos. Além

da redução no tempo de permanência dos motoristas na rodovia. O investimento na obra foi de R\$25,2 milhões em recursos do Fundersul- Fundo de Desenvolvimento Rodoviário de Mato Grosso do Sul. (Wilker. 2022).

3.2.11 O COMÉRCIO INTERNACIONAL A PARTIR DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Conforme dados da Semagro (2016), Mato Grosso do Sul é o sexto estado do país em extensão territorial, com mais de 357.145,534 km² de área que corresponde a 4,19% da área total do Brasil (8.515.767,049 km²) e 22% da área do centro-oeste. Tem como limites os Estados de Goiás a nordeste, Minas Gerais a leste, Mato Grosso ao norte, Paraná ao sul e São Paulo a sudeste, além da Bolívia (oeste) e o Paraguai (oeste e sul). (Wilke, 2022, p.33) O autor destaca que o Estado possui sua distribuição geográfica estabelecida pelo IBGE de acordo com suas dimensões de realidade espacial, sendo mesorregião e microrregião.

MESORREGIÃO	MICRORREGIÃO	MUNICÍPIOS
PANTANAIS SUL-MATO-GROSSENSES	Baixo Pantanal	Ladário, Corumbá e Porto Murtinho.
	Aquidauana	Anastácio, Aquidauana, Dois Irmãos do Buriti e Miranda.
	Alto Taquari	Alcinópolis, Camapuã, Coxim, Figueirão, Pedro Gomes, Rio Verde de Mato Grosso, São Gabriel do Oeste e Sonora.
CENTRO-NORTE DE MATO GROSSO DO SUL	Campo Grande	Bandeirantes, Campo Grande, Corguinho, Jaraguari, Rio Negro, Rochedo, Sidrolândia e Terenos.
	Cassilândia	Cassilândia, Chapadão do Sul, Costa Rica e Paraíso das Águas.
	Paranaíba	Aparecida do Taboado, Inocência, Paranaíba, Selvíria.
LESTE DE MATO GROSSO DO SUL	Três Lagoas	Água Clara, Brasilândia, Ribas do Rio Pardo, Santa Rita do Pardo e Três Lagoas.
	Nova Andradina	Anaurilândia, Bataguassu, Batayporã, Nova Andradina e Taquarussu
	Bodoquena	Bela Vista, Bodoquena, Bonito, Caracol, Guia Lopes da Laguna, Jardim e Nioaque.
SUDOESTE DE MATO GROSSO DO SUL	Dourados	Amambai, Antônio João, Aral Moreira, Caarapó, Douradina, Dourados, Fátima do Sul, Itaporã, Juti, Laguna Carapã, Maracaju, Nova Alvorada do Sul, Ponta Porã, Rio Brilhante e Vicentina.
	Iguatemi	Angélica, Coronel Sapucaia, Deodópolis, Eldorado, Glória de Dourados, Iguatemi, Itaquiraí, Ivinhema, Japorã, Jateí, Mundo Novo, Naviraí, Novo Horizonte do Sul, Paranhos, Sete Quedas e Tacuru.

Figura 5. O COMÉRCIO INTERNACIONAL A PARTIR DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL
Fonte: WILKE (2022)

O comércio exterior do Mato Grosso do Sul caracteriza-se por ter uma crescente participação no total do comércio internacional do Brasil com pauta exportadora bastante concentrada em três produtos: soja, celulose e em menor medida carnes de bovinos. No caso das importações ele se centra no gás natural vindo da Bolívia. (Barros. 2020).

O principal comprador de produtos sul-mato-grossenses é a China e em nível regional é a Argentina. Barros (2020, p.82) A composição das exportações do Estado, da mesma forma que acontece com o Brasil em seu conjunto, está majoritariamente composto por produtos básicos e semimanufaturados, enquanto a das importações, quando se desconsidera o gás natural é majoritariamente de produtos manufaturados.

Wilke (2022, p.36) destaca que a China possui uma carência em proteína animal o que justifica essa exportação de carnes bovinas, congeladas e também de aves e miudezas. Além da Argentina, outros países que compram esses produtos citados são Chile, Japão, Rússia e Tailândia. É importante frisar que há outros países que são compradores e produtos sul- mato-grossense que são produzidos em diversas regiões do Estado.

Porém conforme aponta Wilke (2022, p.34), o estado, apesar de apresentar um superávit comercial no período que antecede a 2019, passa a experimentar nesse ano a uma diminuição tanto nas exportações quanto nas importações. No entanto em 2020 as exportações retomam o crescimento, mas as importações continuam em queda.

Esse comportamento apontado por Wilke (2022, p.34) é resultado dos efeitos da pandemia mundial do novo Corona vírus (covid-19) sobre a economia do Estado de Mato Grosso do Sul que já passou por uma queda considerável no setor da indústria. O autor ressalta ainda que essa queda nas exportações das indústrias foi seguida por outros setores de atividade econômica.

As exportações do MS são atividades econômicas relevantes para diversos municípios do estado e o Corredor rodoviário pode viabilizar uma maior aproximação comercial com vistas a ampliar a gama de produtos comercializáveis. Além disso, ao

longo do corredor há diversas cidades que terão acesso mais rápido aos produtos brasileiros, aponta Wilke (2022, P.35).

Além das exportações o MS tem sua participação nas importações de diversos países entre eles, Bolívia, Chile, Estados Unidos, China. Wilke (2022, p.37) destaca esses países, pois os mesmos terão seu fluxo do comércio beneficiado pelo corredor bioceânico. E pressupõe que haverá maior agilidade no trânsito, redução de custos operacionais, o que por sua vez pode impulsionar os negócios.

Quanto às importações realizadas pelo MS os principais produtos são oriundos dos países citados no parágrafo anterior e são os seguintes: gás de petróleo, hidrocarbonetos gasosos, fertilizantes, máquinas e aparelhos, vestuários, derivados de petróleo, bombas e compressores de ar, ferramentas manuais, agentes orgânicos de superfícies (produtos químicos), acessórios para tubos (ex. cotovelos) e madeiras. Outros países fornecedores de produtos importados pelo MS são a Espanha e a Áustria. (Wilke, 2022, p.38).

O MS tem um papel importante no comércio com os países vizinhos e que estão ao longo do corredor bioceânico. Dessa forma o projeto de corredor rodoviário poderá promover a integração regional e maior aproximação dos países vizinhos. Nesse sentido Wilker (2022, p.37) elaborou uma tabela a partir de dados do ComexSTAT¹¹ apresentando o fluxo de comércio do MS para os países da rota e ressalta a importância do aprofundamento nas relações comerciais com esses países que compõem a rota.

11 ComexSTAT é um sistema para consultas e extração de dados do comércio exterior brasileiro. São divulgados mensalmente os dados detalhados das exportações brasileiras extraídas do SISCOMEX e baseados na declaração dos exportadores e importadores disponível em <http://comexstat.mdic.gov.br>

OPERAÇÕES	2018	2019	2020*
ARGENTINA			
Exportação	386.297.027	221.029.385	188.898.051
Importação	23.746.440	12.123.867	2.727.593
Saldo comercial	362.550.587	208.905.518	186.170.458
CHILE			
Exportação	153.291.839	160.915.417	97.220.210
Importação	123.070.125	105.268.866	53.513.507
Saldo comercial	30.221.714	55.646.551	43.706.703
PARAGUAI			
Exportação	26.445.201	22.783.266	15.007.460
Importação	139.299.530	174.737.106	112.518.571
Saldo comercial	-112.854.329	-151.953.840	-97.511.111

Figura 6. Fluxo do comércio de Mato Grosso do Sul para países do Corredor : 2018 a 2020. (US\$ FOB) (dados obtidos até abril/2020) Fonte: WILKE (2022)

O autor reforça a importância das relações comerciais com os países vizinhos e destaca que isso depende de vários fatores, como por exemplo, a taxa de câmbio, das decisões dos agentes econômicos que estão envolvidos com o comércio exterior. Dessa forma, o corredor bioceânico objetiva, se executado, oferecer infraestrutura rodoviária para o fluxo comercial e de turismo na região envolvida. (Wilker, 2022, p.38).

A Argentina é o país vizinho que mais contribui para o fluxo do comércio com o Brasil. De acordo com dados levantados por Wilke (2022, p.38) a Argentina foi o terceiro principal parceiro comercial do Brasil em 2016, sendo o terceiro nas exportações e o quarto nas importações.

De acordo com o Wilke (2022, p.39) o Brasil foi o principal destino dos produtos argentinos com 17,8 % do total. Em contrapartida, os vizinhos do continente americano são também os principais abastecedores do mercado argentino. Individualmente, o Brasil foi também o maior fornecedor de bens ao país com 21,8% do total. Entre 2014 e 2016 os principais grupos de produtos exportados pelo Brasil para a Argentina foram: automóveis, seguidos de máquinas (motores de explosão para automóveis, partes de máquinas e aparelhos para colheita, debulha, moto compressores herméticos, escavadoras, niveladores), plásticos (polietileno sem carga, polietileno linear, polipropileno) e máquinas elétricas (jogos de fios para

velas de ignição, e outros acumuladores elétricos de chumbo, outros quadros de dínamos e alternadores).

Os principais produtos importados pelo Brasil da Argentina foram os automóveis (caminhões, automóveis de passageiros e autopeças), que apesar de queda de 50% ocorrida no período de 2014 a 2016 somaram 36,6% do total em 2016. Destacam-se também: cereais (trigo, aveia, alpeste, cevada e arroz) com 13,7%; plásticos (polímeros de etileno polietilenos sem carga, polipropileno e cloreto de vinila) com 5,8% e amidos e féculas (preparação para alimentos de crianças, preparações de farinhas, misturas e pastas para preparação de produtos de padaria) com 4,5%.

Com relação ao comércio exterior com o Chile, Wilke (2022, p. 39), destaca que os combustíveis representam mais de 1/5 da pauta das exportações brasileiras para o país em questão. Em 2015 os combustíveis (óleo bruto de petróleo, óleos lubrificantes e óleos de vaselina ou de parafina) somaram 28,3% seguidos de automóveis (tratores rodoviários para semirreboque, carrocerias para automóveis, chassis com motor para automóveis de passageiro com 14,3%; carnes (carne bovina desossadas, pedaços e miudezas comestíveis de frango, carne de peru, carne suína) com 8,8%; máquinas mecânicas (pás, partes de máquinas para trabalhar minério, carregadoras e pás-carregadoras, partes de turbo reatores ou turborrepulsores) com 7,2%; plásticos (polietileno sem carga, copolímeros de polipileno, polietileno sem carga) com 5,7%.

Em contrapartida, um dos principais produtos importados pelo Brasil do Chile foi o cobre aponta Wilke (2022) e representa 3,2% seguido dos pescados (salmão e outras carnes de peixe) com 13,8%; frutas (uvas, nozes, maçãs, amêndoas, ameixas e kiwis) com 5,5%; adubos (cloreto de potássio, nitratos de potássio, adubos e fertilizantes) com 4,5%.

O autor menciona que a relação comercial do Brasil com o Paraguai é menor, mas muito importante e que em 2015 o Brasil foi responsável por cerca de 30% do total das exportações do Paraguai e em contrapartida exportou para o referido país cerca de 30% do total das importações deste país.

Os principais grupos de produtos exportados do Brasil para o Paraguai são: máquinas mecânicas 12,8%, adubos 7,8%, plástico 7,0% entre outros de percentual inferior a este último. Por outro lado, os principais grupos de produtos importados pelo Brasil do Paraguai em 2015 são: cereais 36,5%, soja em grão e sementes 16% e carnes 12,2% entre outros.

Nesse sentido o autor destaca a importância do amadurecimento nas relações comerciais de maneira que se possa diversificar o fluxo de comércio entre os países vizinhos. E o corredor bioceânico é uma estratégia de integração econômica e desenvolvimento regional para estes países.

3.2.12 AS RELAÇÕES COMERCIAIS DO MS COM OS PAÍSES ASIÁTICOS

Sobre o comércio internacional do MS Wilke (2022, p.40) alerta que devem ser observadas as transações com os países asiáticos, visto que a relação comercial é relevante tanto para o país quanto para o Estado. Para melhor análise o autor apresenta uma tabela tendo a China como principal importador de produtos sul-mato-grossenses e Hong-Kong e Taiwan são os mais representativos. No entanto, há outros países asiáticos que mantêm comércio com o MS, mas com o fluxo de comércio em expressão menor do que os mencionados.

Exportação	2.892.785.477	2.146.634.653	1.796.075.012
% MS	50%	41%	51%
Importação	335.441.468	334.347.006	131.467.147
Saldo comercial	2.557.344.009	1.812.287.647	1.664.607.865
HONG KONG			
Exportação	190.368.412	180.006.401	121.258.222
% MS	7%	8%	7%
Importação	2.422.893	1.605.744	676.212
Saldo comercial	187.945.519	178.400.657	120.582.010
TAIWAN			
Exportação	14.145.127	28.448.396	39.671.422
% MS	*	1%	2%
Importação	9.280.547	10.216.793	1.623.509
Saldo comercial	4.864.580	18.231.603	38.047.913

Figura 7. Fluxo de comércio de MS para a China de 2018 a 2020 (U\$ FOB)

Fonte: Wilke (2022) (Elaborado a partir de dados do ComexSTAT)

De acordo com a tabela sobre o fluxo do comércio do MS apresentada por Wilker (2022, p.41) os principais parceiros asiáticos a China tem cerca de 50% do total de suas exportações, seguida de Hong Kong com 7% e Taiwan com 2% nos últimos três anos. O autor ressalta também que há fluxo de comércio com outros países asiáticos como Coréia do Sul, Japão, Malásia, Tailândia e Vietnã.

Os produtos exportados de MS para os países asiáticos acompanham de certa forma, os demandados pelo restante do mundo informam a o autor.



Figura 8. Principais produtos exportados de MS para os países asiáticos no período de 2015 a 2020. FONTE: Wilke (2022, p.58) Elaborado a partir de dados do ComexSTAT

Os países asiáticos também são parceiros no fornecimento de diversos produtos, entre eles tecidos de algodão, veludo e pelúcia, fios sintéticos, entre outros conforme a tabela apresentada por Wlike (2022, p. 58.).

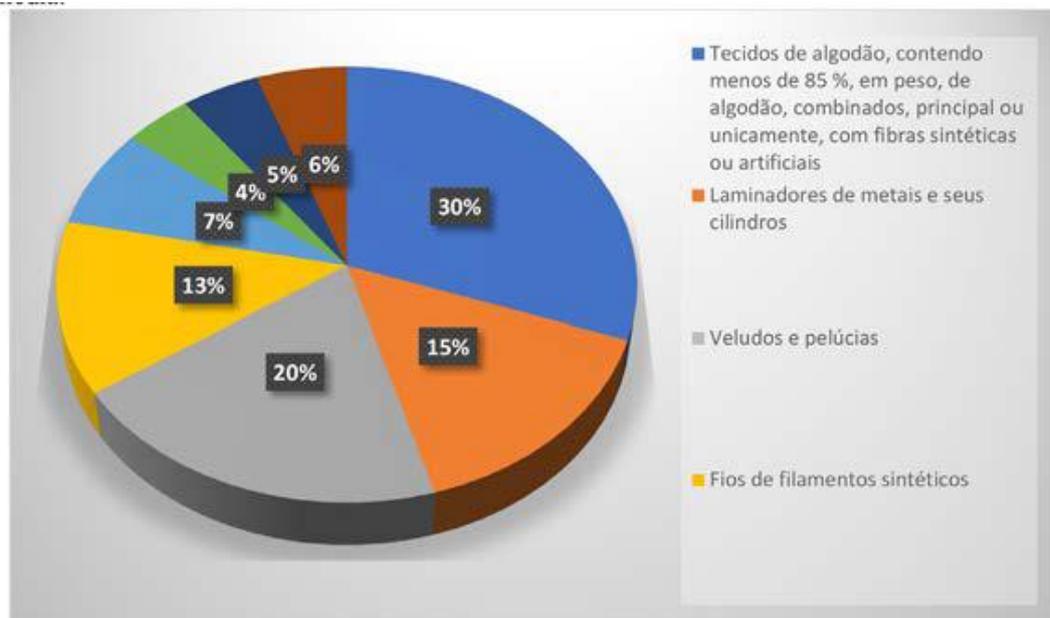


Figura 9. Principais produtos importados para o MS de países asiáticos no período de 2015 a 2020. FONTE: Wilke (2022, p.59). Elaborado a partir de dados do ComexSTAT

O autor apresenta uma tabela com os dados sobre as participações das microrregiões nas exportações para países asiáticos.

Micro Região	2017	2018	2019	Total	% MS
Alto Taquari	143.896.945	68.471.705	80.476.840	292.845.490	2,67
Aquidauna	29.606.966	44.041.236	51.774.989	125.423.191	1,14
Baixo Pantanal	267.345.505	276.340.138	229.794.187	773.479.830	7,05
Bodoquena	1.508.273	1.478.553	1.128.910	4.115.736	0,04
Campo Grande	487.196.851	468.077.985	526.660.290	1.481.935.126	13,51
Cassilândia	240.959.680	147.727.120	247.265.927	635.952.727	5,80
Dourados	461.651.457	274.882.217	167.498.038	904.031.712	8,24
Iguatemi	225.616.019	223.247.419	246.811.886	695.675.324	6,34
Nova Andradina	200.673.642	218.866.007	195.940.770	615.480.419	5,61
Paranaíba	61.876.351	51.352.557	65.338.927	178.567.835	1,63
Três Lagoas	1.164.330.357	2.017.128.730	2.076.465.997	5.257.925.084	47,95
Total	3.284.662.046	3.791.613.667	3.889.156.761	10.965.432.474	100

Figura 10. Participação das microrregiões nas exportações para países asiáticos 2017 a 2020 em U\$ FOB. Fonte: Wilke (2022, p.59). Elaborado a partir de dados do ComexSTAT

Na tabela apresentada por Wilke (2022, p. 59) mostra a participação em % das microrregiões com relação ao total exportado de MS para os países asiáticos. Dessa forma, Três Lagoas é a microrregião que possui participação de 48% nas exportações para os países asiáticos. Em segundo aparece Campo Grande com 43,5%, Dourados 8%, Iguatemi com 6% e as outras com participações menores.

Com esse fluxo de comércio com os países asiáticos o MS mostra que tem um papel importante nas transações comerciais do país. Cerca de 50% do total das exportações do estado são direcionadas a essa região. E o corredor bioceânico objetiva reduzir a distância e trazer novas oportunidades de negócios para o Centro-Oeste especialmente para o MS pontua Wilke (2022, p.60).

CAPITULO III

4 A IMPORTÂNCIA DE UM OLHAR INTERDISCIPLINAR PARA O CORREDOR BIOCEÂNICO, ESPECIALMENTE PARA AS COMUNIDADES LOCAIS.

Antes de abordar os impactos positivos e negativos que a construção e efetivação do corredor rodoviário bioceânico poderá oferecer é muito importante considerar alguns aspectos desse projeto de infraestrutura e de desenvolvimento e a sua abrangência, como por exemplo, a dimensão social e ambiental. Já que o corredor Rodoviário bioceânico é um projeto de desenvolvimento e como um todo envolve territórios, pessoas, interações humanas e gerará o desenvolvimento econômico. Para Asato (2021) o desenvolvimento é um processo de formação de como as pessoas se organizam para ter as coisas.

Há a necessidade de um desenvolvimento que considere o seguinte tripé: pessoas (aspectos sociais), meio ambiente (cuidar do planeta para que as gerações futuras possam ter mais acesso à natureza, preservando-a), regidos sob um modelo de governança prévia (o turismo como elemento intrínseco de integração que dialogue com todos esses elementos). (Asato, 2021).

É necessário também analisar de forma sistêmica para tornar mais viável a realidade do corredor como um todo, ou seja, com olhares interdisciplinares, estabelecendo conexão com a administração, economia, ética, gestão, turismo, ecologia, geografia, comércio exterior, direito, dentre outros.

Conforme Asato (2021), ao canalizar os objetivos desse novo caminho de forma que dialogue com todas as partes interessadas é preciso enfatizar que o poder público, rede empresarial, rede universitária e comunidade civil participem também do processo de integração. Participar de forma horizontal consiste em todos “terem assentos à mesma mesa”.

Nesse contexto, frente a projetos infraestruturais de grande porte, deve ocorrer a princípio uma sólida governança, em função dos eixos de integração que envolve outros países com legislações diferentes. Asato (2021) considera que os corredores de transporte pressupõem a construção de grandes obras, além de uma

estrutura portuária e de transbordo, sejam anéis viários, pontes, ampliação e construção de estradas, pontos de apoio, dentre outros.

Conhecer e compreender o território torna-se um imperativo, sob uma dimensão de todas as escalas, inclusive a internacional, para que se construam estratégias de desenvolvimento de acordo com a realidade local, com olhares sobre a divisão social do trabalho, o acesso à informação e uma visão sistêmica buscando a diminuição das desigualdades e demais conflitos. (Asato, 2021). Esse propósito de melhorar as condições de vida das populações mais frágeis e contribuir também para a diminuição das diferenças sociais e demais conflitos, e demanda inclusão e participação coletiva (propósito exposto no COSIPLAN).

Ao contemplar a abertura da rota bioceânica é importante o olhar da teoria para a prática, não apenas como uma diligência de ajuste da rota, mas antecipando-se a eventuais problemas que possam ocorrer. Conforme aponta Asato (2021), nessa linha, enquadra-se, por exemplo, o relacionamento e inclusão da comunidade local dos arredores das obras em construção-portos, pontes, rodovias, a implantação de gestão de qualidade e principalmente a segurança e o bom trato com as respectivas comunidades.

Asato (2021) aponta que o elemento da governança emerge no sentido de favorecer a organização no espaço territorial e nesse sentido, foi instituído um mecanismo de coordenação intergovernamental, ao qual se somam os interesses privados (rede empresarial), e o conhecimento acadêmico (rede universitária). Considerando ainda o contexto de comunidade local, o turismo pode ser um condutor de integração de desenvolvimento local.

Dar visibilidade ao corredor como um todo, de modo que todo investimento (material e imaterial), venha no intuito de gerar empregos, aumentar a circulação de cargas e pessoas, reforçar a segurança e a união entre povos, reduzir a violência, dar dignidade e empoderamento às comunidades locais, com processos sustentáveis de capacidade de carga e acessibilidade. Nesse sentido Asato (2021, p.21) cita como exemplo, a ascensão do turismo como campo de possibilidades de integração entre todas as partes interessadas, ou seja, o poder público, rede empresarial, rede universitária e sociedade civil (comunidade local), trata-se de uma

forma concreta de buscar o desenvolvimento, legitimada por uma base infraestrutural (construção de rodovias, pontes, pontos de apoio etc.) e imaterial (festividades, conhecimento tácito das comunidades tradicionais no auxílio à preservação do território, suas crenças e costumes).

As possibilidades de desenvolvimento territorial local ampliam-se ao considerar o turismo como principal condutor de integração. Canalizando as ênfases do turismo (agenciamento e transporte, alimentos e bebidas, hotelaria, planejamento turístico, promoção e organização de eventos, hospitalidade, patrimônio cultural, turismo em ambientes naturais entre outros), há demandas para todas as modalidades e seus respectivos subnichos.

A partir da demanda de circulação de pessoas e mercadorias e o aumento de atividades comerciais no contexto da nova rota, surgirão novos empreendimentos, como hotéis e pousadas, pontos de apoio, oficinas mecânicas especializadas, clínicas médicas, casas de câmbio, restaurantes, entre outros negócios.

Como o aumento de pessoas jurídicas haverá aumento na arrecadação de impostos, fortalecendo os cofres públicos e oportunizando pequenas e médias empresas além da visibilidade para as comunidades locais das cidades por onde a rota passará. Nesse sentido Asato (2021), entende que é possível que a primeira etapa de um corredor bioceânico seja evoluir de uma visão de corredor meramente econômico para um corredor de desenvolvimento e integração e conclui afirmando que o território que compreende esse caminho segue em construção, enquanto território e sociedade como um círculo virtuoso, manifestado pelas interações dos seus atores imersos nesse respectivo espaço. E afirma ainda que esse modelo espacial presente na construção de um território pelos seus atores e agentes sociais deve compreender as presunções de toda ordem-política, ética, social, econômica, e, sobretudo, um misto de todas elas, a respeito dos objetivos coletivos que pretende alcançar (Asato, 2021. p.28).

4.1 POSSÍVEIS IMPACTOS POSITIVOS QUE PODERÃO SER PROPORCIONADOS PELO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO

São muitos os argumentos sobre os impactos positivos das ligações interoceânicas. De maneira mais ampla Barros (2020), destaca três pontos favoráveis proporcionadas pelos corredores bioceânicos. O primeiro deles é a relação positiva entre a oferta de infraestrutura e desenvolvimento, diante da escassez de infraestrutura de integração entre os países da região. O aumento da oferta de infraestrutura na região e entre os seus países; permite diminuir os custos de produção nas comunicações, energia e transportes; possibilita a produção de escala ao propiciar o alcance de maiores mercados; viabiliza a incorporação de maior valor agregado e intensidade tecnológica.

O segundo argumento defendido por Barros (2020) é que as vias paralelas bioceânicas promovem a integração das economias e mercados, sendo um fator favorável ao comércio intrarregional entre os países envolvidos, dado que no subcontinente sul-americano, as economias nacionais encontram-se historicamente desarticuladas entre si e voltadas para o desenvolvimento extrarregional. As vias transversais permitiriam também a integração física, comercial e produtiva ao interior dos países.

O terceiro ponto positivo mencionado por Barros (2020) é que os corredores interoceânicos possibilitam, de maneira mais rápida e eficiente, a integração e o acesso aos espaços interiores à Bolívia, ao Paraguai e outras regiões mediterrâneas, como o Centro-oeste brasileiro, incluindo o Mato Grosso do Sul, e aos litorais Atlântico e Pacífico e conseqüentemente ao comércio internacional, o que daria maiores possibilidades de desenvolvimento às economias desses países e regiões, impulsionados pelas suas exportações aos mercados do continente e global. Trata-se de vincular zonas de menor desenvolvimento relativo ao Pacífico e à dinâmica do resto do continente, em particular no Brasil complementar à sua inserção mais ativa aos mercados globais.

Desse modo, Barros (2020) destaca que os corredores bioceânicos também auxiliariam na descentralização e desconcentração do desenvolvimento no continente e dariam mais competitividade à América do Sul. E ainda dariam maior

mobilidade e acesso mais eficiente a mercados internacionais a países litorâneos pela maior facilidade de acesso a margens opostas (acesso ao Pacífico no caso do Brasil, Argentina e Uruguai e o acesso ao Atlântico para Chile, Peru, Equador e Colômbia).

No que se refere aos países da costa do Pacífico Barros (2020) destaca a posição geográfica como de grande importância para servir como porta de entrada para a América do Sul e como porta de saída da região para as economias da Ásia-Pacífico. Dentre os impactos positivos, destacam-se a criação de uma plataforma comercial e de serviços logísticos, assim como uma maior cooperação entre os mesmos e possibilidades no aumento da competitividade de suas exportações.

4.2 OPORTUNIDADES PARA O ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

O Corredor Rodoviário Bioceânico pode oferecer diversas perspectivas tanto para os estados, quanto para os municípios envolvidos diretamente nesse projeto. Nesse sentido destacaremos nesta seção as oportunidades vislumbradas a partir do Corredor Rodoviário, destacando as oportunidades e os desafios a serem superados pelas autoridades participantes dessa Rota.

Wilke (2022) destaca alguns aspectos importantes como oportunidades para o Estado de Mato Grosso do Sul, como o aumento da competitividade dos produtos sul-mato-grossenses, aprofundamento das relações entre os países e melhor aproveitamento do potencial exportador de outros produtos produzidos pelo estado. O autor também destaca que o Corredor rodoviário Bioceânico promoverá melhora na infraestrutura de cada região envolvida e enfatiza que há potencial de novos investimentos privados com resultados positivos nas cidades ao longo da Rota. Pressupõe-se aumento de empregos, maior arrecadação para o município que poderá ser resultado de aumento das atividades relacionadas ao comércio exterior, bem como produção e gastos em serviços, especialmente o turismo.

4.3 REDUÇÃO DE DISTÂNCIA, CUSTOS E TEMPO NO CORREDOR BIOCEÂNICO

Para Parkinson (2020) e Wilker (2022), uma das principais vantagens da utilização do Corredor Bioceânico, refere-se aos custos de operações portuárias.

Para melhor exemplificar esses autores fazem uma comparação cuja partida seja do porto de Shangai-China. Foram utilizados cinco trajetos para analisar os principais pontos: distância, custo e tempo de viagem (figura1) Os valores coletados (em dólar) têm como data de cotação dia 30/09/19. (EPL, 2020).

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE	ROTAS TRADICIONAIS EM RELAÇÃO AO CORREDOR
Antofagasta – Campo Grande (via Uruguaiana)	US\$ 280,60/t	97% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (via Foz do Iguaçu)	US\$ 234,18/t	65% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (via Ponta Porã)	US\$ 179,05/t	26% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (Apenas rodoviário – Corredor Bioceânico)	US\$ 141,89/t	

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguaçu e São Paulo)	US\$ 209,10/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguaçu)	US\$ 111,89/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia e hidrovía)	US\$ 66,27/t

Figura 11 – Comparação de rotas, custos e tempo
 Fonte: EPL, 2020. WILKE,2022

As rotas apresentadas e avaliadas por esses autores foram via Estreito de Magalhães, Cap. Horn, Canal do Panamá e Canal de Suez, estas com destino final em Santos (Brasil): a quinta rota- destino Antofagasta (Chile). Esses autores destacam que o Canal de Suez tem sido o mais utilizado dentre as rotas apresentadas.

Ao chegarem aos portos de destinos: atracar em Santos leva quatro vezes mais tempo em relação ao Porto de Antofagasta, considerando que o primeiro tem uma extensão maior, conseqüentemente recebe um número maior de navios, comparando-se ao porto chileno.

O custo da praticagem (a navegação e manobras de navios realizadas por profissionais habilitados) difere bastante Em Santos, US\$30,000/navio; em Antofagasta US\$ 3,600/navio. O transporte de contêiner varia de um porto para outro, com diferenças entre 29% e 35% respectivamente, além disso, o custo gasto com *demurrage* (ou sobreestadia), multa por tempo excedido no contrato, para embarque ou descarga, o valor em Santos é de US\$30,000/dia e em Antofagasta é de US\$15,000/dia.

A intermodalidade (ou multimodalidade), é resultado de custos mais variáveis, por diferentes modais (figura 2) há comparativo de rotas rodoviárias saindo de Antofagasta e Buenos Aires, ambas com destino à Campo Grande (Brasil).

De Antofagasta são apresentadas quatro alternativas, todas rodoviárias. A partir de Buenos Aires, a terceira alternativa utiliza a rodovia e a hidrovía. Em ambas, o menor valor refere-se ao percurso que passa pela cidade de Porto Murtinho-MS, rota do Corredor Bioceânico.

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE	ROTAS TRADICIONAIS EM RELAÇÃO AO CORREDOR
Antofagasta – Campo Grande (via Uruguiana)	US\$ 280,60/t	97% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (via Foz do Iguaçu)	US\$ 234,18/t	65% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (via Ponta Porã)	US\$ 179,05/t	26% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (Apenas rodoviário – Corredor Bioceânico)	US\$ 141,89/t	

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguaçu e São Paulo)	US\$ 209,10/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguaçu)	US\$ 111,89/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia e hidrovía)	US\$ 66,27/t

Figura 12 - Transporte rodoviário – carga geral
Fonte: EPL, 2020. WILKE, 2022.

Os próximos exemplos (figuras 3 e 4) mostrarão dois mercados importantes para a exportação de carne bovina para a China e Chile. Em diferentes quantidades de compra, ambos poderão importar por nova rota comercial. Os autores (Parkinson, 2020; Wilke, 2022) apresentam duas situações para cada um deles. A China recebendo carne de Campo Grande, saindo do Porto de Santos, via Canal do Panamá. Num percurso acima de 24 mil quilômetros, a US\$281.85/t, cerca de 10% abaixo da primeira opção.

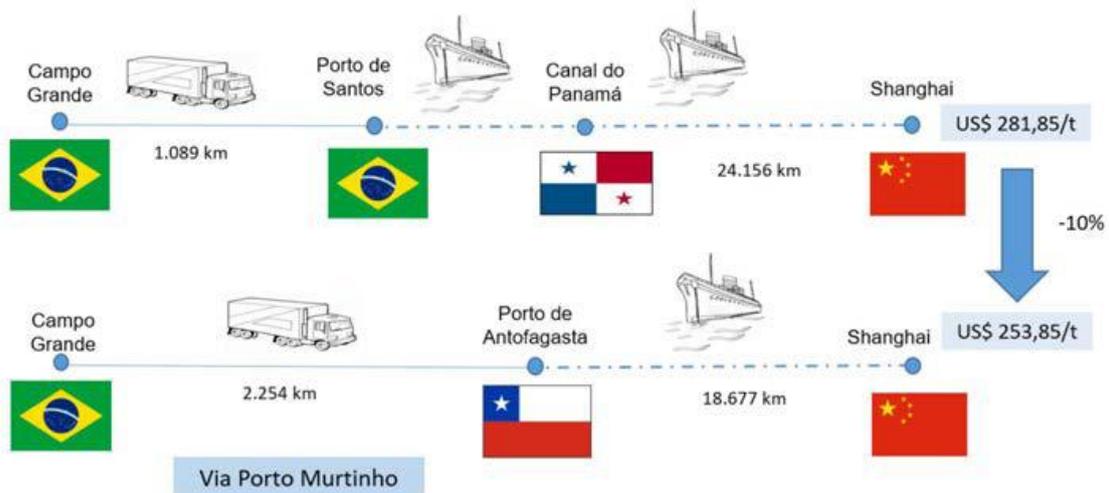


Figura 13 – Exportação de carnes: China
 Fonte: EPL, 2020. WILKE, 2022.

A exportação de carne para o Chile é apresentada em duas rotas. A primeira, somente modal rodoviário. O produto sai de Campo Grande-MS com destino à São Borja-RS, depois, segue até Santiago no Chile, passando por Valparaíso. Com um total de 4.274 km. Outra alternativa, futuramente, é seguir de Campo Grande-MS, via Porto Murinho-MS até o Porto de Antofagasta. A segunda parte do percurso seguirá por navio até o Chile, passando por Valparaíso. Com um total de 3.532km, o custo por tonelada transportada é previsto em US\$174.14, cerca de 24% menor em relação à primeira rota.



Figura 14 – Exportação de carnes: Chile
 Fonte: EPL, 2020; WILKE, 2022.

A seguir (figura 5), os autores apresentam uma comparação entre duas rotas (rodoviárias), com a importação de derivados de trigo vindos da Argentina, com destino em Palmas-TO. O primeiro trajeto será de San Miguel de Tucumán-

Argentina, passando por Foz do Iguaçu e São Paulo, até chegar em Palmas na rota a ser inaugurada. De San Miguel passará por San Salvador de Jujuy, entrando no Brasil via Porto Murtinho, passando por Campo Grande até chegar a Palmas. O valor final via Rota Bioceânica é cerca de 20% a menos.

Nesse sentido, Parkinson (2020) e Wilke (2022) evidenciam a diferença da distância e tempo de viagem entre as duas rotas: pelo Atlântico e pelo Pacífico. A Rota Bioceânica destaca-se por apresentar um caminho mais vantajoso em questões de distância e tempo de viagem. Esse trecho permite a conexão rodoviária entre os dois oceanos, atravessando quatro países diferentes, sendo necessária a adoção da intermodalidade ou multimodalidade.

Esses autores sinalizam que a adoção dessa nova rota como principal via para os mercados asiáticos impactaria em toda logística de exportação e importação de Mato Grosso do Sul. A produção do Estado que atualmente é enviada aos Portos de Santos e Paranaguá, destinada à China poderia seguir em direção ao Pacífico e economizar ainda mais em relação às distâncias e tempo de viagens.



Figura 15– Importação de derivados de trigo: Argentina
 Fonte: EPL, 2020. WILKE. 2022.

4.4 A POSIÇÃO GEOGRÁFICA COMO FATOR PARA GERAR ESTRATÉGIAS COMPETITIVAS PARA O ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL

A localização do Estado do Mato Grosso do Sul é um fator que pode gerar estratégias competitivas, tanto na utilização dos modais rodoviário quanto hidroviário. O porto de Porto Murtinho poderá exportar produtos da região ou do

país, como também receber produtos dos países mais próximos para distribuição por meio rodoviário. Wilke (2022) apresenta um mapa (figura 6) em é possível observar essas informações.

4.4.1 OS PORTOS

O Rio Paraguai é o principal meio fluvial da região, sendo via de saída da produção de soja, milho, minério de ferro e manganês do Centro-Oeste. O escoamento da produção de MS se dará através dessa região, integrando a Rota Bioceânica. Porto Murtinho está à margem do Rio Paraguai e a cidade vem recebendo investimentos em infraestrutura do setor público e privado para o seu desenvolvimento.

Os portos que não dependem do Rio Paraguai como o de Santos e Paranaguá têm mais opções de trajetos para o escoamento de seus produtos. Há diversas rotas marítimas que os navios podem percorrer partindo do Porto de Santos até o destino final na China. A escolha da rota depende além da distância e tempo de viagem, de variáveis logísticas como custos de transporte, armazenagem, movimentação, estoque, manutenção entre outros. (Wilker, 2022)



Figura 16 – Corredores rodoviários e hidroviários
Fonte: EPL, 2020. WILKE, 2022

Para Wilke (2022) as rotas terrestres estimulam o comércio de produtos de maior valor agregado, além de criar acesso de produtos brasileiros, paraguaios, argentinos e chilenos à Ásia, Costa Oeste das Américas e da Oceania com maior eficiência. Destaca ainda que facilitariam o acesso de produtos chineses às regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil.

4.4.2 A QUESTÃO ADUANEIRA

Um dos principais desafios na implementação do Corredor será a questão aduaneira. Os órgãos (agentes) de fiscalização e receita dos quatro países precisarão padronizar os processos de verificação das cargas/documentação. A aduana de Paso de Jama (Argentina/Chile) pode servir de referência como modelo a ser adotado. Os principais pontos de destaque são: 1) processo simplificado com integração documental entre os dois países; 2) tempo médio de três horas para desembarço (máximo de seis horas); 3) planos para expansão e melhoramento da infraestrutura (Wilke, 2022).

4.4.3 CUSTOS E TARIFAS PORTUÁRIAS NO CORREDOR BIOCEÂNICO

O Corredor Bioceânico deve ligar os portos do Brasil como Santos e Paranaguá aos portos chilenos como Antofagasta e Iquique e deve reduzir os custos de tarifas portuárias para os produtos sul-mato-grossenses. No entanto conforme explica Wilke (2022), para o acesso aos portos do oceano Pacífico, o setor produtivo deve fazer algumas adaptações logísticas que causarão um aumento de custos em algumas áreas. Porém mesmo com isso, no geral o corredor deve reduzir os custos de frete, tarifas portuárias e diminuir a distância entre Mato Grosso do Sul e seus principais mercados consumidores de produtos exportados.

A análise feita por Wilke (2022) considera o custo por contêiner nos dois portos, o tempo de espera e o custo de movimentação dos contêineres por portos e outros serviços oferecidos, além de custos adicionais como eventual passagem pelo Canal do Panamá que pode chegar a 800 mil dólares pela passagem, ou seja, a vantagem proporcionada pelo corredor e pelos projetos de infraestrutura que ligam esses quatro países.

4.4.4 TARIFAS PORTUÁRIAS

Parkinson (2020) e Wilker (2022) fizeram uma comparação (figuras 7 e 8) entre as tarifas do Porto de Santos Antonina, Paranaguá, e o Antofagasta e mostram que a tarifa por contêiner no porto chileno é maior do que a do porto brasileiro, no entanto a tarifa por movimentação de contêineres é significativamente menor no porto de Antofagasta em comparação aos portos brasileiros citados, além disso, os

custos de estadia no Chile são menores do que no Brasil. Considerando o tempo de espera que é maior nos portos brasileiros, isso faz com que o porto chileno, aparentemente, seja mais vantajoso. Contudo, os autores fazem uma ressalva, pois é preciso considerar que as tarifas aplicadas em Antofagasta são em dólar e precisam ser convertidas para o real.

Tarifa por Contêineres	Antofagasta*	Santos	Antonina e Paranaguá.
Cheio com + de 6 metros	592,15	98,56	56,00
Cheio com + de 12 metros	489,48	98,56	56,00
Vazio com + de 6 metros	592,15	84,56	44,00
Vazio com + de 12 metros	489,48	84,56	44,00
Média de Arrendamento de um Terminal por hora	34,21	13,06	ND
Movimentação por tonelada	ND	3,95	ND
Movimentação de contêineres no terminal			

Figura 17. Tarifas Portuárias. Fonte: Wilke (2022, p. 81)

Cheio com + de 6 metros (navio)	632,85	16.597,00	1.795,87
Cheio com + de 12 metros (navio)	532,70	16.597,00	1.795,87
Vazio com + de 6 metros (doca)	1.265,71	16.597,00	1.795,87
Vazio com + de 12 metros (doca)	1.065,46	16.597,00	1.795,87
Movimentação nos Portos			
PAI (Port Activity index)	62	79	78
Cheio com + de 6 metros (navio)	7.857,00	11.043,00	ND
Cheio com + de 12 metros (navio)	9.347,40	14.310,00	ND
Tempo de Espera (média em dias)	2	9	3

FIGURA 18-Tarifas por contêineres nos portos de Antofagasta, Santos, Antonina e Paranaguá (R\$)

Fonte: WILKE, (2022, p.82) - Elaborado pelo autor das tabelas portuárias encontradas nos sites: <https://www.atipuerto.cl/wp-content/uploads/2020/03/Tarifas-2020-Oficiales-ATI.pdf>
Tabela de Tarifas Portuárias | Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (portosdoparana.pr.gov.br) *Taxa de câmbio R\$ 5,37 para conversão.

Outro custo que é menor, segundo Wilker (2022, p.82) é o custo do transporte de um contêiner para os mercados asiáticos. O custo de transportar um contêiner cheio de Santos para Shangai em Santos pode chegar a 14 mil reais, enquanto no Chile o custo para transportar um contêiner para a mesma cidade chinesa é em média nove mil reais para um contêiner cheio com doze metros. Outra redução de custo é que com a rota bioceânica evita-se passar pelo Canal do Panamá para acesso a alguns mercados, uma vez que a tarifa de passagem no canal varia entre

dois a oitocentos mil dólares, o que é um custo muito alto e que pode ser reduzido pelo frete até o Chile.

4.4.5 TEMPO DE ESPERA

Outro fator levantado por Wilke (2022. p. 83) e que deve ser levado em conta é o tempo necessário para a atividade portuária desde o momento da fila até a desatracação. Esse fator pode orientar os exportadores/importadores quanto à decisão na escolha do porto.

O tempo de espera entre os portos também é muito distinto. Conforme aponta Wilke (2022), a fila no porto de Santos pode chegar até nove dias, o que é um custo muito alto quando se leva em conta o tempo de estadia e custos de arrendamento. Nos portos de Antonina e Paranaguá o tempo médio é de três dias.

Já em Antofagasta o tempo de espera é de no máximo dois dias, o que pode aumentar por conta do fluxo de caminhões para o porto, após a conclusão das obras do Corredor Bioceânico. No entanto, o autor salienta que não deve ser tão grande e o custo de arrendamento e estadia no Chile são menores, logo as vantagens devem ser maiores no Chile em comparação com o Brasil. A tabela (figura 9) abaixo apresenta os tempos médios por atividade portuária nos portos brasileiros considerados no estudo apresentado por Wilke (2022).

DESCRIÇÃO	ANTONINA	PARANAGUÁ	SANTOS
Início da operação	3,3	2,1	3,5
Para atracação	87,7	158,7	66,9
Em operação	97,7	43,9	39
Atracado	47,5	48,8	107,9
Desatracado	6,9	2,8	5
Estadia	195,7	207,5	114,3

Figura 19 - Tempo médio nas atividades nos portos de Antonina, Paranaguá e Santos em horas/2021.

Fonte: WILKE, 2022, ANTAQ.

De acordo com a tabela apresentada por esse autor, percebe-se que os portos do Paraná (Antonina e Paranaguá) estão em desvantagens com o porto de Santos nas atividades de início de operação, no tempo de atracado e desatracação. Perdendo no momento para atracação, operação e estadia. No entanto, Wilke (2022) ressalta que o porto de Paranaguá tem trabalhado para reduzir o tempo em

operação, com quatro novos carregadores de navios que compõem o corredor de exportação. Além disso, assume a condição de embarcar uma prancha (volume embarcação por hora) superior à média normal. O que ocasionará uma produtividade sempre maior.

4.4.6 O AGRONEGÓCIO

Simões (2021) destaca que as exportações brasileiras de produtos como a celulose, soja, proteína animal, entre outros, deverão atingir novo patamar com o avanço das obras do Corredor Rodoviário Bioceânico.

Segundo um estudo publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), publicado em 2020, o Brasil responde por 46% das exportações globais de celulose de eucaliptos e Mato Grosso do Sul é responsável por 25,9% desse total. Em 2019, a celulose representou quase 40% das exportações totais do estado.

A estimativa da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) é que a economia permitida com o Corredor Bioceânico, ao substituir o comércio do Mato Grosso do Sul via portos brasileiros do Atlântico e canal do Panamá pelos portos do norte do Chile, poderá chegar a US\$70 milhões anuais, no caso das vendas de celulose para a região Ásia-Pacífico.

O Brasil também é o maior fornecedor de carne bovina do mundo, com cerca um terço do rebanho nacional concentrado na região Centro-oeste. O país também é quarto maior produtor global de frango e principal exportador mundial de pedaços e miudezas comestíveis, movimentando em 2019 aproximadamente US\$4,3 bilhões. E segundo o estudo, (IPEA, 2020), nesse mesmo ano somente a China importou do mundo mais de US\$930 milhões de carne de frango e o mercado brasileiro abasteceu 80% desse valor, essencialmente com porções de tulipas e pés de galinha.

Essa mesma pesquisa indicou que o Estado do Mato Grosso do Sul também em 2019 exportou US\$210,7 milhões, que foram destinados, sobretudo à Ásia e ao Oriente Médio.

4.4.7 OS DESAFIOS DA AGRICULTURA FAMILIAR E ENTORNO (ASSENTAMENTOS RURAIS, COMUNIDADES RIBEIRINHAS, INDÍGENAS E QUILOMBOLAS)

Pesquisadores do projeto Corredor Bioceânico da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) fizeram um levantamento acerca das dificuldades para o desenvolvimento da agricultura familiar nos municípios do Estado que abrangem a rota. De acordo com esses pesquisadores¹² um levantamento preliminar apontou que em alguns municípios os produtos da agricultura familiar são destinados para feiras e outros estabelecimentos e não há pontos de venda na rodovia e em outros casos os produtos vendidos nas rodovias sofrem com problemas de sazonalidade ou são vendidos somente quando há excedentes

Outro desafio identificado foi o avanço do agronegócio sobre regiões da agricultura familiar e apontam que algumas regiões como a do Alto Caracol registram redução significativa no número de pequenos produtores devido ao avanço do cultivo de milho e soja. Sobre este mesmo assunto Wilke, (2022, p.95.) afirma que as condições de arrendamento para plantio de soja têm sido alternativa para pequenos produtores familiares com dificuldades de recursos ou de mão de obra para a produção. A soja orgânica por outro lado, tem sido um nicho de mercado para a agricultura familiar, contudo apresenta dificuldades para sua viabilização em face da competição dos sistemas agrícolas convencionais que operam atualmente.

De acordo com o pesquisador Costa, o objetivo do projeto é mapear todo o percurso no estado identificando as dificuldades, mas também contribuir para a construção de um Plano de Desenvolvimento Territorial Sustentável. E esse planejamento tem que considerar qual é o contexto e o perfil desses pequenos agricultores, se o modelo atual será fortalecido ou prejudicado com a rota e também se há outras possibilidades para esses produtores.

Costa avalia também que um dos maiores desafios para o desenvolvimento

12 A equipe que realizou a avaliação do trajeto é composta pelos pesquisadores Edgar Aparecido da Costa do Campus do Pantanal (CPAN/UFMS), responsável pelo desenvolvimento de estudos no Eixo de Economia voltado para a agricultura familiar, e Eronildo Barbosa, responsável pelo Eixo de História do Projeto Corredor Bioceânico. O Projeto Corredor Bioceânico as UFMS é constituído a partir de recursos destinados por meio de emenda parlamentar do Deputado Federal Vander Loubet (PT/MS). O Projeto de Pesquisa e Extensão é coordenado pelo professor Dr. Erick Wilke, da Escola de Administração e Negócios (ESAN/UFMS).

da agricultura familiar é a manutenção dos jovens no meio rural, e segundo ele, a população rural está ficando velha e com reduzida força de trabalho para ser competitiva no mercado. É preciso pensar alternativas de geração de renda, acesso às informações, conectividade com o mundo urbano e com outros jovens camponeses. Assim deve se reforçar o sentimento de pertencimento ao rural e criar mecanismos de estimular as ruralidades de modo a elevar a autoestima do agricultor e seu reconhecimento.

Para o pesquisador Barbosa essa análise possibilitou identificar diferentes grupos sociais que serão impactados pela rota bioceânica como pequenos comerciantes e assentados da reforma agrária que precisam participar desse processo de riqueza que o projeto vai gerar. Ele destaca ainda que a intenção do projeto é ampliar oportunidades e conhecer as dificuldades dos atores econômicos mais vulneráveis no processo produtivo com objetivo de contribuir para a elaboração de políticas públicas destinadas a agricultores familiares.

4.4.8 O FORTALECIMENTO DO TURISMO NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL

O turismo pode ser considerado um fenômeno que transcende a esfera econômica, abarcando também a política, a sociedade e o meio ambiente. A partir disto, os resultados podem ser negativos ou positivos, dependendo do manejo público e da coordenação dos setores envolvidos na execução das práticas.

Asato e Dorsa (2021, p.113), ressaltam que o turismo tem a capacidade de transformar o espaço de forma que promova o local receptor com seus resultados, desde que balizados numa visão de sustentabilidade, ou seja, pressupõe-se que a atividade turística aproveite os bens da natureza sem esgotá-los. Pode ainda gerar rendas individuais e empresariais. Criar receitas para os cofres públicos e, por conseguinte, produzir múltiplos efeitos para a economia local.

No anseio de gerar uma demanda que resolva os problemas econômicos de uma localidade, há quem se utilize do turismo de forma desordenada e imediatista. Para Asato e Dorsa (2021, p.115) o turismo, numa perspectiva econômica e de negócios é considerado uma oportunidade de investimento lucrativo desde que

respeite os pressupostos para a integração entre turismo, desenvolvimento local e sustentabilidade, ancorado em práticas como a acessibilidade e capacidade de carga.

O turismo está entre os eixos de Pesquisa do Projeto Multidisciplinar Corredor Bioceânico, que aborda outras áreas já citadas (Economia, Logística, Direito e História).

De acordo com a pesquisadora Débora Fittipaldi Gonçalves, o primeiro objetivo é mapear os atrativos de Campo Grande e Porto Murtinho, considerando as possibilidades de implantação do turismo de experiência, com um olhar para a inovação e competitividade para o corredor Bioceânico.

Segundo Gonçalves, (2022, p.130) o turismo de experiência é uma segmentação do mercado que possibilita o contato mais próximo do turista com as comunidades locais, conhecendo a cultura regional, as histórias, as lendas e vivendo as experiências sensoriais e emocionais.

O turismo envolve toda a comunidade e demais setores como a economia, a história, a cultura e pensando no potencial turístico do estado especialmente da cidade de Porto Murtinho e da capital Campo Grande é importante pensar num desenvolvimento não apenas econômico, mas também político, social, ambiental e cultural enfatiza Gonçalves (2020).

Nas palavras de Asato, Gonçalves e Wilke (2019, p.147) a comercialização turística na rota bioceânica deve beneficiar todas as gerações, ou seja, os mais jovens (geração y), o turismo individual (single) até a melhor idade (sênior), ainda com estímulo a outras modalidades como o turismo de aventura por exemplo. O incremento de eventos pode proporcionar uma crescente do turismo nas cidades do corredor, e para tanto será necessário à implementação ou maior divulgação de um calendário de eventos no âmbito da rota, como festivais gastronômicos, pacotes conjugando ecoturismo e turismo cultural, de contemplação e o turismo de negócios, que pode ocorrer pela proximidade dos portos que gerará maior circulação de mercadorias e impulsionará essa categoria de turismo, gerando mais congressos e eventos internacionais.

Nessa perspectiva, os pesquisadores do Corredor Bioceânico estão de comum acordo que o desenvolvimento provoca uma mudança de paradigma que poderá impactar todas as áreas, por isso é importante que haja um bom planejamento em todas elas.

A pesquisadora Gonçalves (2022, p. 131), fez um levantamento mais aprofundado das cidades pelas quais a rota Bioceânica irá passar, considerando alguns parâmetros de análise baseado em um estudo de relevância no cenário acadêmico sobre o tema da competitividade no turismo intitulado: *Destination Competitiveness: Determinants and Indicators*, de Dwyer e Kim, 2003. O modelo utilizado pela pesquisadora é composto pela categoria Recursos, subdividida em recursos, naturais e histórico-culturais, recursos de suporte; gestão do destino, tanto governamental, quanto empresarial; condições situacionais e demanda. Essas categorias foram utilizadas como referências para listar onze variáveis principais: atratividade; informação turística; transporte; infraestrutura geral; qualidade dos serviços; acessibilidade; hospitalidade; relações comerciais; gestão do destino; situações condicionais e percepção dos turistas. Para cada variável analisada foi atribuída uma nota entre zero e dez sendo o zero representando um item inexistente ou totalmente fraco e dez representando um item totalmente organizado ou forte. O objetivo de Gonçalves (2022) ao realizar esse trabalho é;

Contribuir para uma visão geral dos destinos ao longo do corredor, que apresentam melhores condições de receber turistas, investimentos e oportunidades de negócios. Por outro lado, chamar atenção para os destinos que estão promovendo os primeiros passos em direção ao turismo organizado, com o desejo pelo crescimento da atividade, mas carentes de orientação, recursos e investimentos. E também com a finalidade de contribuir modestamente para a evolução em direção à rota de turismo integrada, com características peculiares e atrativos turísticos com elevado valor no mercado. Porém a autora lembra ainda que este estudo não é uma referência absoluta ou definitiva para a análise da competitividade no Corredor, pois se trata de um recorte a respeito de uma realidade muito mais complexa e desafiadora. (Gonçalves. 2022, p.131).

Sobre esses aspectos estudados e apresentados vamos analisar apenas a cidade de Porto Murinho, por ser o município onde a rota terá o início e a Capital Campo Grande que poderá se tornar um polo de redistribuição de mercadorias para

outras localidades e saber quais são seus respectivos potenciais para o turismo no Estado do Mato Grosso do Sul.

4.4.9 PORTO MURTINHO

De acordo com os levantamentos feitos por Gonçalves (2022, p.133), Porto Murtinho apresenta recursos e potencial para o turismo, mas as condições atuais não permitem a execução de passeios estruturados para a comercialização. A localidade com aproximadamente 17 mil habitantes possui recursos que podem ser utilizados a favor do desenvolvimento de produtos turísticos interessantes, como a natureza exuberante, gastronomia com características e ingredientes locais, a história e cultura valiosas associadas ao desenvolvimento do Estado e da Região Centro-Oeste do Brasil. A localidade é reconhecida no estado por receber visitantes para a prática da pesca. Para essa finalidade, recebe visitantes de várias regiões do país, especialmente de São Paulo, Paraná, e Minas Gerais. No entanto, do total de visitantes que procuram o Estado para a pesca, Porto Murtinho recebe apenas 6% do fluxo total.

Outro segmento com grande potencial citado por Gonçalves (2022, p.133) é a observação de pássaros (*Bird watching*). Porto Murtinho é considerado um dos melhores locais do Estado para a observação de aves em razão das ocorrências de espécies endêmicas.

Outro fator favorável citado pela autora é a observação da fauna e flora, pois no território do município há ocorrência do bioma Chaco. Segundo ela o município apresenta carências em áreas primordiais para o desenvolvimento do turismo, o que pode ser limitante em uma perspectiva futura de aumento de demanda, como reduzido número de meios de hospedagem e conseqüentemente baixa disposição de leitos, baixo número de restaurantes e espaço para eventos. Não há sistema de transporte urbano e a oferta de aplicativos de locomoção é ocasional.

De forma geral, os turistas expressam ser bem tratados pela população de Porto Murtinho. As pessoas apresentam-se receptivas aos visitantes. Há a sensação de que os forasteiros são bem vindos ao convívio diário da comunidade explica a autora. E conforme Gonçalves (2022) não há qualquer indício de que a população

possa apresentar alguma defesa ou contraposição ao desenvolvimento do turismo. Segundo os dados do levantamento diagnóstico realizado para suportar o Plano Diretor de Porto Murtinho, 85% das pessoas consideram que o turismo em um futuro próximo irá beneficiar o município.

A gestão do turismo municipal é realizada basicamente pelos esforços da Secretaria Municipal de Turismo que há anos vem tentando mudar o cenário da atividade no município e envolver empresários, líderes comunitários e representantes de associações em prol do turismo organizado. Por outro lado, conforme aponta Gonçalves (2022, p. 133), poucos empresários compreendem a necessidade de provocar e estimular o poder público no sentido de acionar ações que beneficiarão a todos, como incentivar a participação no Conselho Municipal de Turismo. Esses indivíduos compreendem o papel e a força das empresas unidas na forma de entidades trabalhando junto com outras para conduzir o turismo.

Variável	Avaliação
Atratividade	50
Informações Turísticas	40
Transporte	50
Infraestrutura Geral	50
Qualidade dos Serviços	60
Acessibilidade	50
Hospitalidade	70
Relações Comerciais	50
Gestão do Destino	60
Situações Condicionais	85
Percepção dos Turistas	70

Figura 20. Avaliação dos atributos de competitividade
 Fonte: GONÇALVES/WILKE (2022)

4.4.10 CAMPO GRANDE

Segundo Gonçalves (2022), a capital do estado apresenta nível regular de atratividade, uma vez que possui condições, recursos e atrativos de valor para o desenvolvimento da atividade, mas carece de alguma organização para disposição ao mercado. A cidade dispõe de corredores gastronômicos, um circuito de cervejas artesanais, um prato típico (sobá) e uma grande variedade de bares e restaurantes.

Dentre os atrativos possui prédios históricos, autódromo internacional, casa do artesanato, igrejas, shoppings, um grande mercado municipal e um museu indígena.

A informação turística pode ser facilmente acessada em sites tanto institucionais quanto independentes, além de três centros de atendimento ao turista localizado no aeroporto, no edifício Morada dos Baís e rodoviária. A cidade é facilmente acessada com voos provenientes dos principais destinos emissores do Brasil dentre eles o principal, São Paulo, estando há uma hora e quarenta minutos de voo. Por ser uma localidade-meio, não possui conexões aéreas em voos diretos com as capitais dos países do corredor, nem com as suas principais cidades.

Sobre o transporte interno, Gonçalves (2022) afirma que a capital pode atender a atividade turística uma vez que há boa disponibilidade de ônibus urbano, táxis e diversos aplicativos de transporte, mas há diferenciação do transporte para o turismo. A hotelaria dispõe de aproximadamente 7,5 mil leitos os quais atendem o fluxo atual, mas podem ser limitados para investimentos em grandes eventos que ocorram simultaneamente. Quanto aos sistemas de apoio, apresenta ampla rede de atendimento médico, casas de câmbio, segurança pública e agências de viagens.

Quanto à hospitalidade, o residente parece ser receptivo ao turismo em geral, mas não há programas de apoio ou comunicação para melhor envolvimento destes com os turistas. Segundo dados da pesquisa sobre a demanda turística 2020 da Fundação Estadual de Turismo há em geral boa avaliação dos serviços prestados no Estado, especialmente em Campo Grande e Bonito. Por outro lado, os dados revelam que uma atenção especial deva ser dada a fim de aprimorar os serviços de acesso à internet e telefonia móvel, pontua a autora.

A cooperação para o desenvolvimento do turismo na capital é um dos pontos fortes, uma vez que o Conselho Municipal de Turismo, uma instância de governança que congrega os principais atores tanto do setor público, quanto da iniciativa privada, realiza reuniões periódicas e proativas na condução dos temas relevantes para o setor.

A atratividade geral é em parte comprometida pelo fato de haver uma reconhecida potencialidade de recursos históricos, culturais, mas que não se

refletem em produtos consolidados e disponíveis para aquisição e consumo nos meios de distribuição tradicionais. Gonçalves (2022, p.132) cita como exemplo o consumo de produtos locais como um *tour* guiado, que exige contato direto e organização do passeio com o guia local. Além disso, o serviço dos guias e passeios não pode ser adquirido em agências locais uma vez que Campo Grande não possui agências de turismo receptivo.

Variável	Avaliação
Atratividade	60
Informações Turísticas	80
Transporte	80
Infraestrutura Geral	80
Qualidade dos Serviços	80
Acessibilidade	75
Hospitalidade	90
Relações Comerciais	80
Gestão do Destino	90
Situações Condicionais	80
Percepção dos Turistas	80

Figura 21- Avaliação dos atributos de competitividade
 Fonte: GONÇALVES/WILKE -2022

4.5 POSSÍVEIS IMPACTOS NEGATIVOS DIRETOS OU INDIRETOS QUE O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PODERÁ OCASIONAR.

4.5.1 OS DESENVOLVIMENTOS LOCAIS E IMPACTOS SOCIAIS JUNTO ÀS COMUNIDADES: GERAÇÃO DE POBREZA E EXCLUSÃO

O discurso governamental é bastante otimista quanto às vantagens que a rota poderá oferecer ao Estado. Todavia, conforme alerta Cabrera (2020, p.362) o que pode ser visto, por um lado, como fator de desenvolvimento econômico, também é capaz de gerar pobreza e exclusão econômica e social, pois nem todas as classes/grupos sociais são pensados ou beneficiados na realização de políticas públicas. Dessa forma, muitos ficam à margem de todo o processo, sem terem sua opinião ou reais anseios sondados pelos agentes estatais. Uma mudança hierárquica que vem de cima para baixo.

O governo alega que, com a execução da rota, o estado irá melhorar sua infraestrutura de transportes, atraindo novos investimentos, principalmente do setor industrial. Tornando os produtos estaduais mais competitivos no mercado internacional, fomentando a economia local e trazendo retornos a população e aumentando a dinâmica das cidades como Porto Murtinho, por exemplo, gerando mais empregos e novas atividades.

O que ocorre é que na pré-construção de uma obra desse porte há enfrentamentos econômicos, ambientais e sociais. E conforme Asato e Dorsa (2021.p.105), é necessário dar continuidade aos processos e trâmites de viabilização da obra, pois estiveram estáticas por um tempo, essas continuidades devem ser para além das obras de infraestruturas, mas processos de orientações com a população local por exemplo. Esses autores lembram ainda que parte da população local principalmente do território de fronteira Brasil/Paraguai do itinerário da rota tem baixa renda e necessidade de uma dinâmica que possa fazê-los sentir-se parte do processo.

4.5.2 O DISCURSO DO DESENVOLVIMENTO PARA TODOS

Para Asato e Dorsa (2021, p. 365), um elemento que merece arguição cuidadosa é o discurso oficial da entidade governamental, que de forma significativa evidenciada apresenta aspectos positivos que a rota irá trazer de forma geral para o desenvolvimento do Estado de Mato Grosso do Sul. É destacado o fator econômico e como ele irá trazer um desenvolvimento social e integracional para a região de fronteira, onde a população teoricamente seria beneficiada com a construção da rota. Esse discurso é constante e busca demonstrar que a rota não irá beneficiar apenas os grandes agroexportadores e seus interesses, mas também o restante da população pode-se destacar através desse discurso, que embora imbuídos de discurso de desenvolvimento para todos, a realidade será a da intensificação e fortalecimento de grupos hegemônicos presentes nos setores de produção e exportação de mercadorias. O foco principal é a expansão do lucro dentro da lógica capitalista, que se dará principalmente por meio da viabilização das rodovias no Estado de Mato Grosso do Sul. A tão defendida integração se daria mais no âmbito econômico prevalecendo à primazia do capital de produção do espaço.

4.5.3 O AUMENTO DE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS E A PROSTITUIÇÃO INFANTIL

Segundo Cabrera, (2020.p.263) um dos exemplos que podemos elencar sobre a forma que a rota e seu “desenvolvimento” podem impactar de maneiras distintas a sociedade é o alto índice de prostituição que existe na região de Porto Murtinho. Por ser uma cidade de turismo pesqueiro no rio Paraguai há um aumento do fluxo de pessoas na região, e esse movimento em torno da pequena cidade fomenta uma rede de prostituição, na qual o número de jovens menores de idade é considerável. O problema ainda é constante e com maior tráfego de pessoas que a rota trará, o problema pode ser agravado, caso não haja todo um estudo e preparo de estrutura adequada tanto para a população ali residente, como para as pessoas que por ali se deslocarem.

Nesse sentido Miranda, Friede e Avelar (2019, p.219) alertam que Porto Murtinho tem uma população 16 mil habitantes, mas sua população irá aumentar quando o corredor estiver funcionando, o que vai implicar em infraestrutura urbana e efetivação de políticas públicas de geração de renda, sob pena, de ser um espaço que será destaque pela prostituição infantil e problemas ambientais.

Desse modo, compete aos municípios por onde a rota passará especialmente Porto Murtinho a atualização do plano diretor urbano que atenda as questões locais a partir da intensificação da obra e do contexto da rota. E conforme Asato e Dorsa (2021, p.106), é preciso consolidar ainda o papel dos conselhos municipais, de saúde, educação, defesa civil e direitos humanos, para garantir a participação nas tomadas de decisões dos municípios da rota. E assim se estima que o novo plano diretor de Porto Murtinho deve embasar ações que sirvam de referências para outras cidades do Corredor.

Asato e Dorsa (2021, p. 106) destacam que, na outra margem do rio, Carmelo Peralta, cidade gêmea de Porto Murtinho, com a instalação da ponte, o município paraguaio terá que ser parte também do processo de enfrentamento das vulnerabilidades, visto que os problemas não se restringem somente a uma cidade ou faixa territorial, ainda mais com o problema de prostituição infantil, pelo fato da cidade vizinha ser um polo de turismo de pesca. Esses autores salientam que os

planos de ação devem ser não somente de intenção, mas que sejam realizáveis de forma binacional, visto que, mesmo sendo cidades separadas por um rio, há muitas ambivalências e com a concretização da rota, é possível que ambas as cidades possam se tornar uma grande macrorregião, aproximando-se mais uma da outra em relação aos impactos, vulnerabilidades e representações dentro de um contexto de integração Latino-americano.

4.5.4 A FALTA DE MÃO DE OBRA QUALIFICADA E A EXPLORAÇÃO DO TRABALHO

Outro impacto apontado por Asato (2021 p.40) é o fato da necessidade de grande quantidade de mão de obra qualificada para a construção de grandes obras e de longo prazo como é o caso da ponte e outras obras de infraestrutura importantes para esse projeto bioceânico.

Os municípios beneficiados pela rota com ponte binacional como Carmelo Peralta e Porto Murtinho, em razão do desenvolvimento recorrente a construção da ponte, deverão assistir a um aumento populacional, conforme descreve Asato (2021, p.42). Por conta disso, essas cidades devem antever a necessidade de outros investimentos como, por exemplo, a necessidade urgente de formação de mão de obra qualificada, e lidar com problemas relacionados à violência urbana, supervalorização imobiliária, saneamento básico, entre outros.

Nesse sentido é importante a capacitação de mão de obra local para evitar a migração e ainda a exploração do trabalho de trabalhadores locais. Sem capacitação, não há geração de renda pra população local, restando a essas pessoas um trabalho simples e em alguns casos exploratórios, ocasionando efeitos adversos, como a violência urbana por exemplo.

4.5.5 AUMENTO POPULACIONAL E DE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS

O avanço nas obras da ponte e de todo seu entorno, de forma simultânea, deve coincidir com uma resignificação da comunidade local em termos de preparação para eventuais mudanças de toda ordem. Porto Murtinho pode sofrer um aumento populacional, sendo que parte dessa migração ocasionalmente pode ser não desejada e políticas públicas de segurança a acesso a unidades básicas de

saúde e incentivos ao empreendedorismo devem ser viabilizados em consonância com as grandes obras de estruturas de fomento a rota pontuam Asato e Dorsa (2021, p.106).

É importante salientar que o impulso a novas demandas de trânsito de pessoas e veículos de carga de várias localidades pode vir a trazer outras problemáticas como o aumento da prostituição, o roubo de cargas, o aumento do consumo de álcool e drogas, transcorrendo numa insegurança geral à população.

4.5.6 ENTRAVES PARA O TURISMO E A LIVRE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS

Alguns autores discutem sobre a atenção inadequada que os sistemas turísticos recebem do ponto de vista jurídico, político e fiscal, que impactam em suas capacidades de competir pela preferência do turista. E apontam para exemplos das desregulações do Acordo de Livre Comércio Norte Americano (NAFTA) e a União Europeia (UE), que facilitam os sistemas de pagamento, trânsito e informações para os visitantes.

A questão dos entraves burocráticos que podem provocar impactos negativos para a demanda turística é explicada por Lunas, Melo e Lunas (2019, p.34). Eles demonstram que os sistemas de segurança e controle de fronteira invariavelmente são fontes de incômodo para turistas em todos os sistemas turísticos.

Para esses autores, as primeiras experiências da criação de uma nova rota turística integrando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile terão de início um baixo número de turistas em um momento em que existem estruturas ainda precárias. Nessa fase um sistema turístico atrai apenas os chamados turistas alocêntricos, que são os que se sujeitam e até apreciam as estruturas precárias, em busca de opções mais aventureiras. E os gestores e as organizações responsáveis pelos diversos segmentos que apoiam o sistema podem contribuir para aumentar ou reduzir as dificuldades dos viajantes.

As dificuldades citadas por Lunas, Melo e Lunas (2019, p.34) estão normalmente associadas aos controles de fronteiras e de conforto para os turistas em suas viagens internacionais. O rol de principal dificuldade está relacionado às

questões sanitárias, de segurança e de meios de pagamento que serão apresentadas a seguir.

As questões sanitárias, de segurança e de acessibilidade e as consequentes barreiras impostas pelos servidores públicos, os desafios éticos ligados ao aumento das viagens internacionais, a possibilidade de epidemias, a questão do terrorismo, são temas que demonstram impactos sobre a atividade turística.

Em relação às questões sanitárias, Asato (2021, p, 41) informa que há precariedade de sistemas de saúde no âmbito dos quatro países o que eleva a importância de se adquirir um seguro viagem para passageiros que venham a transitar nesses territórios. Seguros de assistência em geral auxiliam, na cobertura e despesas médicas para enfermidades e acidentes. A construção de hospitais ou pelo menos unidades de assistência devem fazer parte de um plano de infraestrutura à medida que as estradas e pontos de apoio forem viabilizados. Devem ocorrer ainda atuações dos planos diretores das cidades por onde perpassará a rota, preservando o desenvolvimento das funções sociais dessas respectivas cidades bem como o bem estar de seus habitantes, elementos que preconizam um plano diretor.

Asato (2021, p.42) estima que com o início da construção da ponte binacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, tendo como pressuposto a quantidade de mão de obra necessária para a respectiva obra, bem como a demanda de cidadãos de cidades próximas do Paraguai, haverá aumento de demanda da quantidade de profissionais da saúde e equipamentos hospitalares necessários para atender ao aumento populacional temporário e posteriormente não temporário. Isso principalmente em Porto Murtinho, cuja população é maior que Carmelo Peralta (Porto Murtinho tem população estimada pelo IBGE em 2020 de 17.290 e Carmelo Peralta com 4.432 habitantes, dados da *Subsecretaria de Estado e Administración Financiera, de 2020*).

Asato (2021) considera ainda que a cidade de Porto Murtinho, de acordo com dados do Ministério da Saúde (Brasil, 2020), há a necessidade de ampliação de pelo menos duas Equipes de Saúde para a família (Esf) no município. Esse modelo de equipe, segundo a Secretaria de Atenção Primária a Saúde (SAPS), deve ser

composto por no mínimo um médico e um enfermeiro generalista ou especialista em saúde da família; um auxiliar ou técnico de enfermagem e agentes comunitários de saúde. Há ainda a recomendação da inclusão de profissionais de saúde bucal como: um cirurgião dentista generalista ou especialista em saúde da família ou técnico em saúde bucal. Com o adendo dessas equipes multiprofissionais deverá ocorrer o aumento das instalações do hospital municipal da cidade bem como a possibilidade de abertura de novas clínicas médicas particulares.

No que se refere aos problemas enfrentados pelos turistas na fronteira e que causam as maiores reclamações Lunas, Melo e Lunas (2019, p.34) apontam que são:

[...] mau atendimento, infraestrutura deficiente, serviços de informações sobre procedimentos de fronteira incompletos ou inexistentes, excesso de procedimentos e a presença de agenciadores clandestinos ou fictícios de serviços despachos aduaneiros e imigração, entre outros.

A questão dos meios de pagamentos depende cada vez mais dos sistemas de *Information Communications Technologies* (ICT), que, além de prover informações mais detalhadas dos sistemas turísticos, podem facilitar sistemas de informações e trocas. O avanço dos cartões de presença de meios eletrônicos de pagamento deve facilitar as viagens de turismo em todo o mundo, mas em sistemas que estão ainda em fase inicial de seu ciclo de vida, esses mecanismos são raros e podem demorar a serem implantados.

Do ponto de vista regional esses autores afirmam que a questão da integração do Mercosul e da livre circulação de pessoas encontra dificuldades de integração por meio do Corredor Rodoviário Bioceânico em razão das ocorrências de problemas de saúde, segurança e de sistemas de transporte

O Corredor Bioceânico pode ser vinculado a um desenvolvimento comercial e turístico, mas Asato (2021, p. 40) menciona que a rede hoteleira nas cidades gêmeas deve ser remodelada, considerando a possibilidade de alto fluxo de pessoas na medida em que se aproxime a concretização da rota.

4.5.7 CRIME ORGANIZADO (TRÁFICO DE DROGAS, CONTRABANDO, DESCAMINHOS, ROUBO E CORRUPÇÃO)

Segundo Ferreira¹³ (2021, p.1) o Mato Grosso do Sul mostra-se um terreno fértil para a atuação de Organizações Criminosas, por sua posição estratégica, já que faz divisa com os estados de Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás, Paraná e São Paulo, além disso, exibe fronteiras com o Paraguai e a Bolívia. Essas características se juntam com a baixa densidade demográfica, uma economia de base rural, 44 municípios em faixa de fronteira, a proximidade com estados brasileiros receptores de ilícitos transfronteiriços ou com canais rodoviários, portos e aeroportos que ligam consumidores finais. O Paraguai possui zonas produtoras de maconha que tornam sua produção a segunda maior do mundo e enquanto a Bolívia possui zonas produtoras de cocaína, cuja produção a faz ser o terceiro maior produtor mundial da droga.

Esses fatores fazem com que o Estado se torne rota significativa do tráfico de drogas, do contrabando e do descaminho e conseqüentemente dos crimes que circundam como a recepção de veículos roubados ou furtados, a lavagem de dinheiro, a evasão de divisas, os homicídios, o tráfico de armas, a corrupção, roubos às instituições financeiras e a violência de maneira geral.

Com o Paraguai o Estado possui 436,9 km de extensão de fronteira seca, ou seja, delimitada artificialmente por marcos de concretos fixados a cada 900 m. Ainda há uma fronteira fluvial de pouco mais de 641 km de extensão composta pelos rios Estrela, Apa e Paraguai. Com a Bolívia, possui uma fronteira de 401,9 km entre fronteira fluvial e áreas alagadiças do Pantanal, com destaque para o rio Paraguai.

Outra característica do Mato Grosso do Sul apresentada por Ferreira (2021), que facilita o enraizamento do crime são as cidades gêmeas, (municípios cortados pela linha de fronteira, seca ou fluvial, integrada ou não por obra de infraestrutura) que apresentam grande potencial de integração econômica e cultural podendo ou não apresentar a unificação da malha urbana com a cidade do país vizinho. Com

13 É Coronel da Polícia Militar de Mato Grosso do Sul, Diretor do Departamento de Operações de Fronteira, graduado em Direito e pós-graduado em Segurança Pública e Fronteiras.)

população superior a dois mil habitantes são importantes polos de comunicação e interação econômica e social, inclusive no mundo marginal, a exemplo: Corumbá (BR) e *Puerto Quijarro* (BO), Porto Murtinho (BR) e Carmelo Peralta (PY) e Bela Vista Norte (PY), Paranhos (BR) e *Ypeihú* (PY); e Mundo Novo (BR) e Salto Del Guairá (PY). Tais realidades impactam diretamente na aplicação de medidas de repressão ao crime e violência, e na aplicação de outras políticas públicas que vão interagir com a segurança pública.

Com a implantação da rota bioceânica novamente o Mato Grosso do Sul se destaca com o papel estratégico de fronteira terrestre e fluvial brasileira. Nas palavras de Ferreira (2022, p. 2), nova rota tanto do tráfico de entorpecentes, quanto do contrabando poderá ser estabelecida, já que é muito comum a utilização das estruturas estatais para ação de organizações criminosas, que promovem uma espécie de simbiose com o Estado para obtenção de poder e lucro.

Segundo Ferreira (2021), o crime atua em rede e consegue conectar apoio, logística, execução e administração financeira das diversas práticas ilícitas, nos territórios do Brasil e de seus vizinhos. As organizações criminosas de origem nacional, do Paraguai e da Bolívia fazem “negócios” nos mais diversos ramos do crime na fronteira e potencializam a violência na região e a irradiam. O veículo roubado na região sudeste, por exemplo, é utilizado como moeda de troca por drogas na fronteira ou como veículos transportadores de drogas ou contrabando de cigarros.

Ferreira (2021, p.4), relata que com frequência é possível acompanhar o crescente número de assassinatos violentos na região. Esses episódios cada vez mais comuns estão diretamente relacionados à busca por domínio de território e poder por parte do crime organizado e revelam problemas estruturais, que carecem de tomada de medidas bilaterais do Estado brasileiro e seus vizinhos. É um problema complexo e que não vai ser solucionado com meras medidas repressivas da polícia, pois necessita de respostas complexas, atacando algumas raízes como a disponibilidade de mão de obra, a legislação conflitante, o aperfeiçoamento da cooperação internacional, o investimento na educação e uma cultura de resistência à atividade criminosa e valorização da segurança pública, entre outras.

O Estado de Mato Grosso do Sul por meio da Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública (SEJUSP) tem contribuído na repressão ao crime organizado transfronteiriço e criou o Departamento de Operações de Fronteira (DOF), órgão pinheiro no país no policiamento especializado de fronteira, responsável pela apreensão de 500 toneladas de drogas entre 2019 e 2020. Porém Ferreira (2021, p. 4) enfatiza que essas medidas contribuem, mas não solucionam o problema e que se carece de políticas públicas, de um olhar nacional e estruturante de forma que se inicie o enfrentamento às organizações criminosas que usam a região para obter lucros. Para o autor não se pode falar em enfrentar a violência nas fronteiras, sem fortalecer os vários ramos da repressão como: retenção de cargas ilícitas, a investigação e consequente prisão de lideranças; o rastreamento dos canais de lavagem de dinheiro; a recuperação de ativos; o enfrentamento a corrupção de agentes públicos e a efetiva incapacitação dos criminosos, entre outras ações. Por outro lado é preciso fortalecer as atividades preventivas de ampliação da presença do Estado, reformulando a legislação penal brasileira e o tratamento de dependentes, de forma que o território brasileiro seja impróprio para o ingresso de drogas e esses sirvam de fatores dissuasivos para o cometimento de crimes, seja pela baixa demanda de consumo interno, ou pela impossibilidade de escoamento ao mercado consumidor europeu ou africano, ou ainda pela alta possibilidade de que uma vez preso seja efetivamente sancionado pelo Estado.

A posição estratégica do Estado de Mato Grosso do Sul e suas fronteiras evidenciam como o crime organizado tem aproveitado de problemas estruturais da região para se inserir, buscar domínio e obter lucros com o mercado ilícito e há que se pensar em políticas de enfrentamento e combate a todos esses tipos de crimes quando se pensa em criar uma rota bioceânica.

4.5.8 IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS

Avelar, Friede e Miranda (2019, p.220) entendem que para o alcance do Corredor Bioceânico ser pleno, para além do aspecto puramente econômico, os governos regionais devem implementar políticas públicas de promoção social, para evitar a exploração sexual, gerar renda para as populações pobres, promover intercâmbios culturais, por meio da valorização de culturas autóctones, e sobretudo

criar políticas ambientais compensatórias relativas aos problemas ambientais que poderão ser agravados em razão do aumento da emissão de gases na atmosfera.

Sabe-se que os impactos provocados por CO₂ são nocivos ao meio ambiente, e que numa rodovia de tal importância como a rota bioceânica, o número de carros trafegando será muito grande. Portanto, para cuidar de todas essas questões é fundamental a criação e manutenção de espaços democráticos de discussão e de promoção de programas e projetos, visando ao desenvolvimento sustentável, pontuam esses autores.

Isto tudo sem falar na poluição sonora pelo tráfego intenso que poderá afugentar peixes e pássaros, bem como os animais silvestres.

Nesse sentido Campos e Faria (2020) apontam que parte da população de Porto Murtinho, incluindo pequenos empresários, vê na chegada da rota um novo fator de degradação ambiental. A rodovia trará consigo novas obras ligadas a hidrovia Paraná Paraguai, afetando a saúde do rio Paraguai e seus afluentes e conseqüentemente, a atividade que mais gera trabalho e renda na região que é a pesca turística.

Campos e Faria (2020) apontam ainda outro fator negativo relacionado à atividade da pesca que é o baixo nível de escolaridade dos pescadores artesanais e dos roteiros (pilotos de barcos com motor de popa, grandes conhecedores dos rios). Eles não estão preparados para um trabalho futuro que poderá ser automatizado/mecanizado com tanta tecnologia e que perderão seu modo de vida.

Os autores apontam que os impactos diretos são observados na região de Porto Murtinho e Carmelo Peralta associados a portos da hidrovia Paraná Paraguai relacionados à pesca turística. No lado paraguaio, os indígenas Ayoreos serão mais afetados, pois sobrevivem da pesca e da captura de iscas para a pesca turística e de lavouras de subsistência.

Por outro lado, os impactos indiretos são relacionados ao desmatamento para a expansão da agricultura e da pecuária nos municípios da região, na Bacia do Rio Paraguai, mais especificamente na subárea do Rio Miranda, um dos principais rios que drenam para o Pantanal.

Nessa região prevalece o bioma cerrado tendo seus limites com a Mata Atlântica interior e a influência do Chaco em território brasileiro. As qualidades ambientais e suas águas alçaram o turismo à condição de principal gerador de trabalho e renda nos municípios de Bonito e Jardim, ambos no estado de Mato Grosso do Sul. Porém, o desmatamento, as queimadas, a perda de solos e o uso intensivo de agrotóxicos são problemas graves que se aceleraram nos últimos anos. Os municípios entraram na rota da predação com a expansão da fronteira agrícola. (Campos, Faria. 2020) e a tendência é que tudo isso se agrave com a rota a rota bioceânica.

Dados levantados por Campos e Faria (2020) apontam que a área de grãos no município de Bonito cresceu 26% entre 2014 e 2018, em uma proporção seis vezes maior que a do estado de Mato Grosso do Sul. Em 2010, eram 5.400 hectares de milho, passando para 32.250 em 2018. A soja foi de 14.200 hectares para 46.000 no mesmo período. Em Nioaque, a área de grãos saiu de dois mil hectares em 2010, para mais de cinco mil em 2018. Já em Jardim, em 2010, a área de soja era de 2.500 hectares e em 2018, alcançou 11.084 hectares. A de milho saiu de 1.400 hectares para 8.879 no mesmo período.

Outros problemas também foram apontados como os riscos para a fauna com o aumento do atropelamento de animais silvestres a partir do crescente fluxo de veículos de grande porte nas estradas que cortam o Pantanal; o clima, com o lançamento de gases de efeito estufa na atmosfera, acentuando a mudança climática o e o agravamento dos problemas sociais nas comunidades marginalizadas que correm o risco de perder seus meios de vida tradicionais diretamente ligados ao ambiente.

Em relação aos impactos no grande Chaco paraguaio a revista *The Economist* (2021) aponta que nem todo mundo está satisfeito com a rodovia transchaco porque ela aprofunda um modelo extrativista não diversificado, pois a carne bovina e a soja representam quase 70% das exportações de mercadorias do Paraguai em valor e sustentam um terço do PIB do país. E argumentam que em vez de construir mais mega projetos o país deveria apoiar pequenos agricultores e investir em melhores transportes públicos e drenagem em Assunção Capital do país.

Outro temor é em relação à fuga de indígenas da etnia Ayoreo para os centros urbanos em razão do uso de drogas e álcool. O impacto da nova rodovia é mais incerto para os indígenas locais principalmente dos poucos que ainda vivem nas florestas.

Outro problema apontado pela *The Economist* (2021) é o desmatamento. Entre 1985 e 2013, o Chaco perdeu um quinto da sua superfície. Árvores foram derrubadas e queimadas, principalmente para o cultivo e pastagens. E em relação ao seu tamanho, está encolhendo mais rápido do que a Floresta Amazônica. Alguns conservacionistas têm se preocupando com o possível destino para muitos animais em extinção (onças, tatus gigantes, antas) que poderão sofrer com atropelamentos ou acabarem como troféus. Para tentar evitar que isso ocorra o consórcio de construtores criou 15 passagens subterrâneas para a fauna. O Corredor também foi ligeiramente desviado em dois lugares para evitar passar diretamente pela terra Ayoreo.

4.5.9 EMBATES COM AS POPULAÇÕES INDÍGENAS E OS PROPRIETÁRIOS RURAIS

Esta seção se faz necessária pelo fato do estado de Mato Grosso do Sul ter uma das maiores populações indígenas do país e ser também o palco de vários embates entre proprietários rurais e indígenas pela questão da posse da terra há vários anos. Devido ao possível aumento da demanda por carne e soja que o Corredor irá impor ao Estado também é possível que esses conflitos sejam acirrados, até pela necessidade de produzir mais para exportar mais. Principalmente pela demanda por maiores espaços de pastagens para o gado ou para o plantio de soja.

Assim num primeiro momento apresentaremos o eixo de pesquisadoras da rota no lado brasileiro e os grupos indígenas da região de Porto Murtinho, que se localizam mais próximos ao início do Corredor no Estado. Posteriormente apresentamos um breve resumo sobre o histórico das demarcações de terras e os conflitos enfrentados pelos indígenas no estado, bem como quais os argumentos dos indígenas, dos proprietários rurais e do poder público em relação a esses conflitos.

Tudo isso com o objetivo de obter informações e de analisar os impactos sociais que o corredor bioceânico ocasionará especialmente sobre as populações indígenas Kadiwéu, Kinikinau e Terena, localizadas em Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul (MS), que fica ao longo do percurso do Corredor Bioceânico. As universidades participantes produziram um diagnóstico sobre os contextos territoriais, sociais, econômicos e culturais, a fim de propor políticas públicas municipais, estaduais, federais que garantam a melhoria da qualidade de vida das populações envolvidas, além de evitar situações em que as relações sociais construídas ao longo de gerações mudem abruptamente.

Dessa forma, a pesquisa vem sendo realizada por pesquisadores do eixo Populações Indígenas e Vulnerabilidades Sociais, vinculados ao Grupo de Trabalho de Impactos Sociais das Universidades da Rota da Integração Latino-Americana (UniRila). A Rota é um desafio para as administrações da Rota Bioceânica que passará próxima ao povoado São João, que concentra principalmente o povo Kinikinau, os Kadiwéu e os Terenas que vivem na reserva indígena Kadiwéu.

Uma das principais preocupações levantadas pelas pesquisadoras Landa, Figueira e Lacerda (2021) é a seu potencial interferência nas práticas produtivas de cada segmento, ligadas às experiências, sobrevivência e segurança alimentar. Questões culturais e de identidade também precisam ser dadas na utilização de matérias-primas típicas de cada território e ligadas à sustentabilidade familiar coletiva e colaborativa, pois tudo isso será impactado durante e após a construção do corredor.

Conforme essas pesquisadoras uma das etnias que serão afetadas pela construção da Rota Bioceânica são os Kadiwéu, que vivem na reserva indígena Kadiwéu no Pantanal do Mato Grosso do Sul, mais especificamente no município de Porto Murtinho. Com 538.536 hectares e uma população de cerca de 1.575 indivíduos, este é um dos maiores territórios indígenas, segundo dados do IBGE (2010), e os Kadiwéu a conquistaram por terem lutado ao lado do exército imperial na Guerra do Paraguai (1864-1870). A Reserva foi demarcada pela primeira vez entre 1899 e 1903, como forma de reconhecimento do governo do mar e capitão de guerra Antônio Pedro Alves de Barros (1842-1922), então presidente do Mato

Grosso, por atos de bravura demonstrada pelos indígenas nas escaramuças entre oligarquias locais que lutavam pelo poder em Mato Grosso.

Landa, Figueira e Lacerda (2021, p. 1218) informam que os Kadiwéu são caçadores, coletores ligados à pecuária, enquanto as mulheres são ceramistas. Os Terena e os Kinikinau já são ceramistas e agricultores. Este último povo chegou à reserva no início da década de 1940, após suas terras tradicionais, em uma região localizada entre Miranda e Corumbá terem sido ocupadas por fazendeiros no início do Século XX. Desde então estão sedentários na região que hoje ocupam. Os Kinikinau vivem na aldeia São João, na reserva indígena Kadiwéu, na Serra da Bodoquena. A vila pertence ao foro de Porto Murtinho, estado do Mato Grosso do Sul, mas também há integrantes desse grupo que residem nas Aldeias Terena nos municípios de Aquidauana (Bananal e Limão Verde), Miranda (Cachoeirinha e Lalima) e Nioaque (Água Branca e Brejão).

4.5.10 DEMARCAÇÕES DE TERRAS, PROBLEMAS E CONFLITOS

Estado com mais conflitos envolvendo áreas indígenas, o Mato Grosso do Sul é também vice-campeão nacional em concentração de terras. Conforme aponta Souza (2021) o índice de Gini de concentração fundiária sul-mato-grossense é de 0,84, perdendo só para o da Bahia (0,85) e acima da média brasileira, de 0,73. O indicador é calculado com base numa escala de 0 a 1, onde zero representa a igualdade total, ou seja, situação em que todos têm a mesma quantidade de terra, e um significa a desigualdade máxima. As áreas privadas ocupam 92% do território estadual, enquanto as Terras Indígenas (TIs) apenas 2,5%, de acordo com análise de dados. As grandes fazendas, com mais de mil hectares, perfazem 83% da extensão total dos imóveis rurais, enquanto as pequenas propriedades representam apenas 4%.

Barros (2022) aponta que a origem dos conflitos envolvendo os indígenas e os proprietários das terras remonta há décadas, e tem a criação das reservas indígenas como plano de fundo. Conforme o coordenador do Cimi (Conselho Indigenista Missionário) em Mato Grosso do Sul, Matias Benno, a partir do início do século 20, houve a realocação de indígenas em reservas criadas pelo Serviço de

Proteção ao Índio (SPI), que foi substituído pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI) em 1967. Nesse sentido: Monteiro (2020, p.2) menciona que:

Com a intenção de “confiná-los” em terras aleatórias, muitas criadas há mais de 100 anos, demonstram que os problemas permanecem até hoje envolvendo os conflitos por terra. Em 1910 a presidência da nascente república brasileira criou o SPILT (Serviço de Proteção ao Índio e Trabalhadores Nacionais) como o primeiro órgão institucionalizado pelo Estado a tratar da causa indígena. Contudo, somente com a criação do SPI (Serviço de Proteção ao Índio), em 1918, é que políticas mais diretas relacionadas aos territórios e povos indígenas começaram a fazer parte da estratégia da construção de um Estado-Nação, incluindo esses territórios e povos nas políticas e projetos do país, com a finalidade de incentivar o “progresso e a ocupação” do Centro-Oeste brasileiro, abrindo espaços para a agropecuária e a criação de núcleos urbanos. O Estado, através do SPI, demarcou reservas indígenas, conferindo-lhes um caráter de confinamento, sendo ali colocados indígenas de etnias distintas. Nesse contexto, oito Reservas foram criadas entre 1915 e 1928, no âmbito do ideal positivista que dominava na nação, com o objetivo de tornar o índio um trabalhador nacional. (MONTEIRO, 2020, p.2).

No território de Mato Grosso do Sul, que ainda não tinha se separado de Mato Grosso, foram criadas oito reservas indígenas com 3.600 hectares cada: Reserva Dourados, na cidade de mesmo nome; Amambai e Limão Verde, em Amambai; Pirajuí, em Paranhos; Porto Lindo, em Japorã; Caarapó, na cidade homônima; Taquaperi, em Coronel Sapucaia; e Sassoró, em Tacuru.

Também ocorreu a diminuição das terras das reservas ao longo dos anos, com o aval da União, ou seja, o Estado subtraiu mais territórios dessas reservas que eram de 3.600 hectares pelo decreto de criação, mas foram sendo subtraídas ao longo do tempo. E conforme aponta Barros (2022), devido a isso as reservas foram encolhendo e ocupadas por chácaras, empresas que foram colocadas dentro de um território que já era pequeno e segundo alguns pesquisadores em algumas reservas o total de hectares nunca chegou a 3.600 na prática. Para o historiador Thiago Cavalcante "o que motiva essa redução é o assédio, o interesse dos proprietários privados que vão avançando sobre as terras com o passar do tempo", (Barros, 2022, p.16).

Outro problema identificado por Barros (2022) é o transbordamento e conflitos internos. Com o passar dos anos, o número de habitantes das reservas foi crescendo cada vez mais, o que provocou conflitos internos e um deslocamento de indígenas. Os indígenas já não cabem mais nas suas reservas¹⁴ e eles começam a

ter que retornar aos territórios. Barros (2022) destaca também o alto índice de violência interna, e o grau de suicídio altíssimo entre os jovens. Os problemas sociais causados pelo Estado denotam uma série de problemas internos e problemas externos também. Por exemplo, assassinados de indígenas e a falta de resolução pra condenar os culpados. Todos esses fatores atrelados a outros tipos de violência existente dentro das comunidades como a violência doméstica, violência contra a criança, e isso ocorre porque essas populações estão confinadas sem nenhuma perspectiva.

A falta de perspectiva atinge os indígenas em todos os âmbitos da vida, inclusive no que diz respeito a carreiras profissionais. Nas palavras de Matias Benno, "Há um racismo estrutural de toda sociedade envolvente, isso é muito comum, então os indígenas têm dificuldades e trabalham em tudo que podem, como mão de obra em colheitas, às vezes em situação análoga à escravidão, no interior de fazendas. Trabalham como pedreiros, trabalham com o que dá". (Barros, 2022, p.12).

O Relatório de Violência contra os Povos Indígenas no Brasil, com dados de 2018 do CIMI revelam que o estado do Mato Grosso do Sul é o segundo no Brasil com Terras Indígenas com pendências administrativas, totalizando 115, atrás apenas do estado do Amazonas, com 222. Dentre essas áreas no estado, 105 são terras dos povos Kaiowás e Guaranis. E de acordo com Monteiro (2020, p. 5) quando se trata de luta por terra no Brasil, esses povos se destacam devido à criticidade da situação em que se encontram, resultado de um processo histórico de espoliação que atravessa séculos.

Ao mapear os assassinatos no estado de Mato Grosso do Sul entre 2006 e 2018, Monteiro (2020, p.2) percebe que a parte sul é a região onde ocorre a maior parte dos conflitos. Concentram-se nos municípios de Dourados (142 casos), Amambai (96), Caarapó (38), Coronel Sapucaia (15), Japorã (14), Tacuru (12) e

14 "A reserva é uma política muito cruel de confinamento. Os indígenas foram sendo retirados de vários lugares do estado, levados para essas reservas e colocados ali dentro", Matias Benno: coordenador CIMI no MS).

Paranhos (11). A característica em comum nesses municípios é a localização de Reservas Indígenas criadas para agrupá-los, principalmente os Kaiowá e Guarani, no início do século XX.

4.5.11 O QUE ARGUMENTAM OS PROPRIETÁRIOS RURAIS?

Barros (2022) destaca que o processo de retomada de terras pelos indígenas como retorno a terras ancestrais não é reconhecido pelos produtores rurais. O argumento de que essas terras terem sido no passado terra indígena invadida por produtores não é aceito dentro do ruralismo, e muitos até argumentam que essas terras são de propriedade de suas famílias há gerações.

Outro argumento defendido por proprietários é o de que essas invasões por parte dos indígenas são resultados de atos organizados por grupos específicos com a participação de minorias, seriam grupos étnicos que muitas vezes migram de outras regiões para convencer e agitar outros grupos a participarem das invasões as propriedades particulares E que na época das demarcações de terras não existiam tecnologias para medição exata dos tamanhos das propriedades.

4.5.12 A DEMARCAÇÃO DE TERRAS

Barros (2022) argumenta que apesar de a Constituição Federal de 1988 estabelecer o prazo máximo de cinco anos para a demarcação das terras indígenas, três décadas se passaram e a demarcação não foi concluída. E que além de não ocorrerem às demarcações, o processo de colonização foi cada vez mais se intensificando e agravando a situação. Então hoje a densidade demográfica, sobretudo das reservas indígenas, é muito alta e os conflitos decorrentes disso também são altos. Por isso que os indígenas reivindicam o retorno às suas terras pelo processo de demarcação.

Como o reconhecimento das terras não ocorre legalmente, os indígenas passam a retomar por conta própria as terras ancestrais, detalham os especialistas. "A retomada é um ato, digamos assim, que normalmente se decide fazer já depois de ter tentado negociar a demarcação por muitas e muitas vezes, só que não se tem uma resposta efetiva do Governo Federal", diz o historiador Thiago Cavalcante. (Barros, 2022, p.21).

Barros (2022) afirma que o Governo Federal cria uma situação histórica, já que ele não age, e só acaba agindo depois de um conflito violento e normalmente as vítimas na maioria das vezes são os indígenas, que sofrem a violência e acabam perdendo suas vidas.

De acordo com Flavio Vicente Machado, membro do CIMI desde quando os indígenas começaram a ser removidos no início do século passado, é constante o retorno deles. Há documentos do SPI (Serviço de Proteção ao Índio) de 1920, 1930, 1940, que demonstram que os indígenas iam e voltavam. O governo ou os fazendeiros levavam os indígenas para as reservas, mas eles retornavam as suas terras ancestrais. (Barros, 2022, p.21).

Para o historiador Thiago Cavalcante o atraso nas demarcações¹⁵ de terras é um problema antigo e o governo só age quando há um processo de retomada, conflitos violentos sob pressão porque houve repercussão internacional. Ou seja, nunca houve uma ação concreta do Estado para promover a demarcação de forma ampla de modo a atender a constituição federal¹⁶ A demarcação de terra é fundamental para a solução de conflitos, mas Barros (2022) aponta que isso só ocorrerá a partir da vontade política que coloque em negociação o governo federal, os indígenas e os proprietários de terras. Caso isso não ocorra os conflitos vão continuar ocorrendo ou se agravando, a densidade demográfica está aumentando ano a ano e essas retomadas vão continuar ocorrendo. (Barros, 2022).

Sem as demarcações o que for investido como escolas, postos de saúde e outras medidas será apenas um conjunto paliativo conforme argumenta Flavio Vicente Machado, membro do CIMI se não tiverem terras para eles produzirem e principalmente solucionar os conflitos internos nada vai mudar conclui. (Barros,

15 A demarcação das terras indígenas é o processo de reconhecimento das terras pertencentes à identidade indígena e é apontado pelos especialistas como um direito previsto na Constituição Federal.)

16 de acordo com a Lei de Terras de 1850, determinava que o acesso à terra por particulares se daria através da compra ou reconhecia a posse da terra se tivesse a posse anterior, desde que legitimasse a posse perante o Estado, mas no caso dos indígenas eles não precisavam fazer esse reconhecimento, pelo menos no pensamento de alguns juristas como Joao Mendes Junior que elaborou a Tese do Indigenato que fundamenta a constituição de 1988).

2022, p.25).

E há também outro detalhe apontado por Flavio Vicente Machado outras medidas devem ser criadas para amenizar problemas de décadas passadas, incluindo as questões ambientais. Ocorre que essas áreas geralmente são degradadas ou de pastagens o que não garante um modo de vida tradicional a esses indígenas. Nesses casos há a necessidade de políticas de recuperação dessas áreas e um incentivo às produções. E gestão do território segundo usos e costumes. (Barros, 2022).

Com a concretização da rota bioceânica, é de se esperar que os conflitos pela terra entre povos indígenas e ruralistas se acentuem, com o aumento dos incentivos à produção agropecuária. Desconsiderar essas dimensões socioambientais, territoriais e do direito dos povos indígenas pode levar a obra a intensificar a grave crise humanitária em que se encontram os kaiowá e guarani.

4.5.13 A IMPORTÂNCIA DA PROPOSTA DO GRUPO DE TRABALHO “IMPACTOS SOCIAIS” DA REDE UNIVERSITÁRIA PARA AS POPULAÇÕES QUE HABITAM AS PEQUENAS CIDADES AO LONGO DO CORREDOR.

Durante o seminário da UNIRILA (out./2017) realizado em Campo Grande na sede da UEMS e da UCDB, com a participação das Universidades que integram a rota, além dos setores governamentais. Três grandes eixos fundamentais para o desenvolvimento do trabalho acadêmico: sobre a rota bioceânica foram identificados:

1. Internacionalização e Mobilidade Acadêmica;
2. Impactos Sociais;
3. Desenvolvimento Local e Turístico.

Com o objetivo de estudar e compreender melhor as questões sociais pertinentes à região do Corredor, o grupo de pesquisadores da UNIRILA denominado “impactos sociais” definiu como primeiro ponto a ser discutido deveria ser a elaboração de diagnóstico sobre as condições e os possíveis impactos sociais para as populações que habitam o corredor, considerando as diversas realidades sociais e territoriais.

Sabe-se que as regiões por onde passará o corredor são de extrema vulnerabilidade social. Conhecedor da realidade, o grupo de pesquisadores reuniu-se para estudar e mapear as condições de vida dessas populações, assim como a possibilidade de construir conjuntamente possíveis políticas que possam ser implementadas pelos Governos: Federal, Estadual e Municipal de cada país, a fim de proporcionar desenvolvimento e sustentabilidade digna às populações que integram o território.

Uma das hipóteses concebidas pelo GT é a de que quando o Corredor Bioceânico se encontrar em pleno funcionamento esses aspectos sociais podem se acirrar. Para a constituição dos trabalhos e a elaboração de um diagnóstico a equipe de pesquisadores organizou-se em torno de seis eixos:

1. Condições de vida de crianças, adolescentes e jovens das comunidades locais: riscos e vulnerabilidades sociais – Tem como objetivo conhecer as condições de vida e os riscos e vulnerabilidades sociais a que estão expostos crianças e adolescentes.

2. Espaços de participação do território e seus agentes locais – Os espaços poderão ser institucionalizados ou não, fóruns, conselhos, colegiados, agremiações, comitês, coletivos, associações, assembleias, movimentos sociais ou redes que sejam reconhecidos pelos atores locais e governamentais como espaços abertos ao debate, à participação e à realização de ações conjuntas para a melhoria da realidade local.

3. Educação: perfil das escolas e de suas condições – Conhecer as escolas do território, suas necessidades e seus desafios.

4. Rede Intersetorial para a promoção dos direitos humanos – Tem o potencial de desenvolver estratégias e buscar uma abordagem integrada do desenvolvimento do território. Parte importante da rede intersetorial é formada pela rede de proteção social, ou seja, por instituições, atores e equipamentos que podem atuar de forma direta ou indireta no dia-a-dia para garantir os direitos humanos em áreas como a assistência social, crianças e adolescentes, direito à cidade, etc. É o caso das Unidades Básicas de Saúde (UBS), Conselho Tutelar, Centros da Criança

e do Adolescente (CCA), do Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), organizações comunitárias, entre outros.

5. População Indígena da região – Importante conhecer quem é a população indígena pertencente ao território da Rota Bioceânica. Seus costumes, tradições e principalmente o seu risco social e vulnerabilidades diversas.

6. Potencialidades Produtivas do Território: possibilidades de direitos – Compreender as principais fontes de potencialidades produtivas das populações que estão situadas no território da Rede Bioceânica.

Para o planejamento das ações o GT realizou diversas reuniões por videoconferências reunindo os pesquisadores dos quatro países envolvidos e estes concordaram que o Corredor Bioceânico deve se converter em um vetor de desenvolvimento socioeconômico para estimular as capacidades regionais, o fomento aos empreendimentos produtivos locais; a prestação de diversos serviços que venham beneficiar as comunidades locais e agentes econômicos dos quatro países envolvidos. Para lograr tal objetivo, é necessária maior articulação entre governos e os distintos atores locais, fomentando um trabalho colaborativo e cooperativo, com propósito de incentivar a criação de novos empregos e promover a elevação dos fluxos de comércio e integração entre as nações.

4.6 ANÁLISE SWOT DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO PARA O ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL

4.6.1 ESTUDO SOBRE FORÇAS, DEBILIDADES, OPORTUNIDADES E AMEAÇAS DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO

Esta análise será baseada em dois estudos elaborados entre 2019 e 2021 pelo diplomata João Carlos de Parkinson Castro que é um conhecedor da Rota e fez um levantamento acerca das forças, debilidades, oportunidades e ameaças nos quatro países envolvidos diretamente na construção do Corredor Rodoviário Bioceânico. Mas nesta seção iremos nos atentar sobre esses aspectos somente no Brasil, especialmente no Estado do Mato Grosso do Sul que é o estado no qual a rodovia terá maior abrangência.

Conforme explica o ministro Parkinson, o projeto Corredor Rodoviário Bioceânico é multidimensional e multisetorial, e isso demanda dos Coordenadores Nacionais visão holística e coordenação fluída e abrangente. Dadas essas características, o recurso à análise SWOT permite identificar forças, oportunidades, debilidades e ameaças que impactam o desenvolvimento estratégico do projeto, assim como oferece elementos que permitem às autoridades nacionais transformar uma obra de infraestrutura numa plataforma de desenvolvimento econômico, capaz de mudar a realidade local, promover crescimento inclusivo, gerar empregos de qualidade e diversificar a atividade produtiva.

De acordo com Parkinson (2019, p.31) essa abordagem analítica também possibilita aos formadores de política nacional priorizar as ações que se façam necessárias, na medida em que identifica as forças ou pontos fortes do projeto e alerta as autoridades nacionais sobre a existência de debilidades ou ameaças, de modo que possam ser compensadas ou corrigidas no planejamento estratégico do país.

4.6.2 FORÇAS

a) Criação de rotas alternativas e novos fluxos comerciais, com ganhos de competitividade

De acordo com Castro (2021, p.1071) Com o Corredor Rodoviário Bioceânico, os produtos chilenos, argentinos e paraguaios passariam a ingressar no Brasil por Porto Murtinho, Corumbá e Ponta Porã, ou seja, não unicamente pelo sul do Brasil, mas também pelo Centro Oeste, portanto, em condições de aceder a preços competitivos aos mercados mais distantes. Estudos preliminares realizados pela EPL indicaram que a redução dos custos de transporte e de logística poderia, em alguns casos, alcançar 60%. Os produtores argentinos, paraguaios e chilenos teriam, portanto, ganhos expressivos de competitividade, além de acesso a mercados ainda virgens. Por outro lado, o consumidor do Centro Oeste passaria a dispor de uma cesta de produtos mais barata e diversa;

Castro (2021) apresenta dados de um estudo da EPL, com o Corredor Rodoviário Bioceânico e o aprimoramento dos processos aduaneiros, estima-se redução, em tempo e custo, de, respectivamente, 67% e de 18%, num deslocamento

rodoviário do Atlântico ao Pacífico. Além de desafogar os portos de Santos e Paranaguá, eliminar a onerosa passagem pelo Canal do Panamá ou evitar o perigoso e imprevisível Estreito de Magalhães, haverá uma redução de 4 mil milhas náuticas ou quase quatorze dias de transporte marítimo. Uma viagem de Antofagasta a Xangai tem duração de 35 dias, enquanto um deslocamento de Santos a Xangai pelo Estreito de Magalhães consome 49 dias. Além de aceder aos portos chilenos em menor tempo, o empresário terá à disposição uma frequência marítima mais variada, um trânsito portuário mais ágil e menos oneroso, além de fretes mais competitivos;

b) O estado de Mato Grosso do Sul tem uma posição privilegiada e uma boa conectividade viária

O estado de Mato Grosso do Sul pode estar localizado distante das águas do Atlântico, se visto a partir da perspectiva estadual. No entanto, se a perspectiva for a América do Sul, Mato Grosso do Sul está posicionado no centro do continente. Encontra-se, portanto, numa posição logística privilegiada, próximo dos grandes mercados nacionais e grandes centros consumidores continentais. Logo, Mato Grosso do Sul pode exercer o papel de centro redistribuidor de insumos e produtos. Suas rodovias, ferrovias e hidrovias ligam o estado ao restante do Brasil e países vizinhos, oferecendo boas condições para o escoamento da carga em grande escala; (Castro, 2021).

O estado dispõe de ampla conectividade viária com o restante do território brasileiro e países vizinhos. O setor rodoviário de Mato Grosso do Sul está integrado ao Paraná pela BR-163, que se expande no sentido sul-norte até o município de Sonora, divisa com o Estado de Mato Grosso. A BR-267, por sua vez, conecta o estado com o norte de São Paulo. Pela BR-262, Mato Grosso do Sul está igualmente conectado a Leste com o Espírito Santo e o Atlântico, e com a Bolívia e o Paraguai, a Oeste. O estado também é cortado por extensa malha ferroviária (1.300 km), que permite o transporte de carga pela Rumo Malha Oeste para a Bolívia e o Paraguai. Por meio da Rumo Malha Paulista, via ferroviária da mesma bitola, a Rumo Malha Oeste chega a Mairinque, na Grande São Paulo, e ao próprio porto de Santos. A Rumo Malha Oeste também tem conexão com a Rumo Malha Norte, que liga Mato Grosso do Sul a Rondonópolis, em Mato Grosso. Logo, por meio da malha

ferroviária do estado pode-se aceder ao estado de São Paulo sem passar pelo gargalo do Porto de Santos; (Castro, 2021).

Ademais, Mato Grosso do Sul dispõe de 787 km da hidrovia Paraguai-Paraná, estando também em condições de aceder à hidrovia do Paraná-Tietê, que banha os estados de São Paulo e Paraná. Ademais, a efetivação do Corredor Norte, com a conclusão da pavimentação da BR-163, estabelecerá uma conexão rodo hidroviária com o norte do Brasil por meio dos rios Tapajós e Amazonas; (Castro, 2021).

Mato grosso do Sul tem ademais, alto potencial produtivo, uma grande área para ocupação sustentável e baixa densidade populacional. O estado tem, portanto, todas as características de um território com forte vocação exportadora. Os sucessivos governos têm procurado desenvolver no estado cadeias logísticas adequadas à movimentação da carga gerada. Dada a localização central de seu território, o estado também se presta a redistribuir a produção gerada nos países vizinhos por meio do desenvolvimento de eficiente sistema de transporte multimodal; (Castro, 2021).

O sistema de transporte multimodal existente possibilita acesso ao Terminal Intermodal do aeroporto internacional de Campo Grande, habilitado para o transporte de carga. Ademais, planeja-se, igualmente, implantar um porto seco na capital, de modo que a nacionalização da carga passe a serem realizados diretamente em Campo Grande, não sendo necessário o trânsito por Santos ou Paranaguá, portos que apresentam forte congestionamento nos momentos de pico do escoamento da safra brasileira; (Castro, 2021).

Segundo Castro (2021) um dos polos industriais do estado (Zona de Processamento de Exportação-ZPE) está sendo construído na região de Bataguassu, um ponto de convergência entre Mato Grosso do Sul, Paraná, São Paulo, Goiânia, Paraguai e Argentina, oferecendo uma logística que conjuga os modais hidroviários, rodoviário, ferroviário e aéreo. O porto fluvial de Presidente Epitácio é também uma possível saída para os portos de Santos e Paranaguá;

A infraestrutura existente habilita o estado a se tornar um centro redistribuidor de carga originária da Argentina, Chile e Paraguai. Não há, portanto, razão para que

se siga comprando vinho ou salmão chilenos, de intermediários, (transportado por via aérea de Santiago a Viracopos, São Paulo) se o produto pode ser importado e vendido diretamente em Campo Grande e redistribuído a mercados mais distantes do país. Por exemplo, a despeito de o alto poder aquisitivo, é ainda baixo o consumo de salmão chileno em Sorriso (MT) ou Palmas (TO), centros de consumo ainda não acessíveis aos produtores argentinos, chilenos e paraguaios (importações totais de US\$ 2,7 bilhões, em 2018). (Castro, 2021).

c) Enorme potencial agrícola, um setor agroindustrial em formação e um sistema instalado de transporte multimodal

O estado do Mato Grosso do Sul tem uma produção significativa de soja (5º produtor e 4º exportador), milho (4º produtor e 4º exportador), cana-de-açúcar (5º produtor e 5º exportador), bovinos (3º produtor e 5º exportador), suínos (8º produtor e 6º exportador), frango carne (8º produtor e 7º exportador) e celulose (1º produtor e exportador). Por ter uma grande área de terra (357.145,534 km², sexto estado em tamanho), baixo número de habitantes (2,7 milhões de habitantes), a produção agrícola destina-se em grande parte exportação (US\$ 5,2 bilhões, em 2019). Ao mover principalmente a granel, um sistema de transporte foi desenvolvido que possui ferrovia, hidrovia e rodovia. A capacidade de movimentação de carga em grande escala é, portanto, instalado. Só é necessário melhorar as condições de transporte para que os modais disponíveis sejam utilizados de forma mais eficiente (APEX BRASIL, 2020). (Castro, 2021).

d) O Corredor estimula o desenvolvimento do maior polo mundial de celulose

Com mais de um milhão de hectares de eucaliptos plantados e exportação anual de 3,5 milhões de toneladas de celulose (US\$ 484 milhões) para 43 países, graças a um alto índice de produtividade (39 metros cúbicos de madeira por hectare/ano), a região produtora de Três Lagoas poderá vir a se beneficiar do transporte de celulose por rodovia/ferrovia/hidrovia. Na atualidade, a produção é escoada por ferrovia até o porto de Santos; (Castro, 2021).

e) O Corredor permite o fortalecimento dos segmentos industriais existentes

Castro (2021) aponta que atualmente, o estado possui 129 frigoríficos e um rebanho bovino de 21 milhões de cabeças (4 maior rebanho nacional), o que tem gerado receita cambial da ordem de US\$ 497 milhões; há 22 empresas do setor açucareiro são responsáveis pela produção de etanol, permitindo que o estado reduza sua dependência energética mediante produção de uma energia limpa. O setor de alimentos e bebidas (976 empresas e receita de R\$ 2,4 bilhões) poderá se beneficiar com a importação de insumos baratos e a exportação de produtos locais. A área têxtil, confecção e vestuário, constituídos por 386 empresas, também poderá se beneficiar com a pavimentação da Transchaco, pois poderá desenvolver parcerias com empresas paraguaias e exportar para o mercado asiático produtos transformados pela atividade de maquila¹⁷.

4.6.3 OPORTUNIDADES

a) Melhoria da infraestrutura gera novas oportunidades de comércio e investimento

A melhoria da infraestrutura reduz custos e eleva a competitividade dos produtos. Permite, portanto, que novos fluxos de comércio e investimento sejam gerados e que empresas locais, inclusive as pequenas e médias empresas, passem a se inserir nas cadeias de valor da região, oferecendo seus insumos nos tempos e custos contratados. O comércio intrarregional sul-americano ainda está muito aquém do registrado na Europa, Sudeste Asiático ou América do Norte. Uma das razões é a precariedade da infraestrutura e uma logística deficiente, causada, em parte, pela falta de integração aduaneira e o baixo uso da multimodalidade. Com uma infraestrutura moderna e serviços logísticos de última geração, torna-se possível captar investimentos de grandes empresas internacionais, que passariam a ser atraídas pelas potencialidades do Corredor e a dimensão do mercado brasileiro ampliado. (Castro, 2021).

17 A Lei de Maquila é conhecida por orientar um regime de fomento à produção e ao investimento estrangeiro no Paraguai. Por meio dela, as empresas localizadas no país podem produzir bens e serviços a serem exportados, não havendo restrições em relação à localização da organização em questão no território do local. O regime foi instituído pela **Lei nº 1.064/1997**, regulamentada pelo Decreto nº 9.585/2000. Disponível em: <https://www.taxgroup.com.br/intelligence/lei-de-maquila-conheca-o-regime-especial-do-paraguai/>

A abertura para a América do Sul por meio do Corredor Rodoviário Bioceânico faz com que os operadores de Mato Grosso do Sul passem a vislumbrar novas oportunidades comerciais. Por que trazer sal de Mossoró, do Rio Grande do Norte, se há salinas em Salta e Jujuy? As Províncias do Norte da Argentina produzem excedentes de feijão preto, tomate, alho, fertilizantes, derivados de cobre, carne de ovino, trigo, entre outros itens. Quebras eventuais de safra, variações cambiais e uma logística menos onerosa podem, portanto, criar novas oportunidades comerciais. O potencial de comércio é expressivo, pois Mato Grosso do Sul exporta pouco para Argentina (US\$ 386 milhões, incremento de 56% em 2018), Paraguai (US\$25,92 milhões) e Chile (US\$ 153 milhões aumento de 65% em 2018); (Castro, 2021).

O Corredor Rodoviário Bioceânico abrirá para as portas para partes dos territórios de Chile, Paraguai e Argentina ainda distantes e de difícil acesso. Atualmente, verifica-se, por exemplo, fraca presença ou total ausência de produtos brasileiros em Salta, Jujuy, Pozo Hondo ou São Pedro de Atacama. Apesar da zona franca de Iquique oferecer vantagens fiscais e logísticas, é pequeno o número de empresas brasileiras atraídas pelas vantagens fiscais de Zofri, no norte do Chile; (Castro, 2021).

O mercado internacional não estará mais restrito ao comércio de commodities nem os operadores ficarão sujeitos s condições estabelecidas pelas grandes “tradings internacionais”. O atual nível de intermediação das operações comerciais (produtos básicos como vinho, salmão, frutas temperadas, entre outros, são adquiridos de intermediários localizados no Sudeste) tenderá a perder intensidade, o que irá se refletir inclusive nas próprias estatísticas de comércio exterior do Estado (atualmente, produtos importados pelo Paraná são, na realidade, comercializados em Mato Grosso do Sul), no desenvolvimento de serviços logísticos locais, na implantação de moderna infraestrutura multimodal e no crescimento de parcerias empresariais; (Castro, 2021).

O Corredor Rodoviário Bioceânico não deve, portanto, ser vista unicamente como uma oportunidade para escoar a produção agrícola do Centro Oeste brasileiro para o mercado asiático. O acesso em condições competitivas aos portos chilenos permitirá, igualmente, a exportação de produtos finais ou transformados para a

Costa Oeste dos EUA e até mesmo para Peru, Colômbia e Equador. O intercâmbio do Brasil com os países andinos está, hoje, limitado pela frequência marítima e o elevado custo do frete. O acesso rodoviário ao Pacífico e a utilização dos serviços portuários chilenos tornam-se alternativas atraentes para que as empresas de Mato Grosso do Sul possam também atingir esses mercados; (Castro, 2021).

A abertura de um acesso rodoviário, moderno e eficiente, para o Pacífico cria a oportunidade para explorar o potencial importador de produtos industrializados procedentes da Ásia. Neste particular, caberia lembrar que a Coreia do Sul é relevante fornecedora de autopeças para a indústria automobilística brasileira. (Castro, 2021).

b) Desenvolvimento de novos polos logísticos e uma boa conectividade viária

A criação de uma solução logística alternativa à existente permitirá o advento de dois polos logísticos importantes em Mato Grosso do Sul (Campo Grande e Três Lagoas), a criação de novos centros de distribuição de carga, a abertura de porto seco para a nacionalização da mercadoria (Campo Grande), bem como o desenvolvimento de serviços logísticos conexos (seguro, despachantes, representações comerciais, TI, entre outros); (Castro,2021).

Apesar da expressiva distância do litoral, Campo Grande e Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul, podem se tornar grandes centros distribuidores de carga do Cone Sul para o Norte, Nordeste e demais estados do Centro Oeste, o que atrairia investimentos, empregos de qualidade e serviços modernos. Com isso, o Centro Oeste brasileiro pode tornar-se receptor e distribuidor de carga, sem a intermediação dos grandes centros produtivos do país; (Castro, 2021).

O incremento do comércio com o norte da Argentina, Chile e Paraguai vai gerar maior conhecimento recíproco e, como resultado, estimular a formação de parcerias. Por exemplo, o estado de Mato Grosso do Sul não tem condições de atender ao pedido chinês de 150 contêineres de 40"/ mês de perna de frango. Mas "consórcios empresariais" transnacionais, poderiam viabilizar a operação comercial, gerando receita cambial para todos. (Castro, 2021).

c) Diversificação econômica

As transformações em curso estão estimulando a formação de novas empresas, fomentando a capacitação técnica local, influenciando a reforma dos programas universitários (inclusão de cursos de logística e transporte e criação de observatórios) e adaptando as instituições locais à maior abertura da economia (criação de serviços de comércio exterior na Associação Comercial e Industrial de Campo Grande).

Para Castro (2019, p.62) o Corredor Rodoviário Bioceânico é uma iniciativa que se soma à integração ferroviária Brasil-Bolívia (e no futuro à Argentina) e à revitalização da hidrovía Paraguai-Paraná. O Centro Oeste e, em especial, Mato Grosso do Sul serão beneficiados pela melhoria da infraestrutura de transportes e pela possibilidade de recorrer a soluções logísticas multimodais. No ano passado, foi assegurado um fluxo regular de fertilizantes da Bolívia, assim como maior uso dos terminais fluviais para o escoamento de grãos pelos portos de Granel Química, Corumbá e Porto Murtinho (crescimento de 150% do volume de carga movimentada em 2018). A convergência dos distintos modais de transporte para Mato Grosso do Sul possibilita que outros fluxos de carga passem a usar a infraestrutura do estado; (Castro, 2019).

A iniciativa de implantação de um Corredor Rodoviário Bioceânico não se presta unicamente a reduzir tempos e custos (metas perseguidas na construção de um Corredor de Transporte), mas também a promover um “Corredor de Desenvolvimento”. Isso ocorre quando a infraestrutura passa a atrair novos fluxos de comércio e investimento, a partir de oportunidades comerciais resultantes de maior integração territorial, o que permite a geração de empregos de qualidade e a internacionalização das pequenas e médias empresas sul-mato-grossenses; (Castro, 2019).

As terras em torno de Porto Murtinho tiveram forte valorização. Investidores estrangeiros já iniciaram estudos para a construção de quatro terminais portuários em torno da cidade. Um empresário local começou a obra de criação de um pátio de estacionamento para 3.000 caminhões. Surgem também os primeiros sinais de que a pecuária extensiva no Município de Porto Murtinho começa a ceder terreno para a

produção de grãos, destinados à exportação pela hidrovía Paraguai-Paraná. A criação do Corredor Rodoviário Bioceânico mudou, portanto, a realidade de Porto Murtinho e das cidades próximas, assim como também poderá transformar a realidade do estado de Mato Grosso do Sul; (Castro, 2019).

O modal rodoviário tem reconhecidas vantagens: proporciona maior agilidade e flexibilidade no manejo da carga, possibilita maior frequência e capilaridade, além de velocidade superior na entrega ou recolhimento de carga. Quando o modal rodoviário está associado a uma logística eficiente e a um trânsito aduaneiro ágil e pouco oneroso, o Corredor Rodoviário assegura uma boa gestão das cadeias de valor. Torna-se possível, por exemplo, exportar frutas e legumes para serem transformados em sucos, geleias ou outros produtos; vender plásticos e polímeros em bruto para serem transformados em adesivos; ou mesmo gado ou aves para cortes ou a venda de carne para a transformação em hambúrguer ou outros produtos industrializados. Essas iniciativas podem ser exploradas, sempre e quando, gerarem um salto de capítulo tarifário, respeitando as regras de origem do país de destino da mercadoria transformada. (Castro, 2019).

d) Turismo

A maior proximidade geográfica entre o Centro Oeste brasileiro e a Região do Chaco paraguaio e o norte argentino ou chileno estimulará o intercâmbio turístico. Atualmente, viagens aéreas para essas localidades tomam, em média, 17 a 18 horas, sendo necessário realizar duas a três escalas. Com o Corredor, a distância entre Porto Murtinho a São Pedro de Atacama, no Chile, se reduzirá a 1.488 km, ou seja, um pouco a mais da distância entre Porto Murtinho de São Paulo (1.329km). Os polos turísticos de Mato Grosso do Sul também serão favorecidos com a redução dos tempos e custos de transporte e a melhoria da infraestrutura, o que estimulará a expansão do setor hoteleiro e de outros serviços afins. Do mesmo modo, turistas chilenos, paraguaios e argentinos terão mais facilidade para conhecer Bonito (melhor destino de ecoturismo do Brasil) e a reserva do Pantanal (reconhecido pela UNESCO como Reserva da Biosfera). Será, igualmente, possível alugar veículo localmente ou realizar uma conexão aérea para outros destinos no Brasil; (Castro, 2019).

4.6.4 DEBILIDADES

a) Isolamento logístico e dificuldades para o escoamento da safra agrícola

A implantação de uma infraestrutura viária transcontinental rompe com o atual isolamento logístico do Estado de Mato Grosso do Sul, penalizado por estar distante do Oceano Atlântico, o que força os produtores locais a escoar sua produção agrícola para os portos de Santos (1.057 km) e Paranaguá (1.097km), incorrendo em elevados custos logísticos. Em 2018, o Brasil exportou 75,3 milhões de toneladas de soja e milho, sendo que foram escoadas 27,9 milhões de toneladas por Santos e 16, quatro milhões por Paranaguá. A produção de Mato Grosso do Sul segue essa rota e é transportada, em grande medida, por rodovia. Como boa parte da produção de Mato Grosso também é escoada pelos mesmos portos, somente quando estiver plenamente operacional a denominada Saída Norte (escoamento rodo hidroviário pelos portos fluviais e marítimos do norte do Brasil) haverá algum alívio da demanda para a utilização do corredor sudeste para o escoamento da produção agrícola do estado; (Castro, 2019).

A logística desenvolvida pelo MERCOSUL favoreceu o eixo Buenos Aires-São Paulo, mas penalizou destinos mais afastados das rotas tradicionais de movimentação de carga. Quando transportada por rodovia, a carga argentina e chilena ingressa no Brasil pelo Rio Grande do Sul (São Borja e Uruguaiana), o que torna o Centro Oeste, Norte e Nordeste vítimas da intermediação, dos tributos em cascata e do alto custo do frete. A distância de Uruguaiana até Campo Grande (MS) é de 1.556km e se o destino final for Sorriso (MT), a carga terá que percorrer 2.653 km; (Castro, 2019).

Além da necessidade de se promover a integração aduaneira e a adoção de serviços logísticos modernos, o transpasso de Jama (4.200 mts.) e Sico (4.092 mts.) constitui importante barreira geográfica, na medida em que impõe restrições ao uso do caminhão-tipo (por exemplo, bitrens), eleva os custos operacionais e restringe o acesso aos dias e horas em que as condições atmosféricas permitem o tráfego de veículos. Essas limitações podem inviabilizar o movimento de granel sólido por rodovia, embora sejam contornáveis no caso de transporte de carga geral (contêineres) ou ainda quando ocorra uma transformação do produto em um ponto

ao longo da rota (grãos para farelo) e, posteriormente, movimentação por contêiner para o porto; (Castro, 2019).

b) Custos logísticos elevados

Os custos logísticos de Mato Grosso do Sul situam-se bem acima daqueles praticados pelos competidores tradicionais. Têm uma participação de 16% a 25% no preço final do produto contra 9%, em média, dos países da OCDE. A América do Sul investe, por ano, 2,3% de seu PIB em infraestrutura. Não é suficiente para reduzir a brecha que nos separa dos países asiáticos. Para produtos comercializados a granel (grãos ou minério) e como os preços internacionais são estabelecidos em bolsa, às margens do produtor acabam sendo muito estreitas. (Castro, 2019).

Qualquer ganho de competitividade devido à redução dos custos logísticos é sempre bem-vindo. Nesse sentido, a queda da taxa de investimento em infraestrutura, a redução da oferta de crédito para a construção de obras por parte do BNDES, a política de reajuste dos preços dos combustíveis da Petrobras, o controle do valor do frete rodoviário e a predominância do modal rodoviário no sistema de transporte brasileiro são importantes debilidades quando se trata de infraestrutura e logística no Brasil. Mato Grosso do Sul acaba sendo uma vítima da falta de investimento em infraestrutura e da ineficiência do sistema multimodal de transporte; (Castro, 2019).

c) As vantagens tarifárias não compensam os altos custos logísticos

Os acordos de preferência comerciais da ALADI e do MERCOSUL, por não contemplarem soluções logísticas alternativas, não criaram as condições necessárias para que o produto brasileiro tenha forte presença no norte da Argentina ou do Chile. A produção brasileira está refém dos grandes centros de consumo e perde competitividade quando se destina a mercados mais distantes ou menos tradicionais. De fato, as vantagens tarifárias negociadas não chegam a compensar os altos custos da logística rodoviária e os longos trajetos realizados para assegurar a entrega do produto; (Castro, 2019).

d) Limitações empresariais para o comércio exterior

A carência de serviços logísticos modernos e de operadores multimodais, o baixo número de “tradings” registradas em Mato Grosso do Sul, o número reduzido de empresas locais com experiência internacional e com funcionários experientes no trato de questões afetas ao comércio exterior são debilidades estruturais que devem ser enfrentadas para que Mato Grosso do Sul possa explorar todos os benefícios da criação do Corredor Rodoviário Bioceânico.

As Províncias do norte do Chile e da Argentina e a região do Chaco paraguaio ainda não dispõem de mostruário ou representações comerciais preparadas para responder aos questionamentos dos empresários de Mato Grosso do Sul. Como resultado, é precário o acesso à informação sobre o que os territórios exportam e importam, não há amostras de produtos ou informações sobre oportunidades de investimento. O déficit de conhecimento recíproco e de informação comercial constitui importante debilidade; (Castro, 2019).

e) Falta de integração ferroviária e deficiências da malha brasileira

A conexão ferroviária entre Campo Grande - Salta-Antofagasta suscita a possibilidade de escoamento de carga a granel pelo Pacífico. Essa variante poderia ser explorada se fossem reconstruídas duas pontes na fronteira Argentina-Bolívia e melhorada a malha da Belgrano Cargas, normalizando o trânsito ferroviário interrompido há alguns anos no Terminal C-15. As debilidades identificadas no uso do modal rodoviário poderiam ser compensadas com a integração das malhas ferroviária brasileira, boliviana, argentina e chilena (toda em bitola métrica).

A Malha Oeste apresenta baixa eficiência operacional, o que se reflete em reduzida velocidade (15 km/h) e baixa capacidade de carga. Ademais, a não operação do ramal Ponta Porã-Indubrasil dificulta o escoamento da produção agrícola pelo porto de Concepción, no Paraguai. Esse impedimento é agravado pela restrição ao uso do bitrem no trecho Ponta Porã-Concepción;(Castro.2019).

f) Governança para o Corredor

O Corredor Rodoviário Bioceânico estabeleceu uma conexão e definiu um modal de transporte, o rodoviário. O setor privado procura identificar oportunidades comerciais e de investimento. Os centros acadêmicos estão, igualmente, coordenando ações de apoio ao Corredor. Malgrado esses avanços, ainda é frágil a rede de acordos e convênios entre os territórios, assim como incipientes os contatos das autoridades locais.

g) Descompasso entre os ganhos de produtividade e expansão da área agrícola e a infraestrutura disponível no curto prazo

As cadeias logísticas apresentam problemas de custo de transporte e dificuldades de transbordo entre modalidades que comprometem as vantagens competitivas naturais de Mato Grosso do Sul. Esses problemas se agravam quando a oferta de transporte não acompanha o aumento da produção. Em áreas já ocupadas, aumentos de produtividade acabam comprometendo as cadeias logísticas existentes, enquanto nas novas fronteiras agrícolas a dificuldade é ainda maior devido à falta de novas infraestruturas. (Castro, 2019).

4.6.5 AMEAÇAS

a) Risco de atraso da construção da ponte Porto Murtinho-Carmelo Peralta.

Importante ameaça para o desenvolvimento do Corredor é o eventual atraso da construção da ponte Porto Murtinho-Carmelo Peralta, uma vez que já foram iniciadas as obras de pavimentação da Transchaco (Carmelo Peralta-Loma Plata). Está, portanto, assegurada a integração rodoviária entre Chile, Argentina e Paraguai, mas ainda pendente o início das obras da ponte de acesso ao Brasil; (Castro, 2019).

b) Incertezas relativas à concessão da Malha Oeste

A Rodovia Rumo Malha Oeste necessita urgentemente de novos investimentos para melhorar seu desempenho operacional. A possibilidade de prorrogação do contrato de concessão da ferrovia por mais 30 anos constituiria passo importante para atrair potenciais investidores nacionais e estrangeiros.

Atrasos na negociação das prorrogações podem, portanto, comprometer o aumento do volume de carga transportada pela ferrovia; (Castro, 2019).

c) Incertezas relativas ao Terminal C-15

A descontinuidade ou eventuais atrasos na realização das obras de revitalização do Terminal C-15 (Argentina-Bolívia) afastam a perspectiva de uma integração ferroviária Brasil-Bolívia-Argentina-Chile, capaz de levar grande volume de carga para a Rumo Malha Oeste e os futuros centros de distribuição de carga de Campo Grande e Três Lagoas; (Castro,2019).

d) Manutenção da dependência do modal rodoviário

A infraestrutura do Cone Sul é ainda dominada pelo modal rodoviário. Nesse sentido, pressões geopolíticas que venham a elevar o preço do combustível e as articulações de grupos de pressão para assegurar melhores condições de trabalho e remuneração são ameaças que não devem ser descartadas. A experiência recomenda o desvio gradual da carga para outros modais de transporte (hidroviário e ferroviário), menos dependentes da variação do preço internacional do petróleo ou de pressões sindicais e trabalhistas; (Castro, 2019).

e) Dependência dos portos de Santos e Paranaguá

A produção agrícola de Mato Grosso do Sul depende da revitalização da Rumo Malha Oeste, da melhoria da capacidade de carga da Malha Paulista e dos portos de Santos, Paranaguá, São Francisco e Itajaí. Os portos disponíveis não têm grande profundidade, estando sujeitos a frequentes dragados, e afetados por intensa frequência marítima, o que dificulta as operações de embarque e desembarque. Nesse sentido, constitui séria ameaça a possibilidade de que a produção agrícola do estado cresça e a logística não acompanhe essa expansão. (Castro, 2019).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo fazer um levantamento sobre o Corredor Rodoviário Bioceânico e seus desdobramentos, pois este projeto rodoviário encontra-se em fase de estruturação e implantação, visto que suas obras de infraestrutura ainda estão sendo discutidas e executadas.

Para entender o corredor rodoviário foi necessário fazer uma retomada sobre os antecedentes históricos dos corredores bioceânicos, num contexto da IIRSA a qual tinha o objetivo de organizar a integração da infraestrutura na região e criaram os Eixos de integração que visavam, na sua grande maioria, as interligações interoceânicas. Nesse sentido a IIRSA adotou o modelo de desenvolvimento chamado de regionalismo aberto que foi proposto pela CEPAL nos anos de 1990.

O regionalismo aberto era definido como um processo crescente de interdependência no nível regional promovida por acordos de integração e outras políticas, num contexto de liberalização e desregulação capaz de fortalecer a competitividade dos países da região.

A IIRSA deixou de ser atualizada em 2017 e a Unasul deixou de funcionar em 2018, quando seis países membros decidiram suspender por tempo indeterminado as participações no bloco e outros países anunciaram a saída definitiva. Todos os projetos que envolviam mais de dois países foram paralisados, exceto o corredor rodoviário bioceânico.

O Corredor Bioceânico tem como objetivo criar uma rota rodoviária que conectará quatro países: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Com os objetivos de reduzir o tempo de deslocamento de cargas, melhorar a logística de transporte e elevar a competitividade das exportações para Ásia bem como fomentar o turismo, estimular a criação de fluxos de comércio regional e aprofundar a integração entre os países.

Para o desenvolvimento econômico do Estado de Mato Grosso do sul é estratégico uma saída para o Oceano Pacífico e por esse motivo vem apoiando a realização de ações concretas para a sua efetivação. O Corredor criará importante conexão viária entre o Centro-Oeste brasileiro e o Pacífico. Para o estado de Mato

Grosso do Sul, o Corredor Rodoviário Bioceânico oportunizará ao agronegócio uma saída para o Pacífico, permitindo tanto o escoamento da produção quanto a importação direta de insumos com preços mais competitivos.

Para o Chile, essa nova via incrementará o comércio com os países da região, consolidando os portos chilenos como importante plataforma logística e escoamento da produção regional. O Corredor também favorecerá novas possibilidades comerciais a Argentina, na medida em que cruzará seu território por meio das Províncias de Salta e Jujuy, viabilizando centros logísticos e atraindo investimentos. No Paraguai, o Corredor também melhorará sua infraestrutura e integração da região do Chaco ao resto do país, possibilitando o desenvolvimento socioeconômico.

Em relação aos impactos proporcionados pelo corredor, é notada uma gama de oportunidades para os países envolvidos. No Brasil, especialmente no estado de Mato Grosso do Sul. Mas, apesar da ênfase que se faz de esse desenvolvimento que o corredor poderá proporcionar ao Estado, há um discurso de que esse projeto deve ter um olhar especial para as comunidades locais. Porém o que se nota é que não há muitas ações práticas nesse sentido, talvez por falta de divulgação desse projeto ou por não haver soluções concretas nesse sentido ainda. Mas o que se sabe é que o corredor bioceânico tem como objetivo maior o comércio com a Ásia através do Pacífico e tudo gira em torno da exploração de produtos primários (soja, etc.).

Nesse sentido, vários entraves ainda persistem e podem arruinar todo o projeto como é o caso alinhamento aduaneiro. Primeiro ponto é que as autoridades dos países envolvidos estão se preocupando com o desenrolar das obras de infraestrutura e não estão dando a atenção necessária ao desembaraço aduaneiro. Outro ponto é o de que o desembaraço aduaneiro não se refere apenas a respeito das tarifas alfandegárias, mas, envolve outros órgãos importantes no controle e fiscalização de fronteiras como, por exemplo, a vigilância sanitária, a polícia ambiental, florestal, a secretaria de saúde entre outros. E ao que parecem, esses órgãos pouco estão participando das ações relacionadas ao desembaraço. Há ainda outro fator importante a mencionar é em relação à aduana física. Um dos objetivos do projeto é de escoar produtos com mais agilidade, reduzindo os dias de viagem

pelo oceano, mas, se cada país não abrir mão de ter sua aduana, como é o caso do Brasil e do Paraguai, pois no projeto inicial estava prevista apenas uma aduana no Brasil, essa vantagem pode ficar perdida e a rota não alcançar o objetivo que se propõe, pois, as cargas poderão ficar paradas em aduanas até que haja o despacho.

Outro ponto a destacar é sobre como incluir as comunidades locais no projeto. Haja vista que a maior demanda por produtos para abastecer os mercados asiáticos pode fazer aumentar os conflitos entre ruralistas e indígenas e engolir pequenos proprietários rurais, sem falar no impacto nas comunidades ribeirinhas que vivem da pesca artesanal.

Há de se mencionar outro fator, que é o caso do Brasil ficar dependente economicamente da exportação de produtos primários. Reforçando intrinsecamente os problemas e conflitos internos.

E por fim outro fator importante a ser acrescentados é a falta de diversificação nos meios de transporte de mercadorias e estar quase que exclusivamente dependendo de rodovias para o transporte de produtos.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Diana. PANEZ, Alexander. PEREGALLI, Alessandro. **20 Anos de IIRSA na América do Sul: quem está comemorando?** *Le monde Diplomatique Brasil*. Fev. 2022.

Apontamentos sobre o Corredor Rodoviário Bioceânico: economia, logística, direito, história e turismo. Erick Pusch Wilke (org.). Campo Grande. MS. Life editora, 2022.

ASATO, Thiago Andrade. CONSTANTINO, Michel. DORSA, Arlinda Cantero. MARIANI, Milton Augusto Pasquotto. **Rota de Integração Latino-Americana (RILA) para o desenvolvimento turístico.** Interações, Campo Grande, MS, v. 20, n. especial. P. 45/56, 2019.

ASATO, Thiago Andrade. BORGES, Pedro Pereira. BUZARQUIS, Rodrigo Mussi. MARQUES, Heitor Romero. **Perspectiva da economia criativa e do desenvolvimento local no Corredor Bioceânico.** Interações, Campo Grande, MS. v.20. n. especial.p.193-210.2019.

ALMEIDA, Luciane Pinho. FIGUEIRA, Kátia Cristina Nascimento. TEIXEIRA, Léia Lacerda. Do. **A importância estudo dos impactos sociais junto às comunidades locais dos territórios que integram o Corredor Rodoviário Bioceânico** INTERAÇÕES, Campo Grande, MS, v. 20, n. especial, p. 285-296, 2019.

ASATO, Thiago Andrade. **A Rota Bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística.** Universidade Católica Dom Bosco. Pró- reitoria de pesquisa e pós-graduação. Programa de Pós- graduação em Desenvolvimento Local. Doutorado. Campo Grande, MS. 2021.

ASATO, Thiago Andrade. DORSA, Arlinda Cantero. **Rota Bioceânica Brasil-Paraguai-Argentina-Chile: desafios pela frente sob a ótica do desenvolvimento local.** Multitemas, Campo Grande, MS. V.26, N.64, P.101-122. Set./dez.2021.

ASATO, Thiago Andrade. GONÇALVES, Débora Fittipaldi. WILKE, Erick Pusck. **Perspectivas do Corredor Bioceânico para o desenvolvimento local no Estado**

de MS: o caso de Porto Murtinho. Interações, Campo Grande, MS. V. 20, N. Especial. 2019.

ASATO, Thiago Andrade. BORGES, Pedro Pereira. BUZARQUIS, Rodrigo Mussi. MARQUES, Heitor Romero. **Perspectiva da economia criativa e do desenvolvimento local no Corredor Bioceânico.** Interações, Campo Grande, MS. v.20. n. especial.p.193-210.2019.

AVELAR, Katia. FRIEDE, Reis. MIRANDA Maria Geralda. **Capital social e os desafios do Corredor Bioceânico.** Interações. Campo Grande, MS. V.20.n.2. P.211-224, abri,/jun.2019.

BARROS, Pedro Silva et. al. **Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na Rota de Integração Sul-americana.** Campo Grande: UEMS: Rio de Janeiro: IPEA, 2020. 186 p.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Cinquenta anos de pensamento da CEPAL.** Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro. Editora Record, 2000.vol 2.

BOFF, Ricardo Bruno. **A Integração da Infraestrutura Física na América do Sul e sua influência nas desigualdades entre regiões.** Universidade Federal de Santa Catarina. *Asociación Uruguaya de ciencia política.* Out.2014.

CABREIRA, Fabiane de Oliveira Moreti **Implementação da Rota Bioceânica no Estado de Mato Grosso do Sul: uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações.** Revista Eletrônica da Associação de Geógrafos Brasileiros. Seção Três Lagoas. V.1, n.31,2020.

CAMPOS, Luana. FARIA Alcides. **Rota Bioceânica: o que é e suas impactos diretos e indiretos.** ECOA. 2022. Acesso em: 02/10/2020. Disponível em: <https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos/>

Capital News. **Corredor Bioceânico: pesquisadores identificam desafios da agricultura familiar.** ANJOS, Lethycia. 8/jun./21. Acesso em 18/fev./23 às 07h28min. Disponível em: <https://www.capitalnews.com.br/rural/corredor-bioceanico-pesquisadores-identificam-desafios-a-agricultura-familiar/358091>

CASTRO, Joao Carlos Parkinson de. **Analytical Studies about the Bioceanic Corridor**. Interações. Campo Grande, MS. V.22.n.4, p.1061-1076, out./dez.2021.

CASTRO, Joao Carlos Parkinson de. **Estudo sobre forças, debilidades, oportunidades e ameaças dos quatro territórios atravessados pelo Corredor Rodoviário Bioceânico**. Revista UNIRILA. Mar. 2019.

CARNEIRO, Camilo Pereira. MATOSO, Felipe Pereira. SANTOS, Katiucy. **Os impactos ambientais da IIRSA-COSIPLAN no arco central da fronteira brasileira**. Albuquerque: Revista de História. Vol.10, n.20. Ago./dez. de 2018.

CASTRO, Aline Contti. **O arranjo de financiamento da IIRSA- uma nova arquitetura regional**. UNILA. Campus Parque Tecnológico de Itaipu (PTI), Foz do Iguaçu. 2018.

COSTA, Gabriela Dorneles Ferreira Da. MENGER, Katiele, Rezer. TANCREDI Leticia. **A reformulação dos eixos da IIRSA. COSIPLAN- Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento**. UFRGSMUN UFRGS. *Model United Nations*. ISSN: 2318-3195. V.3. 2015. P.135-168.

COSTA, Carlos Eduardo Lampert. GONZALEZ, Manuel José Farero. **Infraestrutura e Integração regional: a experiência da IIRSA na América do Sul**. Boletim de Economia e Política internacional. BEPI. N.18. Set/Dez.2014.

COUTO. Leandro Freitas. **A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana- IIRSA como instrumento da política para a América do Sul**. Tese de Mestrado. Brasília. UNB e Analista de Planejamento e Orçamento.

CORAZZA, Gentil. **O regionalismo aberto da CEPAL e a inserção da América Latina na globalização**. Ensaio FEE, Porto Alegre, v. 27, n.1, p.135-152. Mai/2006.

CORAZZA, Gentil. HERRERA, Rémy. **O regionalismo aberto da Cepal e a inserção da América Latina na globalização**. 2004. (1994) PDF

COUTO, Joaquim Miguel. **O pensamento desenvolvimentista de Raúl Prebisch**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 16, n. 1 (29), p. 45-64, abr. 2007

Documentos de trabajo: Corredor Rodoviário Bioceânico: caminho do Mato Grosso do Sul à Ásia – Pacífico. BARROS, Pedro Silva. GONÇALVES, Julia Borba. PADULA, Raphael. Samurio, Sofia Escobar. SEVERO, Luciano Wexell. ALADI. CAF. CEPAL. Out.2020. (série: Documentos de trabajo)

Entenda porque Amambai é cenário de conflitos de terras envolvendo indígenas e produtores rurais. BARROS, Renata. G1. MS. Publicada em 25/09/2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2022/09/15/entenda-por-que-amambai-e-cenario-de-conflitos-de-terras-envolvendo-indigenas-e-produtores-rurais.ghtml>

ESTADÃO CONTEÚDO. Paraguai autoriza licitação para a ponte entre Carmelo Peralta e Porto Murtinho. 22/07/2019. Acesso em: 20/05/2020 (ver site)

JUNIOR, Carlos Henrique Ferreira da Silva. JUNQUEIRA, Philipe Alexandre. **Corredor bioceânico: infraestrutura estratégica de integração.** UERJ. ENG. PDF.

LANDA, Beatriz dos Santos. FIGUEIRA, Kátia Cristina Nascimento. LACERDA, Léia Teixeira. ***Propuesta de investigación sobre los impactos educativos y sociales de la Ruta Bioceánica en el territorio indígena Kadiwéu en Porto Murtinho, Brasil.*** INTERAÇÕES, Campo Grande, MS, v. 22, n. 4, p. 1213-1225, out./dez. 2021.

LIMA, Rafael Teixeira. **A integração regional da IIRSA e os capitais do BNDES nos governos de Lula da Silva (2003-2010): subimperialismo do neodesenvolvimentismo brasileiro?** Instituto Latino Americano de Economia e Política (ILAESP): Programa de pós-graduação em integração contemporânea na América Latina (PPGICAL) UNILA. Universidade Federal da Integração Latino Americana. Foz do Iguaçu. 2018.

MARIANO, Marcelo Passini. **O papel do Brasil na integração da infraestrutura da América do Sul: limites institucionais e possibilidades de mudança. O Brasil e Novas Dimensões da Integração regional.** Walter Antônio Desiderá(org.). Rio de Janeiro. IPEA. 2018.

MARIANO, Marcelo Pissini. **O papel do Brasil na integração da infraestrutura da América do Sul: limites institucionais e possibilidades de mudanças. O Brasil e novas dimensões da integração regional.** NETO, Walter Antônio Desiderá (org.). Instituto de Pesquisa Aplicada /IPEA. Rio de Janeiro, 2014.

Money Times. **Brasil pode aumentar exportações com o Corredor Bioceânico** SIMOES, Lucas Eurico. 06./mai./2021. Acesso em: 17/jan./23 às 20h33min. Disponível em: <https://www.moneytimes.com.br/brasil-pode-aumentar-exportacoes-do-agronegocio-com-corredor-rodoviario/>

MONTEIRO, Daniel Macedo Lopes Vasques. **Terra, poder e violência: conflitos no Mato Grosso do Sul e a relação do agronegócio com os kaiowá e Guarani.** Cofins 45, 2020.

OLIVEIRA, Victor Arruda Pereira de. **A integração da infraestrutura física na América do Sul.** UNESP. UNICAMP. PUC. São Paulo, SP. 2016.

PADULA, Raphael. **Da IIRSA ao COSIPLAN da UNASUL: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança. O Brasil e novas dimensões da integração regional.** NETO, Walter Antônio Desiderá (org.). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/IPEA. Rio de Janeiro, 2014.

PAIM, Elisangela Soldatelli. **IIRSA. É esta a integração que queremos?** Núcleo. Amigos da Terra Brasil. Dez.2003.

PADULA, Raphael. **Da IIRSA ao COSIPLAN da UNASUL: a integração da infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança.** O Brasil e novas dimensões de integração. Walter Antônio Desiderá (org). Rio de Janeiro IPEA. 2018.

POZZO, Eloisa Dal. **Novas infraestruturas ajudarão a viabilizar a Rota Bioceânica.** IDESF. 3 de maio de 2022. Disponível em: <https://www.idesf.org.br/2022/05/03/novas-infraestruturas-ajudarao-a-viabilizar-a-rota-bioceanica/>

QUENTAL, Pedro de Araújo. **Dilemas de integração regional na América do Sul: a lógica territorial da IIRSA e suas implicações socioespaciais.** *Consejo Latinoamericano de ciencias sociales.* GLACSO. Buenos Aires. 2013.

RELATÓRIO - **Violência contra os povos indígenas do Brasil - dados de 2019..** Conselho Indigenista do Brasil-CIMI

REVISTA UNIRILA Rede Universitária da Rota de Integração Latino- Americana. **Grupos de Trabalho.** COSTA, Fabio Edir dos Santos. MACIEL, Ruberval Franco. UEMS. 2019.

SALMÓN, Aurelio Echazú. **ZICOSUR: Uma experiência de integração regional.** ZICOSUR. 21 nov./2013. Disponível em: <https://www.souzaaranhamachado.com.br/2013/11/zicosur/>

SANTOS, Daniel Moreira. **Integração de infraestrutura na América do Sul: a influência da IIRSA-COSIPLAN no eixo MERCOSUL-Chile.** UGRGS. 2016.

SENADO FEDERAL. **Nova ponte entre Brasil e Paraguai deve começar a ser construída em 2021.** 02/10/2019. Disponível em: www12.senado.leg.br Acesso em 20/05/2020 as 17h.20mim.

SILVA, Wagner Ferreira Da. **Mato Grosso do Sul: fronteira para o crime organizado.** IDESF. 01/jun./2021 acesso em: 28/10/2021. Disponível em: <https://www.idesf.org.br/2022/07/01/mato-grosso-do-sul-fronteira-estrategica-para-o-crime-organizado/>

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de. **Integração territorial no MERCOSUL: o caso da IIRSA/COSIPLAN.** SOC.&NAT. Uberlândia. Jan./Abri. 2015.

SOUZA, Oswaldo Braga de. **Mato Grosso do Sul é campeão de conflitos com indígenas, mas também em concentração de terras.** Instituto Socioambiental. 15/Set../21. Disponível em: <https://site-antigo.socioambiental.org/pt-br>

UFMS Corredor Bioceânico. Construção multidisciplinar para o Corredor Bioceânico. **Atrativos turísticos podem contribuir para desenvolvimento das regiões alcançadas pelo Corredor Bioceânico.** LEAL, Larissa. 8/jun./20. Acesso em:

17/02/23 às 16h36 min. Disponível em: <https://corredorbioceanico.ufms.br/atrativos-turisticos-podem-contribuir-para-desenvolvimento-das-regioes-alcancadas-pelo-corredor-bioceanico/>

UNASUR-COSIPLAN-API. **Agenda de Projetos Prioritários de Integração.** Conselho Sul-americano de infraestrutura e planejamento. Documento elaborado pela IIRSA e aprovado pelo Comitê coordenador COSIPLAN. BID. CAF. FONPLATA. Nov.2011.

VIEGAS, Anderson. **Expedição de empresários vai testar corredor rodoviário para exportações pelo Pacífico.** G1, MS. 24/08/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/expedicao-de-empresarios-e-autoridades-vai-testar-corredor-rodoviario-para-exportacao-pelo-pacifico.ghtml>

VITTE, Cleodete de Castro Silva. **A IIRSA (Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana): Integração, soberania e território na América do Sul.** XI Encontro nacional da Associação de pós-graduação e pesquisa e planejamento urbano e regional-ANPUR. Salvador. Mai.2005.

Planejamento territorial e os impactos sócios econômicos da IIRSA (Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana) no território brasileiro: atores, conflitos e interesses. UNICAMP. 2005.