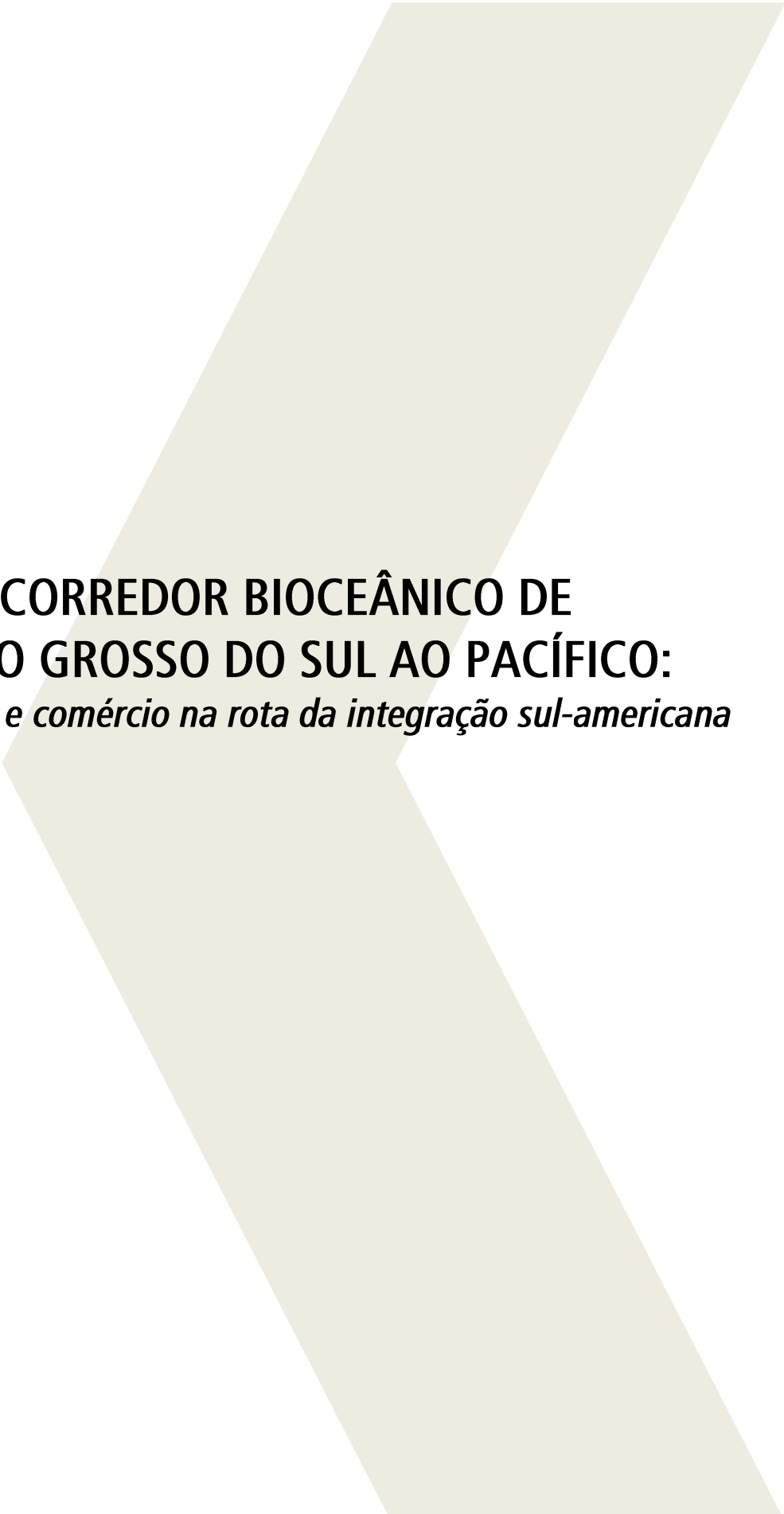


CORREDOR BIOCEÂNICO DE MATO GROSSO DO SUL AO PACÍFICO:

Produção e comércio na rota da integração sul-americana



Pedro Silva Barros
Raphael Padula
Luciano Wexell Severo
Sofia Escobar Samurio
Julia de Souza Borba Gonçalves



**CORREDOR BIOCEÂNICO DE
MATO GROSSO DO SUL AO PACÍFICO:**
Produção e comércio na rota da integração sul-americana

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL

Reitor - Laércio Alves de Carvalho

Vice-reitora - Celi Corrêa Neres

Pró-reitora de Extensão, Cultura e Assuntos Comunitários - Márcia Regina Martins Alvarenga

DIVISÃO DE PUBLICAÇÕES - EDITORA UEMS

Chefe da Divisão de Publicações - Neurivaldo Campos Pedroso Junior

Designer Gráfico - Everson Umada Monteiro

REVISÃO E DIAGRAMAÇÃO

Cristovão Henrique Ribeiro da Silva

Adriano Matias da Silva

FOTOGRAFIAS

Toninho Ruiz

CONSELHO EDITORIAL

Presidente

Edilson Costa

Conselheiros(as)

Adriana Rochas de Carvalho Fruguli Moreira

Ailton de Souza

Alberto Adriano Cavalheiro

Claudia Andrea Lima Cardoso

Cristiane Marques Reis

Estela Natalina Mantovani Bertoletti

Everson Umada Monteiro

Márcia Regina Martins Alvarenga

Marcos Antonio Nunes de Araujo

Suzylene Dias de Araújo

GOVERNO FEDERAL

Ministério da Economia

Ministro Paulo Guedes



Fundação pública vinculada ao Ministério da Economia, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidente

Carlos von Doellinger

Diretor de Desenvolvimento Institucional

Manoel Rodrigues Junior

Diretora de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia

Flávia de Holanda Schmidt

Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas

José Ronaldo de Castro Souza Júnior

Diretor de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais

Nilo Luiz Saccaro Júnior

Diretor de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura

André Tortato Rauen

Diretora de Estudos e Políticas Sociais

Lenita Maria Turchi

Diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais

Ivan Tiago Machado Oliveira

Assessor-chefe de Imprensa e Comunicação

André Reis Diniz

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Como citar a obra: Barros, Pedro Silva et al. Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: Produção e comércio na rota da integração sul-americana. Campo Grande: UEMS ; Rio de Janeiro: Ipea, 2020. 186 p.

Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico : produção e comércio na rota da integração sul-americana / Pedro Silva Barros ... [et al.] – Campo Grande : UEMS ; Brasília : Ipea : 2020. 186 p. : il., gráfs., mapas, color.

Inclui Bibliografia.

ISBN: 978-65-89374-07-7

1. Corredor Bioceânico. 2. Integração Regional. 3. Desenvolvimento Regional. 4. Mato Grosso do Sul. 5. Pacífico. I. Barros, Pedro Silva. II. Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul. III. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

CDD 337

Ficha catalográfica elaborada por Andréa de Mello Sampaio CRB-1/1650

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/978-65-89374-07-7>

As publicações do Ipea estão disponíveis para download gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos).

Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte.

Reproduções para fins comerciais são proibidas.

Direitos reservados a
Editora UEMS
Bloco A - Cidade Universitária
Caixa Postal 351 - CEP 79804-970 - Dourados/MS
(67) 3902-2698
editorauems@uems.br
www.uems.br/editora

Pedro Silva Barros
Raphael Padula
Luciano Wexell Severo
Sofia Escobar Samurio
Julia de Souza Borba Gonçalves

**CORREDOR BIOCEÂNICO DE
MATO GROSSO DO SUL AO PACÍFICO:**
Produção e comércio na rota da integração sul-americana



Sumário

PREFÁCIO	7
APRESENTAÇÃO	9
INTRODUÇÃO.....	13
1. GT CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO: ANTECEDENTES, ATORES E INTERESSES NO PROJETO DE INFRAESTRUTURA	20
1.1 A relevância do Corredor Rodoviário Bioceânico desde a perspectiva da Geopolítica	30
1.2 A importância geográfica do Mato Grosso do Sul na região sul-americana.....	38
1.3 A importância do Corredor Rodoviário Bioceânico para o Paraguai	41
1.4 A importância do Corredor Rodoviário Bioceânico para a Argentina	44
1.5 A importância do Corredor Rodoviário Bioceânico para o Chile	47
2. INTEGRAÇÃO EM INFRAESTRUTURA NA AMÉRICA DO SUL: PROJETOS EXISTENTES NA IIRSA	52
2.1. Modal Rodoviário	55
2.1.1. Corredor Rodoviário Bioceânico (Brasil-Paraguai-Argentina-Chile).....	55
2.1.2 Trecho Mato Grosso do Sul - Paraguai – Bolívia - Chile.....	59
2.1.3 Eixo Mato Grosso do Sul e países da Hidrovia Paraguai-Paraná (sentido Norte-Sul)	61
2.2 Modal Ferroviário	63
2.2.1 Corredor Ferroviário Paranaguá-Antofagasta	64
2.2.2 Corredor Ferroviário Bioceânico Central.....	66
2.3 Modal Hidroviário e Fluvial.....	69
2.3.1 Melhoramento de hidrovias.....	69
2.3.2 Portos Fluviais.....	73
3. DESEMPENHO COMERCIAL DO MATO GROSSO DO SUL ENTRE 2010 E 2019	78
3.1 Dados sobre o comércio internacional do Mato Grosso do Sul.....	80
3.2 Principais compradores do Mato Grosso do Sul.....	83
3.3 Principais vendedores para o Mato Grosso do Sul	90
3.4 Comércio do Mato Grosso do Sul com Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai	93
3.5 Estudo inicial sobre as possibilidades de complementação comercial entre Mato Grosso do Sul e Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai	105
4. ANÁLISE SOBRE OS PRODUTOS SELECIONADOS E AS SUAS POTENCIALIDADES PARA O ENCADEAMENTO PRODUTIVO E AS EXPORTAÇÕES NA REGIÃO DO CORREDOR.....	112
4.1 Celulose	117
4.2 Soja.....	124
4.3 Proteínas animais: carnes, peixes e miudezas de frango	133
4.4 Minério de ferro.....	145
4.5 Fertilizantes	149
4.6 Lítio.....	158
4.7 Sal	166
4.8 Ganhos do Corredor Rodoviário Bioceânico para a articulação produtiva e a exportação de produtos selecionados.....	171
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	176

PREFÁCIO

A ROTA DE OPORTUNIDADES SE TORNOU UMA ROTA DE POSSIBILIDADES

Jaime Verruck

Os grandes movimentos na dinâmica geopolítica mundial são fruto de pensamentos audaciosos e inovadores que, por vezes, acabam aguardando por décadas para encontrarem o ambiente político-econômico e o momento histórico mais adequados para eclodir. Hoje, já na segunda década dos anos 2000, o Estado de Mato Grosso do Sul se vê no epicentro das futuras transformações econômicas e sociais que serão proporcionadas pelo Corredor Rodoviário Bioceânico.

Há quase um século, o território sul-mato-grossense já era apontado por Mário Travassos, pioneiro da geopolítica no Brasil, como “futura plataforma”, com as condições favoráveis para obter “a significação político-econômica de uma Santos mediterrânea”. Agora, a Rota Bioceânica, marca adotada pelo Governo do Estado de Mato Grosso do Sul e por autoridades dos países por onde ela passa, tornou-se um projeto estratégico nacional, criando uma nova alternativa para que os produtos brasileiros acessem o mercado asiático. Daí a importância da articulação entre os governos do Brasil, Paraguai, Argentina e do Chile.

No entanto, mais do que uma alternativa logística competitiva para o escoamento e entrada de produtos por meio do Pacífico, os cerca de 2,4 mil km de trajeto, no centro da América do Sul, devem também gerar uma integração de regiões com demandas de investimentos públicos e privados que proporcionem geração de renda e melhoria da qualidade de vida, como o sudoeste sul-mato-grossense, o Norte do Paraguai, o Norte da Argentina e a região central chilena.

A Rota tem um papel fundamental de integração latino-americana, mas também surge como uma política estratégica para essas regiões de cada um desses países. Estamos falando de integração e desenvolvimento local dessas áreas. É uma rota de oportunidades e possibilidades para que os governos nacionais e também a população, se apropriem desse processo de desenvolvimento econômico e social.

Todo esse panorama, bem como as ações multilaterais necessárias para a viabilização e efetiva concretização dessa Rota são apresentados nesta publicação “Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana”, do Ipea. Mais do que um diagnóstico aprofundado, ela se posiciona como uma referência fundamental que aponta as oportunidades de desenvolvimento de novas cadeias produtivas, especialmente em território sul-mato-grossense e nos estados e países adjacentes.

Organizada pelo pesquisador Pedro Silva Barros (IPEA), com a colaboração dos professores Raphael Padula (UFRJ), Luciano Wexell Severo (UNILA), Sofia Escobar Samurio (IPEA) e Julia de Souza Borba Gonçalves (IPEA), esta publicação nos apresenta um mapeamento de oportunidades de negócios com os países vizinhos, a possibilidade de expansão de comércio, bem como formas de aproveitar a proximidade para criar complementariedade produtiva entre os países. Esses ganhos por meio da integração

econômica entre o Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, geram novas oportunidades para os governos e os setores produtivos desses países, que podem ser desenvolvidas a partir desse processo.

Como este livro nos apresenta, a expansão da matriz econômica brasileira, sobretudo com uma participação mais ativa dos setores econômicos sul-mato-grossenses, cria uma condição *sine qua non* para a viabilização de uma maior integração econômica sul-americana, que é a resolução de problemas relativos à infraestrutura regional, de logística, de transportes, além das estruturas de armazenagem e criação de centros de distribuição.

A adequação na infraestrutura vai proporcionar o impulso necessário ao comércio regional. Nesse sentido, o Ipea, ao diagnosticar a estrutura atual e mostrar as oportunidades que podem ser obtidas, nos fornece uma contribuição ímpar, que não somente dimensiona as infraestruturas da forma mais adequada, mas aponta para as novas direções e trajetórias de desenvolvimento quais modais poderão ser proporcionados à região e quais os tipos de integração são possíveis em nível local e internacional.

Foram anos de mapeamento das relações intersetoriais entre os países sul-americanos, em especial com a economia de Mato Grosso do Sul. Com essa preciosa ferramenta em mãos, os gestores públicos têm ainda a indicação dos setores nos quais, atualmente, não há complementariedade, mas que possuem potencial para a implementação de políticas estratégicas para o desenvolvimento de encadeamentos produtivos e maior agregação de valor e geração de renda.

Para o empreendedor, essa publicação permite identificar os setores onde já existe algum tipo de relação comercial de compra e venda de produtos, bem como de insumos, sejam em Mato Grosso do Sul ou nos países vizinhos. O processo de integração das cadeias produtivas da região, de forma a proporcionar ganhos de competitividade, rentabilidade e de transformação social em setores como alimentos, metalurgia e indústria química.

Esta obra fornece subsídios necessários para que, em tempos de escassez de recursos e dificuldades inerentes a cada tempo, os gestores públicos e o setor privado otimizem suas ações e elenquem prioridades estratégicas de curto, médio e longo prazos. Interessante destacar que ela desponta no momento em que grandes ações estruturantes saem definitivamente do papel para se concretizarem de fato, sendo a mais a simbólica delas a construção da ponte sobre o Rio Paraguai que vai conectar os municípios de Porto Murtinho, no Brasil, a Carmelo Peralta, no lado paraguaio, a ser concluída em 2024.

Ressalto a importância da sinergia do trabalho de gestão para as futuras gerações, realizado pelo Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, em conjunto com o governo federal, por meio do Ministério das Relações Exteriores e demais órgãos de desenvolvimento, em parceria com as instituições de ensino e pesquisa e representações do setor produtivo brasileiro e sul-americano e as autoridades dos governos do Paraguai, Argentina e Chile. Sem o empenho e o foco num objetivo comum, não seria possível a proposição de um novo paradigma de integração da América do Sul.

Jaime Verruck

Economista, Mestre em Economia Rural pela UFRGS e Doutor em Desenvolvimento e Planejamento Territorial pela Universidad Complutense de Madrid. É Secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar do Governo do Estado de Mato Grosso do Sul.

APRESENTAÇÃO

CORREDOR BIOCEÂNICO DE MATO GROSSO DO SUL AO PACÍFICO: PRODUÇÃO E COMÉRCIO NA ROTA DA INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

Pedro Silva Barros

“E o sul de Mato Grosso muito bem se pode definir como a futura plataforma onde receberemos tudo que tivermos de carrear para Santos. Nesse particular, o sector compreendido entre Corumbá, Campo Grande e Ponta Porã há de ter, num futuro não remoto, a significação político-econômica de uma Santos mediterrânea.”

Mário Travassos, Projeção Continental do Brasil

Essas palavras do pioneiro da geopolítica no Brasil, em seu texto clássico dos anos 1930, inspiraram este livro.

Passado quase um século, parece que o antagonismo entre Atlântico e Pacífico começa a ser superado por corredores rodoviários em regiões pouco desenvolvidas.

O corredor rodoviário bioceânico é um projeto de integração física que conectará Porto Murtinho (Mato Grosso do Sul) com os portos do Norte do Chile, próximos ao trópico de Capricórnio.

A primeira estrada que cruza o chaco paraguaio no sentido Leste-Oeste está sendo pavimentada, obra que deve terminar em 2022. Os trechos da Argentina e Chile estão prontos e precisam de rápidas melhorias.

Os recursos para a ponte entre o Porto Murtinho no Brasil e Carmelo Peralta no Paraguai estão aprovados por Itaipu Binacional. Se prevê que a obra completa estará pronta em 2023.

A concretização dessa rota de Porto Murtinho e de outros corredores entre o Brasil e o Pacífico é a extensão das Monções, as expedições fluviais bandeirantes que nos séculos passados ligavam São Paulo ao Mato Grosso, é o passo seguinte da Marcha para Oeste planejada por Getúlio Vargas, é o capítulo não escrito de Extremo Oeste, obra póstuma de Sérgio Buarque de Holanda.

Nas últimas quatro décadas o investimento em infraestrutura na América Latina tem sido muito menor do que a média mundial e bastante abaixo das necessidades da região.

Faz 20 anos, durante a Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, liderada pelo Brasil, foi criada a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), com o objetivo de organizar a integração de infraestrutura na região.

Há dez anos, 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 passassem a envolver diretamente a participação dos governos e tratar que os projetos seguissem uma orientação político-estratégica.

Ainda que com o mérito de reunir uma carteira com mais de 500 projetos de infraestrutura anualmente atualizados, os investimentos não aumentaram na velocidade planejada.

A IIRSA deixou de ser atualizada em dezembro de 2017, momento em que os ministros de planejamento da América do Sul se reuniram pela última vez, às vésperas do colapso da Unasul e da governança regional em infraestrutura.

Todos os projetos que envolvem mais do que dois países foram paralisados, exceto o corredor rodoviário bioceânico, rota Porto Murtinho-Portos do Norte do Chile.

O projeto desse corredor foi formalizado em 2015 para viabilizar o desenvolvimento de regiões que não foram adequadamente incluídas nos processos de integração nacional e regional, como são os casos do Centro-Oeste brasileiro, do chaco paraguaio, do noroeste argentino e do Norte chileno.

O Grupo de Trabalho (GT) criado pelos presidentes de Argentina, Brasil, Chile e Paraguai resistiu a mudanças de governo e orientação política nos quatro países. A explicação dessa excepcionalidade passa por mudanças geoeconômicas globais, pelo dinamismo econômico de Mato Grosso do Sul e das regiões vizinhas e pelo compromisso de seus governos subnacionais.

O enorme dinamismo econômico asiático recente tem exercido um poder de atração impressionante. Em 2000, menos de 2% das exportações do Brasil iam para a China. Prestes a terminar o ano 2020, o gigante asiático tem respondido sozinho por 34% do total das vendas brasileiras.

Neste ano, pela primeira vez na história, mais da metade das exportações de Mato Grosso do Sul tem sido para a China, e mais de 2/3 para a região Ásia Pacífico como um todo. Esse movimento é um dos fatores da ascensão do Centro-Oeste brasileiro, agroexportador, nas últimas quatro décadas. Período que coincide com o declínio relativo das regiões industrializadas do Sul e Sudeste. Essas características têm sido intensificadas no último período.

Se as exportações totais do Brasil caíram 7% nos oito primeiros meses de 2020 comparados a 2019, as exportações de Mato Grosso do Sul aumentaram 13% no mesmo período.

Se as importações de todos os estados do Brasil estão caindo muito em 2020, as compras de fertilizantes estão subindo, particularmente em Mato Grosso do Sul.

O estado aumentou em 60% as importações de fertilizantes de potássio neste ano. O principal fornecedor desse produto é o Canadá. O trajeto se inicia em Vancouver, cruza o Canal do Panamá para desembarcar em Santos e percorrer mais de mil quilômetros para chegar às fazendas do centro de Mato Grosso do Sul.

Pode ser mais econômico e rápido chegar aos portos do Norte do Chile e percorrer 1.400 quilômetros para estar em Porto Murtinho (MS). Mais ainda para as províncias de Salta e Jujuy e para o chaco paraguaio.

A representação política de Mato Grosso do Sul, como das regiões do corredor nos países vizinhos, tem sabido atuar de forma pragmática, superando a fragmentação política que caracteriza a conjuntura sul-americana. Mato Grosso do Sul ocupa posições importantes para a viabilização política do corredor. A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, tem sobressaído pela aproximação ao nosso principal parceiro comercial. O presidente da comissão de relações exteriores do Senado, Nelson Trad Filho, tem evitado, em seu âmbito de atuação, a ideologização exacerbada da política externa brasileira. Carlos Marun, conselheiro de Itaipu, tem atuado desde quando era deputado para garantir financiamento para a construção da ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, uma das principais obras do corredor. Em comum, os três têm vida política no Mato Grosso do Sul.

Este livro é um esforço do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), de sua Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais e de seu Projeto “Integração Regional: o Brasil e a América do Sul”. Deve ser entendido como fruto da participação do Ipea nas VII, VIII e IX Reuniões do GT, realizadas em Assunção, Campo Grande e Santiago (virtual), da interação com as delegações da Argentina, Brasil, Chile e Paraguai, de visitas ao Mato Grosso do Sul e de pesquisas anteriormente realizadas pelos autores.

A apresentação deste livro na Mesa 2 “Produção e Comércio” do GT do Corredor Bioceânico foi compromisso assumido pelo Ipea em consonância com sua missão institucional de *aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro, por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas*.

O Projeto “Integração Regional: o Brasil e a América do Sul” agradece o apoio do coordenador nacional do Brasil junto ao GT do Corredor Bioceânico, João Carlos Parkinson de Castro, e da Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Eventuais erros aqui presentes são de inteira responsabilidade da coordenação do projeto.

O desafio é que o corredor bioceânico seja um catalisador de uma rede de desenvolvimento que amplie seus benefícios para além dos setores exportadores já consolidados, como soja, celulose e carnes tradicionais.

Ao mesmo tempo que o corredor dá mais competitividade para as exportações, abre oportunidades para o fomento do comércio intrarregional (que está em queda nos últimos anos), desenvolvendo cadeias regionais de valor.

O corredor permitirá a articulação da pequena e média produção do Centro-Oeste brasileiro, Paraguai e noroeste da Argentina com cadeias produtivas chilenas que já têm logística estruturada em mercados asiáticos.

Por exemplo, carnes exóticas produzidas no Pantanal, que não tem escala suficiente para alcançar mercados asiáticos, se apoiarão nas redes dos exportadores de peixes chilenos. A

produção de lácteos do Chaco paraguaio será expandida para os mercados do Oeste brasileiro e Norte chileno.

O corredor rodoviário será muito mais bem aproveitado se articulado com ferrovias e hidrovias. O primeiro comandante da Academia Militar de Agulhas Negras enxergava o Mato Grosso como a grande esquina do Brasil, em pleno coração da massa continental. É o espaço onde se cruzam os caminhos entre o Atlântico e o Pacífico e as bacias platina e amazônica.

O dinamismo agrícola, a demanda asiática e as obras de infraestrutura em curso poderão marcar, finalmente, o início do que o Capitão Travassos dos anos 1930 vislumbrou como a Era Mato-Grossense. É uma grande satisfação poder contribuir com a construção desse tempo.

Brasília, novembro de 2020

Pedro Silva Barros

Coordenador do Projeto “Integração Regional: o Brasil e a América do Sul” da
Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais do Instituto de
Pesquisa Econômica Aplicada

INTRODUÇÃO

O presente livro tem como objetivo apresentar os resultados da pesquisa sobre os impactos e oportunidades decorrentes da construção do Corredor Rodoviário Bioceânico que liga Porto Murtinho (MS) e os portos do Norte do Chile, próximos ao trópico de Capricórnio, 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 tem o potencial de ajudar a viabilizar o desenvolvimento de regiões que não foram adequadamente incluídas nos processos de integração nacional e regional, como o é o caso do Centro-Oeste brasileiro.

Ao conectar as regiões mediterrâneas do subcontinente sul-americano entre si e aos portos do Atlântico e, especialmente, do Pacífico, as obras de infraestrutura do Corredor Rodoviário Bioceânico permitem 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. Também potencializaria a criação de Cadeias Regionais de Valor, assim como a melhor inserção dos países do Corredor nas Cadeias Globais de Valor.

Este estudo está centrado no papel que o Mato Grosso do Sul pode exercer para o desenvolvimento regional através do Corredor Rodoviário Bioceânico, em particular, as oportunidades de integração comercial e produtiva entre os diferentes estados (Brasil), províncias (Argentina), regiões (Chile) e departamentos (Paraguai). Ademais, examinou-se alguns produtos selecionados, pelo seu potencial produtivo e ou comercial, por exemplo, a Soja, a Celulose, o Lítio, dentre outros.

Analisa-se o período de 2010 a 2019, com especial ênfase nos últimos dois anos. De forma geral, almeja-se contribuir com a formulação de políticas públicas relacionadas às iniciativas de integração do Brasil com a América do Sul, focando-se na atuação do GT do Corredor Rodoviário Bioceânico, que é a instância na qual surge o projeto e sua execução é debatida.

A principal fonte utilizada para identificar as obras potenciais e seu estado atual foi o banco de dados da IIRSA do Conselho de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan) da União de Nações Sul-Americanas (Unasul), por ser considerado o banco de dados mais completo sobre os projetos de infraestrutura. A concepção estruturante sobre infraestrutura passou a figurar nos documentos da Unasul a partir da formalização do Cosiplan em 2010.

A IIRSA foi criada em dezembro de 2000, em decorrência da Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul em agosto do mesmo ano, e foi uma iniciativa do governo brasileiro com o objetivo de discutir a integração de infraestrutura na América do Sul. Em 2010, a IIRSA foi incorporada ao COSIPLAN, de modo que as discussões sobre infraestrutura passaram a envolver diretamente a participação dos governos e que os projetos seguissem uma orientação político-estratégica (BARROS; PADULA; SEVERO, 2011).

Nesse período, observou-se momento de expansão de mecanismos regionais e inclusão de novos temas na agenda de integração regional na América do Sul, a fim de buscar a integralidade da região. No Mercado Comum do Sul (Mercosul), criaram-se o Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul (Focem) em 2005; a formação do Parlamento do Mercosul (Parlasul) em 2006; criação do Instituto Social do Mercosul em 2007; o Programa Regional de Integração Produtiva, em 2008; e o Plano Estratégico de Ação Social, em 2011. Foram criadas a Comunidade de Nações Sul-Americanas (CASA), que logo se tornou Unasul, assim como a Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (Celac) em um sentido mais amplo de cooperação política regional (BARROS; RAMOS, 2013).

Atualmente a América do Sul tem passado por um período de instabilidades políticas que levam à fragmentação das mencionadas instâncias de integração regional, em que se destacam o esvaziamento da Unasul e da Celac, ao mesmo tempo em que foram criados o Grupo de Lima e o “Foro para el Progreso de América del Sur” (Prosul), e retomada da

Organização dos Estados Americanos (OEA) e de seus mecanismos para buscar a gerenciamiento de crises na região (BARROS; GONÇALVES, 2019).

A última reunião de ministros da Unasul foi a reunião do Cosiplan, em 7 de dezembro de 2017. Na declaração dessa VII reunião ordinária de ministros, destacou-se a importância do trecho entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta no processo de integração física regional (UNASUL, 2017a)

Na ocasião, os ministros também aprovaram a nova configuração da Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API), o Plano de Ação Estratégico (PAE) 2012-2022 ajustado ao ano de 2017. O documento em questão apresenta os avanços desde a constituição do Cosiplan visando maior integração da região para o ano de 2022. Como parte do exercício da Presidência Pro Tempore, a Argentina apresentou o cronograma de atividades para o ano de 2018 (UNASUL, 2017b, 2017c, 2017d, 2017e).

Contudo, apesar da fragmentação da governança regional recente (BARROS; GONÇALVES; SAMURIO, 2020), observam-se esforços para preservar o acervo sobre integração regional, tal como destacado pelos presidentes sul-americanos na “Declaração Presidencial sobre a Renovação e o Fortalecimento da Integração de América do Sul”, afirmando que se priorizará a integração em matéria de infraestrutura no Prosul: “reconhecemos os aportes dos processos anteriores de integração sul-americana, assim como a necessidade de preservar seu acervo,” de forma que “esse espaço abordará de maneira flexível e com caráter prioritário temas de integração em matéria de **infraestrutura**, energia, saúde, defesa, segurança e combate ao crime, prevenção e gerenciamento de desastres naturais”¹, destacando primeiramente a importância dos projetos de infraestrutura (MINREL, 2019a).

A integração em infraestrutura foi um dos temas centrais abordados durante a I Reunião de Presidentes da América do Sul, no ano 2000 quando criou-se o Plano de Ação da IIRSA:

Integração e desenvolvimento da infraestrutura física são duas linhas de ação que se complementam. A formação do espaço econômico ampliado sul-americano almejado pelas sociedades da região dependerá da complementação e expansão de projetos existentes e da identificação de novos projetos de infraestrutura de integração (ITAMARATY, 2000, p. 170).

¹ Tradução nossa.

Observa-se que a integração física regional é um tema fundamental para a viabilização do desenvolvimento na América do Sul, por essa razão desde a I Reunião de Presidentes de América do Sul (2000) até a recente Prosul (2019) tem se mantido como um tema prioritário para os Estados tanto em períodos de convergência como de divergência política, marcados pela expansão de mecanismos, instabilidades políticas e fragmentação à integração.

Também se observa continuidade no diálogo Mercosul-Aliança do Pacífico, iniciado em 2014, e a conformação do Grupo de Trabalho (GT) do Corredor Rodoviário Bioceânico, dando continuidade aos temas de longa data: integração física e comercial. O GT do Corredor Rodoviário Bioceânico foi instituído pelos presidentes de Argentina, Brasil, Chile e Paraguai paralelamente à Cúpula do Mercosul, em Assunção, em dezembro de 2015. Assim como consta na “Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos”, os presidentes definiram como objetivo do GT impulsionar a integração regional em matéria de infraestrutura entre portos do Atlântico e Pacífico (ITAMARATY, 2015).

Os trechos contemplados pelo projeto são aqueles que já eram tratados nos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) articulados no IIRSA, que está no COSIPLAN da Unasul, tal como o Eixo de Capricórnio, o Interoceânico Central e o Mercosul-Chile.

O GT do Corredor Rodoviário Bioceânico é o único projeto de infraestrutura que agrupa mais de dois países e que se reúne periodicamente apesar do movimento de fragmentação da região atualmente, mantendo uma agenda de trabalho e obras e execução, inclusive durante o excepcionalmente difícil ano de 2020.

O GT do Corredor Rodoviário Bioceânico se estrutura em 5 Mesas de Trabalho, as quais se reúnem com regularidade: 1) Infraestrutura, Transporte e Logística; 2) Produção e Comércio; 3) Simplificação dos Procedimentos Aduaneiros; 4) Rede de Universidades; e 5) Turismo. As reuniões do GT e de suas mesas permitem participação ampla de setores da sociedade civil brasileira e regional nas discussões: representantes do governo nacional, estadual e municipal do MS; parlamentares; representantes de Universidades; lideranças sociais; e representantes de agências de viagens (CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO, 2020).

Na VIII Reunião, o IPEA coordenou e participou da Mesa “Produção e Comércio”, em que se expôs o estudo sobre potencialidades do Corredor Rodoviário Bioceânico para o

comércio exterior brasileiro, especialmente para Mato Grosso do Sul, a partir da identificação dos produtos exportados e importados, pelo país e pelo estado em questão, aos vizinhos e para outros países - principalmente os que se localizam no Pacífico. Os produtos selecionados foram: celulose, soja, minério de ferro, carnes de gado e de galinha, no caso das exportações brasileiras, e fertilizantes, lítio, sal, óleos de peixe, no caso das importações (IPEA, 2019).

Foram avaliados os potenciais de utilização de cadeias logísticas de distribuição consolidadas pelo Chile na Ásia-Pacífico para a exportação de produtos do Mato Grosso do Sul que ainda não estão presentes em alguns desses mercados. Também se analisou a possibilidade do estado se tornar centro logístico e de processamento de produtos e insumos vindos da Ásia-Pacífico e Cone Sul com destino a outros estados brasileiros.

O presente estudo se estrutura em quatro seções. A primeira parte consiste em uma revisão dos antecedentes da criação do GT do corredor e das reuniões que foram realizadas até o momento (2020) e como o Corredor Rodoviário Bioceânico se insere nas discussões atuais sobre integração regional, como a aproximação do Mercosul com a Aliança do Pacífico. Também se discute a importância de corredores bioceânicos para a integração de forma geral e nos casos específicos do Brasil (Mato Grosso do Sul), Argentina (províncias do Noroeste), Chile (regiões do Norte) e Paraguai (região ocidental).

A segunda parte, debate a integração em infraestrutura na América do Sul, focando nas obras de infraestrutura que envolvem o Mato Grosso do Sul e dizem respeito à integração dessa região com os países vizinhos e que possibilitam o acesso aos oceanos Atlântico e Pacífico.

Na terceira parte, apresentam-se os dados de comércio do Mato Grosso do Sul com o mundo e com os países vizinhos, Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai para o período de 2010 a 2018. Estudaram-se as principais categorias comercializadas assim como as principais vias de entrada e saída dos fluxos comerciais. São analisadas as possibilidades de complementação comercial entre Mato Grosso do Sul e os países do Corredor a partir do cruzamento de dados dos principais produtos exportados pelo estado brasileiro e as importações dos mesmos por parte da Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai com base nos dados de 2018 e 2019.

A quarta seção, corresponde à análise dos produtos selecionados, com destaque para o Lítio, Celulose, Soja, Minério de Ferro e Carne, a sua importância relativa assim como seu potencial comercial e produtivo no mercado mundial, no Brasil e no Mato Grosso do Sul, especificamente.



**1. GT Corredor Rodoviário Bioceânico:
antecedentes, atores e interesses no
projeto de infraestrutura**

1. GT Corredor Rodoviário Bioceânico: antecedentes, atores e interesses no projeto de infraestrutura

Tal como consta na “Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos”, os presidentes definiram que o objetivo do Grupo de Trabalho (GT) do Corredor Rodoviário Bioceânico seria impulsionar a integração regional em matéria de infraestrutura e, assim, a conexão física entre portos do Atlântico e Pacífico. Os trechos integrantes do corredor viário são: Campo Grande - Porto Murtinho (Brasil) - Carmelo Peralta - Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo (Paraguai) - Misión La Paz - Tartagal – Jujuy - Salta (Argentina) – Sico - Jama - Puertos de Antofagasta – Mejillones - Iquique (Chile) (ITAMARATY, 2015).

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 (Chile) (GORE ARICA Y PARINACOTA, 2016), e os trechos contemplados são aqueles que já existiam na carteira de projetos do Cosiplan da Unasul.

A criação do GT do Corredor Rodoviário Bioceânico se dá no marco da iniciativa do governo chileno da época de promover uma “Convergência na Diversidade” entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico, considerando que os “eixos de integração e desenvolvimento do Cosiplan e, em especial, os Corredores Bioceânicos constituem ferramentas centrais e indispensáveis para materializar esse objetivo de interesse comum” (ITAMARATY, 2015).

O trecho entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta é, inclusive, ressaltado nas declarações conjuntas entre autoridades brasileiras e seus pares do Chile e da Argentina, porque se entende que esta construção é essencial para viabilizar o Corredor Rodoviário Bioceânico e, dessa forma, reforçar as relações bilaterais entre os mesmos.

Principalmente para o Chile, o Corredor Rodoviário Bioceânico é tido como o projeto de infraestrutura prioritário para impulsionar a convergência entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico, na qual o Brasil e o Chile têm desempenhado um importante papel, e também para a própria relação bilateral entre os países, de forma a conectar a região Centro-Oeste do Brasil ao Norte do Chile. A convergência de processos sub-regionais (Mercosul, Comunidade Andina, Aliança Bolivariana, Aliança do Pacífico, Unasul) foi tratada em reunião presidencial da Unasul, em dezembro de 2014, com o objetivo de eliminar

duplicidades, somar esforços e preservar fortalezas seletivas parte de uma avaliação de seus objetivos fundacionais e visões de longo prazo, estruturas, de recursos institucionais, agendas e normativa (COMUNIDAD ANDINA, 2015).

Apesar dos encontros ministeriais e presidenciais entre Mercosul e Aliança do Pacífico se limitarem aos aspectos comerciais da aproximação entre os blocos (GONÇALVES, 2019), o Corredor nasce com a proposta de viabilizá-la e contribuir para o desenvolvimento regional.

Nos estudos divulgados pela CEPAL sobre a aproximação Mercosul e Aliança do Pacífico, menciona-se a importância de corredores binacionais e transoceânico como projetos de infraestrutura para viabilizar tal aproximação, além “fortalecer a articulação de programas e projetos para a integração em infraestrutura no marco do Cosiplan² (CEPAL, 2014). Ainda que não haja menção direta ao GT Corredor Rodoviário Bioceânico, este é o único projeto que existe e que está em discussão contínua desde 2015 (CEPAL, 2014, 2018).

A menção ao Corredor Rodoviário Bioceânico como projeto para promover a convergência entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico foi ressaltada em documentos assinados pelas partes no marco das Cúpulas do Mercosul. Além da “Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos” de 2015, os presidentes de Argentina, Brasil e Paraguai e o ministro de Relações Exteriores do Chile assinaram a “Declaração de Brasília sobre Corredores Bioceânicos” em 2017 para reafirmar a priorização deste projeto de infraestrutura para aproximar ambos blocos e instruir os trabalhos a serem realizados para as reuniões posteriores, assim como a necessidade de contar com um plano piloto “com o propósito de acelerar os procedimentos aduaneiros e promover inspeção e controle fronteiriço eficiente e eficaz” (ITAMARATY, 2015, 2017).

É, portanto, o único projeto de infraestrutura específico que conta com duas declarações presidenciais. Em 2015, já no primeiro parágrafo os mandatários “reiteram seu decidido compromisso com o progresso de integração regional, por meio das atividades no âmbito da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o Conselho de Planejamento da Unasul (COSIPLAN)” (ITAMARATY, 2015).

Em contraste, a segunda declaração foi assinada poucos dias após a última reunião ministerial do Cosiplan, em um momento que a crise da Unasul se agravava. Em 2017, os

² Tradução nossa.

presidentes preferiram apresentar o projeto de infraestrutura que envolve os quatro países como “um corredor rodoviário bioceânico demonstra, de forma concreta, como se pode promover a convergência do Mercosul com a Aliança do Pacífico” (ITAMARATY, 2017) e omitem a Unasul e o Cosiplan. Enquanto a primeira declaração cita três vezes o Cosiplan, a segunda declaração, logo no primeiro parágrafo, menciona a convergência Mercosul e Aliança do Pacífico, e não aborda o conselho em todo o documento.

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). Dito mecanismo 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 aos mercados da Bacia do Pacífico (SAFAROV, 2000).

A Zicosur 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 internacional unindo os portos do Atlântico ao Pacífico. A participação do Uruguai na Zicosur se dá justamente pela proximidade deste país às províncias que integram àquela e pela conectividade aos portos do Atlântico (HOURCADE; ODDONE, 2012).

Segundo a página *web* oficial, a Zicosur “es una instancia que nace con el objetivo de lograr una inserción internacional competitiva de la región, promoviendo el desarrollo de infraestructura para la articulación de ejes de comunicación comunes” (ZICOSUR, 2020a). Dentre os objetivos nesta área, destacam-se:

- 1) Promover la interconexión de las hidrovías y la red de comunicaciones bioceánicas como arterias principales de comunicación; 2) Desarrollar esquemas de transporte multimodales potenciando el ferroviario inmerso en el trazado y utilización del corredor bioceánico Norte-Pacífico-Atlántico a través del desarrollo de proyectos y su financiamiento; 3) Lograr la progresiva integración energética promoviendo inversiones en complejos energéticos y gasíferos de la región (Bolivia-Argentina-Brasil); 4) Optimizar los Pasos Fronterizos, desburocratizando y agilizando los organismos de control fronterizo en los países integrantes de la subregión (ZICOSUR, 2020b).

Segundo Carlino e Vairavé (2010), os governos das regiões mediterrâneas da América do Sul compreendem a Zicosur como uma possibilidade para impulsionar o comércio com

os países do Pacífico e, portanto, dão ênfase aos projetos de infraestrutura para melhorar condições comerciais pelo acesso ao Atlântico, através dos rios Paraguai-Paraná, e para o desenvolvimento de centro de operações de exportação e importação pelo acesso ao Pacífico.

No que diz respeito às iniciativas de política externa, vale ressaltar que a formalização do GT do Corredor Rodoviário Bioceânico foi uma das poucas realizações do segundo governo da ex-presidente Dilma Rousseff (2015-2016) e foi a primeira reunião multilateral em que Mauricio Macri (2015-2019) participou após tomar posse como presidente na Argentina.

Além disso, 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 nos países que fazem parte do GT: as administrações de Rousseff, de Temer e de Bolsonaro (Brasil); as administrações de Cartes e de Abdo (Paraguai); as administrações de Macri e de Fernández (Argentina); as administrações de Bachelet e de Piñera (Chile).

Abaixo, sintetiza-se as reuniões realizadas na Tabela 1 e as pautas discutidas na Tabela 1:

TABELA 1
Reuniões do GT Corredor Rodoviário Bioceânico

Ano	Data	Reunião	Local
2016	Maio	I	Antofagasta, Chile
	Julho	II	Campo Grande/MS, Brasil
	Outubro	III	San Salvador de Jujuy, Argentina
2017	Maio	IV	Assunção, Paraguai
	Novembro	V	Antofagasta, Chile
2018	Junho	VI	Salta, Argentina
2019	Abril	VII	Assunção, Paraguai
	Agosto	VIII	Campo Grande/MS, Brasil
2020	Outubro	IX	Chile (virtual)

Fonte: Elaborado pelos autores

TABELA 2

Temas discutidos nas Mesas durante reuniões do GT Corredor Rodoviário Bioceânico (2016-2019)

	Simplificação dos Procedimentos Aduaneiros	Rede de Universidades	Produção e Comércio	Infraestrutura, Transporte e Logística	Turismo
III Reunião	Acordos sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT); Formulário Único Digital; Imagens Espectrográficas; "Sistema Precinto Eletrônico"; Horários de funcionamento de cada "Paso"; Procedimento Migratório e Aduaneiro unificado; Homogeneização dos padrões de segurança rodoviária; Avaliação permanente de metas de implementação de Integração Regional (mecanismos efetivos de comunicação e alerta).	Adesão de Universidades à rede de instituições do Corredor e trabalho em conjunto com o ZICOSUR Universitário e CRISCO; Conformar uma base de dados sobre publicações sobre o tema; Incorporar os Ministérios de Educação (na qualidade de colaboradores) à rede.	Desenvolver um mapa de atores produtivos; Criar a Rede de Integração Produtiva do Corredor; Trabalhar em conjunto com os esforços para integrar o Mercosul e a Aliança do Pacífico; Identificar os mecanismos para facilitação da integração das empresas da região à cadeias de valor.	Estabelecer um Plano e Cronograma das obras de infraestrutura necessárias; Conformação de um grupo multilateral para coordenação de planos e avanços em matéria de infraestrutura; Avançar em acordos para a harmonização de critérios de sistema de transportes; Desenvolvimento de centros logísticos; Desenvolver mecanismos de integração produtiva a partir de sugestões do setor privado.	
V Reunião		Estudos sobre os impactos econômico, social e ambiental da ponte Carmelo Peralta-Porto Murtinho. Futuramente, os trabalhos se concentraram em três eixos (internacionalização e mobilidade acadêmica, impactos sociais e desenvolvimento local e turismo).	Avançar na facilitação de comércio por meio da Agenda Aduaneira Comum e de Projeto Piloto; desenvolvimento da plataforma de monitoramento eletrônico.	Avanço no processo de licitação do primeiro trecho do Chaco Paraguai, na elaboração de estudos sobre o impacto econômico, social e ambiental (feito pela UEMS); Obras para o melhoramento de trechos nas províncias de Salta e Jujuy; Avançar na implementação de serviços de controle na fronteira.	
VI Reunião	Levantamento dos dados que os serviços controladores necessitam para a segurança de carga no Corredor; Definir um Modelo de Gestão Fronteiriça Paraguai-Brasil e Paraguai-Argentina; Aprimorar o Modelo de Gestão da fronteira JAMA-SICO em termos operativos, infraestrutura e conectividade; Recomendação do sistema SINTIA; Criar um site com informações sobre procedimentos, requisitos, horários e documentos requeridos pelos serviços controladores; Concluir a modificação do anexo sobre Aspectos Aduaneiros (Chancelarias, Aduanas e Transportes).	Elaboração de um Estatuto da Rede Universitária; Confirmação do 2º Encontro de Pesquisadores da Rede de Universidades do Corredor Rodoviário Bioceânico; Organização do site do Corredor Rodoviário Bioceânico.	Elaborar um estudo sobre complementaridade econômica e produtiva; Realizar um estudo sobre encadeamento produtivo; Promover a criação de um Conselho Empresarial; Realizar um estudo sobre custos logísticos origem-destino; Promover missões comerciais na região do Corredor.	Adequação das normas técnicas sobre pesos e dimensões; Realizar um estudo integral de demanda de cargas (apoio da CAF e BID); Aproveitar a oferta logística existente na região como parte da oferta logística do corredor sem prejuízo ao tratado original.	
VII Reunião	Gerar um sistema de trabalho para reuniões futuras; Sistematizar as necessidades de infraestrutura.	Criação de um Estatuto para a UNIRILA; Publicação científica conjunta sobre temas relacionados ao Corredor (Revista Interações); Envio de projeto para a criação do site da Rede de Universidades.	Exposição dos estudos sobre complementaridade econômica e produtiva, sobre custos de logística (no território brasileiro) e sobre encadeamento produtivo; Avanço na identificação de representantes do setor privado para conformar a Rede Empresarial; Propor articular ações entre os empresários dos países do Corredor.	Apresentação do estado das obras ou melhoras dos trechos pelas delegações, e dos prazos; Trabalhar sobre padrões técnicos adequados para os diferentes trechos.	Trabalhar em uma proposta para facilitação turística; Elaborar um informe sobre o estado de conectividade de cada região associada ao Corredor.
VIII Reunião	Iniciar estudos sobre facilitação dos trâmites fronteiriços.	Elaborar um Plano Diretor das cidades de Carmelo Peralta e Porto Murtinho.	Realizar o Encontro Empresarial; Aprofundar os estudos sobre comércio e custos logísticos.	Avanço da pavimentação dos trechos Loma Plata-Carmelo Peralta, da construção do complexo fronteiriço Pozo Hondo e licitação do trecho Centinela-Pozo Hondo (Paraguai).	Elaborar um Termo de Referência para realizar um mapa digital de Turismo.

Elaborado pelos autores com base nas atas obtidas com Ministério das Relações Exteriores do Brasil.

A continuidade das discussões sobre integração física se expressa também na constituição do Foro Prosul. Apesar do Prosul sugerir uma estrutura institucional flexível a fim de reafirmar o discurso de que a Unasul não produzia resultados, os próprios presidentes reiteram o interesse de preservar o “acervo de integração”, dentre eles, a de infraestrutura. De iniciativa de Sebastián Piñera, o Chile reforça seu interesse em impulsionar projetos de infraestrutura na América do Sul.

Pode-se afirmar que o Corredor Rodoviário Bioceânico se configura como um caso excepcional na integração física regional, tendo em vista que é um projeto que congrega mais de três países e que tem mantido reuniões regulares apesar do movimento de esvaziamento das instituições regionais (dentre elas, a Unasul) e fragmentação política regional.

São três os principais argumentos sobre os impactos positivos das ligações interoceânicas. Vale observar que os argumentos favoráveis às conexões bioceânicas se inspiram na construção das interoceânicas que integraram o território estadunidense e impulsionaram seu desenvolvimento no século XIX (COSTA, 2013). No contexto da construção dessas vias, os Estados Unidos contavam com tarifas aduaneiras e custos de transportes gerados pelas distâncias dos oceanos, provendo significativa proteção e mercado cativo, crescentemente integrado, para a expansão de suas indústrias nascentes.

O primeiro deles é a relação positiva entre 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; e viabiliza a incorporação de maior valor agregado e intensidade tecnológica.

Segundo, 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 voltados para o relacionamento extrarregional. Ademais, as vias transversais permitiriam a integração física, comercial e produtiva ao interior dos países.

Terceiro, os corredores interoceânicos possibilitam, de maneira mais rápida e eficiente, a integração e o acesso aos espaços interiores, à Bolívia, Paraguai e outras regiões mediterrâneas (como o Centro-Oeste brasileiro, incluindo o Mato Grosso do Sul), 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 ao Brasil, complementar a sua inserção mais ativa nos mercados globais.

Nesse sentido, a construção das vias transversais interoceânicas auxiliaria na descentralização e desconcentração do desenvolvimento no continente e daria mais competitividade à América do Sul. Ainda, as conexões interoceânicas dariam maior mobilidade e acesso mais eficiente a mercados internacionais a países litorâneos pela maior facilidade de acesso a margens opostas (o acesso ao Pacífico nos casos de Brasil, Argentina e Uruguai, e o acesso ao Atlântico para Chile, Peru, Equador e Colômbia).

Do ponto de vista dos países da costa do Pacífico, há um entusiasmo peculiar em relação às vias interoceânicas como uma oportunidade para a valorização de sua “situação geográfica estratégica sul-americana” como “fator de competitividade internacional” (SANTA GADEA, 2008, p. 176).

As motivações, decorrentes dos governos e grupos de interesse, especialmente associados aos interesses externos que se projetam na região, veem sua 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 de aumento da competitividade de suas exportações.

Sem dúvida, as ligações bioceânicas podem contribuir para a integração física e desenvolvimento dos países e áreas interiores da América do Sul. No entanto, aquelas que demandam políticas ativas e de estabelecimento de regras de origem para seu desenvolvimento interno e constituição de cadeias de maior valor agregado podem contribuir para o aumento das assimetrias regionais e globais.

Na ausência de tais medidas, os corredores poderiam funcionar como vias de escoamento das exportações de recursos naturais e de bens de baixo valor agregado, e das importações de bens industriais de maior valor agregado e intensidade tecnológica de outros países e continentes. Ainda, podem servir para a penetração econômico-comercial e político-cultural 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.

Os “Corredores Bioceânicos” são projetos políticos de cunho estratégico setorial que são promovidos por diversos atores internacionais (governos, empresas transnacionais, sociedade civil) e tendem a mobilizar organizações públicas, privadas e sociais localizadas nos trechos dos corredores (FERNÁNDEZ; ESPINOZA, 2004).

O GT do Corredor Rodoviário Bioceânico inclui participação ampla nas discussões, principalmente a de Estados subnacionais, os quais serão beneficiados pelas obras de infraestrutura. A participação daqueles em um projeto de infraestrutura ligado às diferentes experiências de integração (Zicosur, Mercosur, Mercosul-Aliança do Pacífico) evidenciam a relevância de Estados subnacionais em processos de integração regional, por possuírem capacidade decisória (ainda que limitada), por apresentarem demandas diante negociações internacionais e, ainda, por buscarem formas de influenciá-las conforme seus interesses (MARIANO; MARIANO, 2002).

Nesse sentido, o tema mobiliza discussões para além das reuniões periódicas do GT Corredor Rodoviário Bioceânico. Destacam-se as reuniões do governador do Mato Grosso do Sul e autoridades paraguaias, e as audiências públicas sobre o tema na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE) do Senado Federal.

No primeiro caso, o governador do Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja, reuniu-se com o diretor-geral da multinacional Itaipu Paraguai, José Alberto Alderete Rodriguez, para tratar da situação das obras na cidade de Porto Murtinho, em que afirmou que está buscando junto ao governo brasileiro a liberação de recursos para a obra (SEMAGRO, 2019). No segundo, o presidente da CRE, Nelsinho Trad (PSD/MS) tem tido participação ativa, seja na CRE ou no Parlasul, para discutir os impactos positivos do Corredor Rodoviário Bioceânico para o Mato Grosso do Sul (SENADO FEDERAL, 2019a; 2019b).

Outra iniciativa de cooperação internacional é a UniRila (Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana), a qual foi criada no segundo semestre de 2016 e tem sido coordenada pelas universidades do Mato Grosso do Sul e universidades de Argentina, Chile e Paraguai para incorporar o papel das mesmas nas discussões sobre o Corredor Rodoviário Bioceânico (UEMS, 2019). Participam desta iniciativa as universidades: Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Universidade Federal de 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 a 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.

Nas seções seguintes, busca-se examinar a importância do Corredor Rodoviário Bioceânico para cada país, com destaque para as regiões atendidas pelo traçado das obras. Ao discutir a relação entre os interesses dos países pertencentes ao Corredor em projetos de infraestrutura, cabe incluir na análise o relacionamento China-América Latina nesta temática.

A China tem aumentado sua influência na região decorrente das trocas comerciais e investimentos nos países latino-americanos. Destaca-se a criação do Foro China-Celac como espaço para discutir os laços de cooperação entre a China e os países latino-americanos, seguindo princípios como “benefício mútuo”, “cooperação” e “não condicionalidade”, de acordo com a Declaração de Beijing de 2015. A criação do Foro é um marco para a ampliação de temas na agenda de cooperação privilegiando a abordagem multilateral. No que diz respeito ao tema da infraestrutura, foi criado o Foro de Cooperação em Infraestrutura China-AL e foi discutido um programa especial de empréstimos para investimentos em infraestrutura (VADELL, 2018).

Nos anos recentes, a consecução de obras de infraestrutura tem se destacado na cooperação China-América Latina: de 2005 a 2014, 40% dos empréstimos chineses à América Latina concentraram-se no setor da infraestrutura. O financiamento para projetos de infraestrutura, tais como rodovias, pontes, infraestrutura de portos, hidroelétricas e termoeletricas, se caracterizam por advir de empréstimos de bancos chineses e pagos pelos governos latino-americanos (GRANSOW, 2015).

Abaixo, destacam-se os países que mais receberam investimentos chineses nas áreas de energia, infraestrutura, mineração, assim como o número de empréstimos recebidos.

TABELA 3
Investimentos chineses na América Latina e Caribe (2005-2019)

País	Quantidade de Empréstimos	Valores (US\$)
Venezuela	17	62,2 bilhões
Brasil	11	28,9 bilhões
Equador	15	18,4 bilhões
Argentina	12	17,1 bilhões
Trindade e Tobago	3	2,7 bilhões
Bolívia	9	2,4 bilhões
Jamaica	11	2,1 bilhões
México	1	1 bilhão
República Dominicana	1	600 milhões
Suriname	4	580 milhões
Costa Rica	1	395 milhões
Cuba	3	240 milhões
Guiana	2	175 milhões
Barbados	1	170 milhões
Bahamas	2	99 milhões
Peru	1	50 milhões

Fonte: The Dialogue (2020). Disponível em: <<https://bit.ly/343jhZr>>. Acesso em: 10 nov. 2020.
Elaborada pelos autores

A isto, soma-se a *Belt and Road Initiative* (BRI), o projeto de infraestrutura que inclui 56 países e que ligará a China à Europa e África pela via terrestre e marítima. Destaca-se o objetivo de construir um grande corredor de transporte que ligará o Oceano Pacífico ao Mar Báltico através da interconectividade entre estradas, e assim como promover uma rede de transportes. Para sua execução, foi criado o *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), do qual o Brasil é socio-fundador (PIRES; PAULINO, 2017).

1.1 A relevância do Corredor Rodoviário Bioceânico desde a perspectiva da Geopolítica

Desde os anos 1970, a Bacia do Pacífico vem apresentando crescente importância geoeconômica e geopolítica global, tornando-se o espaço mais dinâmico da economia global, mas também cenário de contendas políticas e projeção de poder militar. O crescimento econômico e o avanço tecnológico das economias asiáticas, os crescentes fluxos de comércio e investimentos, o estabelecimento de acordos internacionais e ainda o deslocamento geográfico das atividades econômicas dos EUA conferem maior importância à Bacia do Pacífico.

Do ponto de vista da política externa estadunidense, a América do Sul sempre foi alvo de seu objetivo mais amplo de manutenção da supremacia hemisférica, dentro do qual permanentemente estabeleceu alianças estratégicas com determinados países. A área da Ásia-Pacífico, porém, ganhou importância a partir da administração de Barack Obama (2009-2017). Com a articulação mais intensa entre as economias do Pacífico, a vertente oceânica ocidental ganhou crescente importância na América do Sul. Tal relevância é reforçada pela formação de blocos envolvendo países sul-americanos.

O interesse dos EUA na região da Ásia-Pacífico e, especificamente, da *Trans-Pacific Partnership* (TPP)³, incluindo países sul-americanos (Chile, Peru e Colômbia), foi expresso pelo Presidente Obama: “uma região que inclui algumas das economias mais robustas do mundo e que representa mais de 40 por cento do comércio mundial”, sendo que “Os grandes e crescentes mercados da Ásia-Pacífico já são os principais destinos dos produtos manufaturados Norte-americanos, os produtos agrícolas, e prestadores de serviços”, sendo vital para seu crescimento econômico e manutenção de empregos. Assim, os EUA despontam como um dos potenciais interessados na articulação das economias sul-americanas com o Pacífico através de um eficiente sistema de infraestrutura, embora não tenha apresentado ou

³ Originado em 2005, como um acordo limitado entre quatro países do Pacífico Brunei, Chile, Nova Zelândia e Cingapura -, contou com a adesão às negociações de Austrália (2008), Canadá (2012), EUA (2008), Japão (2013), Malásia (2010), México (2012), Peru (2010) e Vietnã (2008). O TPP ganhou relevância na Ásia-Pacífico em novembro de 2009, quando o presidente Obama anunciou a intenção dos EUA de participar de suas negociações para concluir um ambicioso acordo (um “novo acordo do século 21” de “nova geração”) e de reforçar a sua participação nas economias dinâmicas da Ásia. Desde então, Washington passou a ditar o ritmo das negociações, até sua conclusão no fim do governo Obama, e paralisação de consecução por parte dos EUA com a eleição de Donald Trump.

participado de nenhuma iniciativa de envergadura nesse sentido, especialmente durante a administração Trump (2017-2021).

Philip Kelly (2002, p.1) descreve o cenário geográfico do Paraguai da seguinte forma: (...) definido em grande parte pelos rios, o Paraguai se divide em duas seções nacionais muito diferentes: a terra úmida e fértil do leste entre o rio Paraná na fronteira brasileira e o rio Paraguai que divide o país pelo meio e o árido Gran Chaco entre o rio Pilcomayo e o rio Paraguai. As fronteiras terrestres do Norte e noroeste estão em grande parte vagas. Noventa e cinco por cento dos paraguaios vivem na parte oriental.⁴

Kelly (2002) salienta que a posição geográfica mediterrânea do Paraguai coloca como tema central a questão do contato com o mundo, de forma segura e eficiente: “Algum dia, alguém poderia assumir que uma variedade de novas rodovias continentais através do Paraguai diminuiria ainda mais essa solidão⁵”.

A construção dessas vias seria importante para desenvolver as regiões menos ocupadas e desenvolvidas do país, notadamente do Chaco. A importância da posição geográfica central do Paraguai como elemento integrador da América do Sul é destacada por diversos geopolíticos de diferentes países: Golbery do Couto e Silva (Brasil), Bernardo Quagliotti de Bellis (Uruguai), Philip Kelly (EUA), e pela paraguaia Julia Velilla de Arellaga.

Velilla de Arellaga (1982) observa a posição geográfica pivotal do Paraguai em “Paraguai: um destino geopolítico”. Após fazer uma descrição histórica do Paraguai, e argumentar sobre sua conexão históricas com o Alto Peru, aponta que juntas teriam um papel de encruzilhada da integração regional.

De forma entusiasmada, Velilla de Arellaga (1982) vislumbra a consecução do projeto do URUPABOL (gasoduto) e de uma integração mais ampla entre Paraguai, Uruguai e Alto Peru, articulando uma interconexão Atlântico-Pacífico. Naquele contexto, a ideia seria promover um poder compensador no Prata (diante do Brasil e da Argentina), mas como um passo para a integração latino-americana. Mais adiante, Julia Velilla de Arellaga (1982) defende a formação de uma comunidade de integração de aço e energia na Bacia do Prata, nos moldes da integração europeia dos anos 1950, como elemento articulador da integração regional, na qual o Paraguai, mais uma vez, possui posição central.

⁴ Tradução nossa.

⁵ Tradução nossa.

No caso argentino, Horacio Carrillo defende a Geopolítica Continental da Grande Argentina reconstituindo o perdido Reino da Prata. No projeto de Horacio Carrillo de integração platina a partir da projeção ferroviária da Argentina, destaca-se a importância das províncias do Norte do país, Jujuy e Salta, situadas na fronteira com Bolívia, Chile e Paraguai, que estariam na faixa tropical, portanto não integrada à pecuária exportadora global dos pampas – que estava devidamente integrada em termos de infraestrutura aos portos e mercados internacionais (MARTINS, 2016).

Por serem um “vazio econômico” isolado da dinâmica exportadora argentina, restringindo sua produção ao mercado interno, essas províncias seriam beneficiadas e ao mesmo tempo seriam plataforma de articulação com os países vizinhos e da integração. Assim, do seu ponto de vista nacional, a integração platina promovida pela Argentina teria o papel de integrar e homogeneizar seu território, mas também o da Bolívia e dos demais vizinhos. Nessa visão, os recursos naturais bolivianos poderiam ser levados e processados nas pequenas cidades do Norte da Argentina, diversificando a produção internada, avançando para a industrialização e superando o modelo exportador de commodities (MARTINS, 2016).

O Chile, por sua vez, pode ser classificado como um dos países mais isolados do mundo. Com um território alongado e estreito, e, portanto, com longas distâncias entre suas extremidades Norte e sul, cuja posição se apresenta afastado das áreas interiores e atlântica sul-americanas pela cordilheira andina, e afastada da Ásia pelo vasto Oceano Pacífico e pela entorse sul-americana para o leste (FIORI; PADULA, 2013).

Piorneiro do pensamento geopolítico chileno, o General Ramon Cañas Montalva publicou em 1948 o artigo “*Reflexiones geopolíticas sobre el presente y el futuro de América y de Chile*”, na revista geográfica chilena *Terra Australis*. Nele, o autor identifica a posição geopolítica privilegiada do Chile como um país austral e do Pacífico (“o maior dos Oceanos”), portanto localizado no Pacífico Sul e na América, que deveria trabalhar pela ascensão da importância do Pacífico como centro de gravidade global para exercer seu importante papel. Uma das principais preocupações da obra do autor versa sobre a projeção do Chile para a Antártica. Na visão de Cañas, o Chile deveria garantir sua soberania e desenvolvimento para em seguida buscar relações com seus vizinhos, como a Argentina (ORTEGA PRADO, 2013, p.64-66). Os escritos geopolíticos do general Augusto Pinochet tiveram influência no

posicionamento do país durante o período ditatorial: considera-se o Chile como um país da América e do Pacífico, além de ter uma herança e laços culturais com a Europa, tendo, portanto, que buscar estabelecer relações com essas regiões (KELLY, 1997).

Em 1982 o general Julio Canessa Robert publicou “Visión geopolítica de la regionalización chilena”. Nessa obra, o autor trata da questão da organização e desenvolvimento interno do território chileno, como um pré-requisito para sua inserção externa na América e no Pacífico (CANESSA, 1982).

O fortalecimento do seu poder interno possibilita ao país abrir as portas para o intercâmbio econômico, social e cultural com as áreas ricas do Cone Sul do continente, “de modo que as diversas regiões do país construam seu nexos natural com as nações ribeirinhas do Oceano Pacífico, que se projetam com especial significado ao mundo do amanhã” (ORTEGA PRADO, 2013, p.78).

Canessa apresenta uma visão geopolítica cíclica na qual observa como inevitável a ascensão de uma era do Pacífico em substituição à proeminência do Atlântico como principal via de comunicação marítima; algo que já vinha se constatando quando escreve sua obra. Ele afirma que a “transferência do centro de gravidade mundial para o Pacífico” destaca a posição geopolítica valorosa do Chile, convertendo-o a “uma das frentes portuárias mais importantes do Pacífico Sul, e lhe confere um papel preponderante na articulação de ambos os Oceanos e no próximo destino das comunicações transpolares” (CANESSA, p.234, *apud* ORTEGA PRADO, 2013, p. 80).

Ao dividir e analisar as regiões do Chile, destaca a importância da região de Tarapacá (mais ao Norte) e seu vínculo com o corredor bioceânico Arica-Santos. Ainda, a importância de Antofagasta como porto articulador com o Pacífico (ORTEGA PRADO, 2013).

Nesse sentido, Rodolfo Ortega Prado (2013, p. 98) aborda especificamente os corredores bioceânicos como um elemento que pode contribuir para valorizar as regiões extremas do país, dinamizar esses espaços geográficos e valorizá-los geopoliticamente, diversificar a sua produção, promover sua coesão ao território nacional e essencial para as relações de interdependência com os países vizinhos, ao aumentar as possibilidades de intercâmbio comercial, cultural e turístico. Na visão do autor, a concepção de Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA representam uma importante contribuição para a

integração de áreas interiores isoladas e de centros produtores, inclusive na conexão com o litoral; o que coloca em relevo a posição do Chile na articulação do continente com o Pacífico.

No caso do Brasil, pensar a projeção do país ao Pacífico deve levar em conta a posição do Mato Grosso do Sul. Já no Segundo Império se implantaram discussões sobre a ligação da região de Mato Grosso do Sul ao litoral. No entanto, foi no século XX, diante da percepção de avanço argentino, e com mais força na década de 1920, que foi estabelecida uma articulação política para a construção de ferrovias conectando o Brasil ao Paraguai e à Bolívia, com o objetivo de alcançar o Pacífico. Como nota Doratioto (2012, p.278), o governo Epitácio Pessoa buscou estreitar relações com a Bolívia e o Paraguai de forma cuidadosa, diante do acirramento das rivalidades em torno do Chaco e:

Em importante decisão de política externa, Epitácio Pessoa sancionou lei do Congresso brasileiro autorizando a ligação ferroviária e telegráfica do Brasil com esses dois países. A ligação ferroviária Assunção-Santos provocava desconfiança na Argentina... a pouco meses de seu final [de governo], agiu rapidamente, criando em março desse mesmo ano a Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Brasil-Paraguai. (DORATIOTO, 2012, p.278)

Os governos subsequentes seguiram nessa linha. Em 1925, um dos protocolos firmados no Rio de Janeiro entre Brasil e Bolívia, como complementação ao Tratado de Petrópolis de 1903, “determinava que Brasil e Bolívia aplicassem o dinheiro que ainda tivessem que despender na execução daquele Tratado de 1903, na construção de uma via férrea destinada a ligar a cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra, à região do Mato Grosso já alcançada pelos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Com tal ligação, tornar-se-ia possível o entroncamento da rede ferroviária brasileira ao sistema ferroviário pan-americano” (DORATIOTO, p.314).

Na década de 1930 em diante, o governo de Getúlio Vargas seguiu buscando a construção de tais conexões, em um contato ainda mais crítico da Guerra do Chaco e de instabilidade interna no Brasil. Essa visão da importância da conexão do Brasil com seus vizinhos também encontrou apoio no pensamento geopolítico brasileiro, como mostra a obra de Mário Travassos.

A importância do Centro-Oeste brasileiro (estados de Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) aparece de forma decisiva na obra geopolítica do então Capitão Mário Travassos, em seu livro *A projeção Continental do Brasil* de 1931, ao tratar da integração

do território nacional de forma coadunada e subordinada à projeção do Brasil para os países da América do Sul e para o Oceano Pacífico.

Travassos identifica uma dualidade geografia e política no Brasil: é um país, ao mesmo tempo, marítimo-atlântico e continental sul-americano, fazendo fronteira com quase todos os seus países (exceto Chile e Equador), e sem contato direto com a costa do Pacífico.

Na visão do autor, o Centro-Oeste tem um papel fundamental tanto na integração nacional do Brasil, por ser uma área de interconexão entre a Bacia Amazônica e a Bacia do Prata, quanto em sua projeção sul-americana, por ser próximo à Bolívia e estar entre o Pacífico e o Atlântico. O Mato Grosso do Sul na divisão geográfica continental de Travassos destaca-se pela capacidade de atrair os países mediterrâneos da América do Sul (Bolívia e Paraguai) para os portos brasileiros, onde o estado “prolonga os territórios paulista e paranaense, e representa a sua força de penetração” (TRAVASSOS, 1931, p.129).

Pode-se interpretar que seria ao mesmo tempo uma plataforma de projeção para o Pacífico através da área central sul-americana, e uma plataforma de atração para o Atlântico. Diante de tal quadro, Travassos propôs a construção de vias bioceânicas integrando os portos brasileiros do Atlântico aos portos do Pacífico, incluindo a integração ferroviária entre Santos e Corumbá, se estende pelo território boliviano para alcançar os portos do litoral pacífico.

Outro destacado geopolítico brasileiro, o General Golbery do Couto e Silva, em seu livro *Geopolítica do Brasil* (1965), salienta o papel do Centro Oeste como “área continental de soldadura” da América do Sul (juntamente com Paraguai e Bolívia), a qual seria a região geopolítica estratégica para a integração das demais regiões geopolíticas do continente: Amazônia, Prata-Patagônia, Sudeste Brasileiro, Atlântico, Pacífico, Nordeste brasileiro.

Os países e espaços mediterrâneos da América do Sul, envolvendo o Centro-Oeste do Brasil, o Paraguai e a Bolívia, situam-se no seu *coração continental*⁶. Ao mesmo tempo em que sofrem com o confinamento do interior e a distância dos oceanos, sua posição geográfica lhes aufere enorme potencial para exercer o papel de plataforma de interligação produtiva e do comércio regional e bioceânico, tornando-se centros logísticos e produtores em cadeias regionais de alto valor agregado (COUTO E SILVA, 1965).

⁶ Os conceitos de *heartland* (coração continental) e *hinterland* são conceitos da geopolítica elaborados por Halford John Mackinder, em “The Geographical Pivot of History” sobre a projeção e mobilidade através do domínio de áreas mediterrâneas, utilizando a geografia da Eurásia como exemplo.

Portanto, justifica-se a construção de uma infraestrutura que deem às regiões acesso às costas dos oceanos Atlântico e Pacífico e, conseqüentemente, aos mercados internacionais por questões econômicas e geopolíticas.

Baseado no princípio da balança de poder, Raymond Aron (1962, p.151) aponta que as alianças e inimizades são essencialmente conjunturais, sendo seu estabelecimento e duração determinados pela relação de forças, que são dinâmicas e podem se alterar rapidamente. Na visão do autor, a geografia e o imperativo geográfico, e suas implicações para as capacidades estatais, alianças e antagonismos, devem entrar no cálculo estratégico, mas sendo as correlações de forças o elemento principal.

as alegadas *constantes*, impostas pela geografia são enganosas. Não é a geografia que sugere uma aliança ou uma inimizade, original ou permanente, senão a projeção sobre o mapa de uma determinada relação de forças: se essa relação evolui, outra política se apresenta como razoável. (ARON, 2002, p. 156, grifo nosso).

A essa noção é princípio adicionar o princípio da autonomia e do terceiro interessado na política externa de um país que deseje tirar o maior proveito de rivalidades conjunturais entre Grandes Potências. Olhando para uma conjuntura de disputas entre Grandes Potências, ou que combina a supremacia de uma determinada Potência com a ascensão de poder relativo ou contestação por parte de outra Potência ou uma aliança, é importante que um Estado mantenha a independência em suas escolhas de alianças, o que caracteriza a autonomia, observando as possibilidades de ganhos (perante os custos).

Ou seja, não poderia haver alinhamento automático por qualquer razão (geográfica, cultural etc.), e o Estado deveria ter liberdade de barganhar sua posição conforme esse alinhamento possa lhe auferir maiores vantagens relativas, e assim praticar o princípio do terceiro interessado. Foi assim que Getúlio Vargas negociou a posição do Brasil frente aos EUA e a Alemanha e conseguiu o financiamento da Companhia Siderúrgica Nacional por parte do primeiro.

Recorrendo à dinâmica centro-periferia, Darc Costa (2003) aponta que os estrategistas do centro (que detém a supremacia, atualmente os EUA) buscam estender pelo maior tempo possível a sua supremacia, enquanto surgem contestadores a partir da periferia. Tal quadro traz a oportunidade para o Estado que não participa do embate de auferir as maiores vantagens relativas possíveis, devendo se comportar como "terceiro interessado", sem se alinhar nem com "o lado da contestação, nem da supremacia", mas sabendo que, na prática,

a neutralidade não existe. Numa analogia à disputa entre EUA e China, o Brasil quiser auferir as maiores vantagens possíveis deve se comportar como "terceiro interessado". E, se possível, negociando através de um bloco sul-americano, teria ainda maiores poderes de barganha no seu posicionamento nesse embate. Como destacado por Rojas (2018), a China se converteu em um emissor líquido de Investimento Direto Estrangeiro (IDE) em 2016, contrastando com a mudança de perfil dos EUA, direcionando-se cada vez mais para os setores de serviço e particularmente de infraestrutura

(...) La intensificación de las inversiones en el sector de servicios busca apoyar el desarrollo de los activos adquiridos recientemente en el sector de infraestructura. Entre 2015 y 2017, las concesiones en infraestructura lideradas por empresas chinas en la región sumaron US\$ 25 mil millones. (ROJAS, 2018, p. 4).

Vale destacar que o Estado chinês impulsiona os investimentos das empresas estatais para desempenhar papel central na sua estratégia global, especialmente para setores estratégicos para seu desempenho econômico nos setores industrial e militar, e que, segundo Rojas (2018, p.5), estes “responden por el 81% del total invertido”.

É importante notar então nesse contexto que a China vem se apresentando como uma alternativa clara e potencial para o financiamento de infraestrutura em relação aos EUA e ao BID (com alta influencia estadunidense), especialmente na América Latina, mas tendo como aspecto positivo a ausência de condicionalidades políticas, e como aspecto negativo a presença de estatais (empresas controladas pelo Estado).

Essa potencialidade é revelada na criação do fundo de Cooperação China-Celac, no discurso do presidente Xi Jinping em janeiro de 2015, diante dos líderes de Celac, e na inclusão da América Latina na extensão da BRI. Como destacado por Rojas:

“En 2014, el Gobierno de China ha creado el Fondo de Cooperación China-CELAC (CLAI FUND), integrado por recursos del orden de US\$ 45 mil millones y operado por el Banco de Desarrollo de China y el Banco de Importación-Exportación de China. Estos recursos están siendo destinados a fortalecer los vínculos de China con América Latina por medio del financiamiento de inversiones en los sectores de infraestructura, energía, industria, logística y tecnología. (...) que las empresas chinas invertirán US\$ 250 mil millones hasta el año 2025 en América Latina, apoyadas en la calidad de las materias primas, en el déficit de infraestructura y en la dinámica demográfica regional. Hasta 2016 llevaban invertido casi la mitad del valor anunciado (...) (ROJAS, 2018, p.21)

Rojas coloca em evidência a posição e os interesses do Paraguai diante da Bacia do Pacífico e do acesso a investimentos em infraestrutura. O país registra elevadas importações da China, mas baixíssimas exportações, sendo obstaculizado particularmente por sua relação

com Taiwan. Seria então interessante para o Paraguai se articular à dinâmica econômica da Ásia-Pacífico em termos comerciais, assim como dos investimentos produtivos e em infraestrutura, para potencializar suas exportações e atrair investimentos.

O autor destaca que o Paraguai não integra o Novo Banco de Desenvolvimento do BRICS ou o AIIB, amplamente apoiados pela China, e ainda encontra dificuldades na relação bilateral com a China, dentro de um contexto no qual os EUA mostram resistência em apoiar estes tipos de financiamento. Seria, portanto, conveniente ao Paraguai negociar com a China através de iniciativas em bloco, ou se aproximar das instituições financeiras multilaterais mencionadas e/ou bilateralmente da China:

La coordinación de acciones con los gobiernos de Brasil, Argentina y Chile, puede ser de gran valor para esos fines. El desarrollo de esos esfuerzos será de importancia para dinamizar las inversiones en infraestructura, ante la reiterada resistencia demostrada por el gobierno de los EEUU en aprobar la capitalización del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), los dos principales bancos multilaterales acreedores del Paraguay (ROJAS, 2018, p.22).

1.2 A importância geográfica do Mato Grosso do Sul na região sul-americana

A ideia de promover obras de infraestrutura sob a lógica de “corredores” que favorecesse a exportação de produtos, a modernização de serviços logísticos, a modernização de portos e a integração da região Centro brasileira aos portos atravessa as décadas de 1970, com os corredores de transporte previstos nos Planos Nacionais de Desenvolvimento, de 1980, com os corredores logísticos de transportes que buscassem maior integração entre as regiões ao interior dos Estados (em um sentido mais regional) e o mercado internacional, de 1990, com os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimentos, de 2000 com a IIRSA e os Eixos de Integração e Desenvolvimento, os quais foram incorporados ao Cosiplan em 2008 (LE BOURLEGAT, 2019).

Ademais, para o interesse brasileiro, o Mato Grosso do Sul possui posição estratégica tanto para a projeção na América do Sul (fronteiriço à Bolívia e ao Paraguai), 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, a proximidade com os centros nacionais e com as demais regiões mediterrâneas da América do Sul, assim como o acesso à Argentina e ao Uruguai através das 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 comunicação, de transportes e de comércio.

A Bacia do Prata constitui como um dos maiores reservatórios de água doce do planeta, comportando o Aquífero Guarani, segunda maior do continente. Possui extensas áreas de floresta e de pastagem, abundância mineral e solos férteis. A subregião dispõe de áreas agrícolas e industriais, algumas das maiores hidrelétricas da América Latina e do mundo – como Itaipu, Yacyretá e Salto Grande –, e extensas redes de transporte rodoviário e fluvial. Destaca-se ainda seu potencial hidrelétrico, já que seus rios apresentam enorme potencial hidrelétrico ainda não utilizado, do qual mais da metade se encontra no Rio Paraná, com 4 mil km de extensão⁷.

Dispõe de recursos abundantes nas planícies férteis dos pampas argentinos, passando pelos minérios e a crescente produção agropecuária (com destaque para 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, energia hidrelétrica.

Visando ligar o Atlântico e o Pacífico, destacam-se como medidas 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 cadeia produtivas intrarregionais de maior valor agregado, assim como extrarregionais. Isso é importante especialmente para áreas mais isoladas de portos marítimos, no interior do continente.

⁷ Podem-se citar como exemplos os projetos hidrelétricos em estudo de Garabí (1.500 MW), no rio Uruguai, e de Corpus (3.400 MW), no rio Paraná; além da ampliação das cotas de Itaipu (mais 1.400 MW) e de Yaciretá (mais 1.000 MW). O aproveitamento do potencial hidrelétrico concebido conjuntamente com a construção de eclusas e outras intervenções na Bacia, propiciaria a navegação hidroviária e a articulação do interior do continente ao Atlântico.

Entre os afluentes do Prata pode-se destacar o rio Tietê, que deságua no rio Paraná e cruza a região metropolitana de São Paulo, que possui enorme importância socioeconômica no interior do estado brasileiro. De acordo com o documento da Unasul (2014, p. 166):

“Este rio apresenta potencial hidroelétrico e de transporte mediante um sistema, integrado de esclusas que permitem a navegação fluvial. Desta maneira, a Hidrovia Tietê-Paraná constituiu um importante vínculo entre os países do Mercosul (...). Neste contexto, a hidrovia permite que a soja e os combustíveis produzidos no Brasil cheguem à Argentina e, por outro lado, que o trigo argentino ingresse no mercado brasileiro. Possibilita também que os produtos do Paraguai cheguem à São Paulo e ao Puerto de Santos⁸”.

As relações Brasil-China, no marco da cooperação sul-sul, foram se intensificando nos últimos 15 anos, principalmente nas áreas de comércio, investimentos, infraestrutura, 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, açúcar e pasta de madeira, que correspondem a maior parte dos produtos exportados (PIRES, 2015).

A inserção internacional do Mato Grosso do Sul, pelo comércio exterior, vem crescendo desde o final dos anos de 1990. Desde 2007, a China é o 1º destino das exportações do Mato Grosso do Sul, com destaque para soja, minério de ferro e óleo vegetal (BRUM; AMORIM, 2016).

Por ser uma região fronteiriça (possuindo 8 cidades-gêmeas, 1 com Bolívia e 7 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 Mercocidades, do Mercosul, e o Estado participa do Zicosur e do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul⁹ (Codesul). O Codesul, assim como a Zicosur, é uma iniciativa de governos subnacionais da região Sul do Brasil e vem promovendo uma aproximação com a Comissão Regional de Comércio Exterior do Nordeste Argentino (Crecenea-Litoral) (BANZATTO, 2016)

⁸ Tradução nossa.

⁹ “Rio Grande Sul, Santa Catarina e Paraná assinaram um convênio criando, além do referido conselho, o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo- Sul (BRDE) com o intuito de solucionar históricos problemas de desequilíbrio regional no país” (BANZATTO, 2016, p. 232)

1.3 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. De clima subtropical, a primeira possui 159.000 km² (39% do território nacional) e concentra a densidade demográfica de todo o país, reflexo da expansão territorial levada a cabo durante a época colonial ao redor de Assunção, Cidade do Leste e Encarnação. Já a segunda, de clima semiárido, possui 240.000 km² e tem baixa densidade demográfica e menos integrada em comparação à região oriental (VÁZQUEZ, 2007).

O país é caracterizado por sua mediterraneidade, sem saída ao litoral, e a conformação de seu território esteve marcado pela Guerra contra a Tríplice Aliança (1864-1870) e a Guerra do Chaco (1932-1936). No caso de primeira, o Brasil e Argentina anexaram territórios até o rio Apa e Igurey, e rio Pilcomayo, respectivamente. No segundo, a região do Chaco era contestada pela Bolívia, levando ao início do conflito e vitória do Paraguai (DORATIOTO, 2015).

A região Oriental, centrada em Assunção, polariza a capacidade de intervenção territorial, de modo que esta região tem sido beneficiada por obras de infraestrutura e por investimentos que interligam o país à Argentina e ao Brasil. Consequentemente, acaba por marginalizar a região Ocidental, cuja principal rota de intercâmbio com a capital se dá pela Transchaco. Esse isolamento da região Ocidental resultou em que a região desenvolvesse dinâmicas próprias a partir da atuação de grupos locais (majoritariamente privados e estrangeiros) paralelamente à agenda levada a cabo pelo governo nacional (VÁZQUEZ, 2007).

Nesse sentido, emergiram diferentes experiências de integração regional que marcam essas duas regiões. A Oriental, 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 de influência da Argentina para a do Brasil (o Mercosul reforçou a tendência de projeção ao Atlântico através do relacionamento com os vizinhos do Leste). Já a região Ocidental não se constitui como área de influência direta do 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 e empresas coreanas, americanas e alemãs) e que contribuíram para que a mesma se tornasse 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 (VÁZQUEZ, 2007).

A participação do Paraguai no Mercosul levou a que as exportações do país para seus pares aumentassem em decorrência da desgravação tarifária, permitindo a integração de “*fronteras afuera*”; levou a diversificação da pauta exportadora paraguaia; e tem se apresentado como uma oportunidade para a agroindustrialização por meio da formação de cadeias produtiva (ARCE, 2010).

O Fundo de Convergência Estrutural (Focem) do Mercosul foi criado para financiar programas para a redução de assimetrias de regiões menos desenvolvidas (SEVERO; LIMA, 2020). No Paraguai, o Focem foi responsável pela ampliação da capacidade de transmissão energética através da construção da linha de transmissão de alta tensão entre a usina de Itaipu e a cidade de Villa Hayes (região Ocidental), se convertendo, assim, na principal fonte de cooperação para o desenvolvimento do Paraguai (MASI, ROJAS, 2019)

A suspensão do Paraguai do bloco, decisão com base na Carta Democrática, abriu espaço para que se acelerasse a inclusão da Venezuela no Mercosul e, também, para que o Paraguai solicitasse ser membro da categoria Estado Observador da Aliança do Pacífico. Em relação a este último, seria uma demonstração de que o Paraguai estava buscando fortalecer as relações com outras nações além do Mercosul (ÚLTIMA HORA, 2013; BERNAL-MEZA, 2015).

Durante o governo de Horacio Cartes (2013-2018), a política externa paraguaia se orientou em um sentido mais pragmático; tanto o 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. 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 (MASI; ROJAS, 2019).

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 como o objetivo do governo Abdo, ao dar continuidade às obras do Corredor Rodoviário Bioceânico, com ênfase na construção da ponte entre Porto Murtinho-Carmelo Peralta e a pavimentação da Transchaco, ligando Carmelo Peralta a Pozo Hondo (INFORME PRESIDENCIAL, 2019).

Contudo, na busca pela saída ao Pacífico, cabe destacar que o padrão de relacionamento do país com a China difere-se de seus pares. O Paraguai é o único país sul-americano que reconhece a independência de Taiwan, sendo uma das razões pela qual a soja e carne do Paraguai não tem acesso direto ao mercado chinês. Apesar do “fator Taiwan”, a China é a principal origem de importações do Paraguai (ROJAS, 2018), e pressões do agronegócio para o estabelecimento de relações oficiais com a China têm se intensificado nos últimos anos (YOUKEE, 2019). 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 chaves (LONG; URDINEZ, 2020).

Mesmo assim, o Corredor Rodoviário Bioceânico tem um valor estratégico para o Paraguai por reduzir as limitações devido sua condição de país em desenvolvimento sem litoral marítimo, o que torna o acesso aos principais mercados difícil e encarecido. Além disso, permitirá que a região Ocidental seja transformada em um centro logístico ao encurtar as distâncias entre o Atlântico e o Pacífico (AMARILLA, 2019).

O avanço das obras é discutido em reuniões entre representantes do governo paraguaio e dos outros países do GT, principalmente com o Brasil uma vez que a ponte entre as cidades de Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta (Paraguai) será a 4^a10 ponte interligando o Brasil e Paraguai.

Além de projeção internacional, o investimento em obras públicas que promoverá a interconexão de duas regiões assimétricas, também pode resultar no melhoramento de estradas e de projetos de água e resíduos, e como forma de “salva-vidas” para a desaceleração da economia paraguaia em decorrência do baixo crescimento de Brasil e Argentina (MRE, 2019)

¹⁰ Já existe a Ponte da Amizade (1965) e outra ponte em construção, sobre o rio Paraná, entre Ciudad de Leste e Foz do Iguaçu (PR), e já existe uma ponte sobre o rio Apa (1971) entre Bela Vista (MS) e Bella Vista Norte.

O fortalecimento do relacionamento externo do Mercosul, principalmente o andamento das negociações comerciais com União Europeia, Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA), Cingapura, Coreia do Sul e Canadá, foi um dos pontos prioritários para a Presidência Pro Tempore do Paraguai no bloco durante o primeiro semestre de 2020 (MERCOSUL, 2020).

1.4 A importância do Corredor para Argentina

As províncias argentinas contempladas pelo trajeto do corredor são as de Salta, Tucumán e Jujuy, localizadas no Noroeste argentino, as quais são caracterizadas como economias primárias, distanciadas dos portos nacionais e possuem problemas estruturais decorrentes da marginalização política, econômica e social, e isolamento geográfico. O Noroeste argentino é uma das zonas mais pobres, com deficiências de infraestrutura e, portanto, baixa conectividade “intra-regional e inter-regional”, além apresentarem baixa densidade demográfica e extensas fronteiras vulneráveis (FURLAN, 2016).

A Guerra da Tríplice Aliança foi um fator para a consolidação do Estado argentino ao Norte, permitindo a coesão nacional entre diferentes facções internas a um adversário externo, pois se estabeleceu que o rio Pilcomayo seria o limite entre Argentina e Paraguai - e assim, a Argentina renunciou o controle sobre o Chaco boreal ao Norte do rio. Outro exemplo foram as negociações com Chile e Bolívia sobre a região Puna de Atacama, cujas partes dessa área foram incorporadas aos territórios das províncias de Jujuy, Salta e Catamarca em 1943 (BENEDETTI, SALIZZI, 2014).

A tendência de melhoras na infraestrutura, iniciada em 1980, ganhou impulso com a criação do Mercosul e IIRSA, e suas políticas para estimular a integração e desenvolvimento de regiões isoladas. Entretanto, a criação do Mercosul em 1991 reforçou a formação da Bacia do Prata como rede de transporte fluvial para o acesso aos portos do atlântico. O traçado de infraestrutura da época se orientava aos portos nacionais e se caracterizavam 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 (BENEDETTI, SALIZZI, 2014).

A Argentina, assim como os demais países latino-americanos, tem sua relação bilateral com a China marcado pela exportação de produtos primários e importação de bens de alto valor agregado, e tem recebido investimentos em áreas estratégicas, como transporte, mineração, energia. 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 (LAUFER, 2013; GRANSOW, 2015). 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 14 províncias aos portos no Pacífico, impulsionando uma rede vital para o transporte de soja à China (LAUFER, 2017).

A mudança de governo Cristina Fernández de Kirchner (2007-2015) para o governo Mauricio Macri (2015-2019), em um primeiro momento, indicou para a revisão dos acordos assinados com a China (FRENKEL, 2016). O “*giro aperturista*” da 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, em que a aproximação da Argentina com a Aliança do Pacífico (através de sua participação na categoria Estado Observador da mesma), sua atuação para a convergência Mercosul-Aliança do Pacífico e o acordo Mercosul-União Europeia seriam passos intermediários à participação no Acordo Transpacífico (SIMONOFF, 2016).

Ainda que se fizesse uma revisão dos acordos sobre a Estación de Espacio Lejano e as represas Kirchner-Cepernic, manteve-se o Acordo Marco de Cooperação Econômica e Investimento e foi assinado o Plano Quinquenal Integrado China-Argentina para a Cooperação em Infraestrutura (2017-2021) (OVIEDO, 2017). Em maio de 2017, Macri participou da reunião da BRI, indicando que este projeto seria de interesse para a América Latina e declarando que a China deveria colaborar com a IIRSA (EFE, 2017).

Em dezembro de 2015, o governo 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 (ARGENTINA, 2019a).

O Plano Belgrano foi impulsionado a fim de promover a conexão intrarregional e interregional das províncias do Nordeste e Noroeste argentino (Jujuy, Salta, La Rioja,

Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Formosa, Chaco, Corrientes e Misiones) nas áreas de infraestrutura, transportes, comunicações, econômica, produção, social, saúde, educação, segurança e defesa (FURLAN, 2016). A atual administração de Alberto Fernández (2019-) 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 (ORIGLIA, 2020).

A busca pela melhora 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.

Tais regiões integram a Zicosur. De maneira geral, as regiões que integram Zicosur se caracterizam 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, em que corredores bioceânicos adquirem caráter estratégico para tal objetivo (CARLINO, VAIRAVÉ, 2010).

Nesse sentido, o Corredor Rodoviário Bioceânico se torna estratégico para as províncias (Jujuy, Salta e Tucumán) e para o país, 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, 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 de política exterior do Estado (SAFAROV, 2019).

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

1.5 A importância do Corredor para o Chile

O GT Corredor Rodoviário Bioceânico foi instituído em dezembro de 2015, mas a discussão de priorizar os traçados que o conformam já eram discutidos em abril do mesmo ano, quando os representantes de cada país se reuniram em Santiago. O governo na época destacava que o Corredor Rodoviário Bioceânico foi uma iniciativa chilena¹¹, assim como a iniciativa de promover a “Convergência na diversidade” entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico em 2014.

Há uma linha de continuidade em relação ao projeto, de forma que no segundo governo de Sebastián Piñera (2018-2022) é reiterado o compromisso para com o Corredor Rodoviário Bioceânico em reuniões bilaterais entre Chile e os demais países participantes do projeto. Concomitantemente, o Chile liderou a criação do Prosul, em substituição à Unasul, em que a integração em infraestrutura é tida como um dos tópicos prioritários para discutir a América do Sul nesse novo espaço regional.

O projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico atenderá as regiões chilenas de Arica-Parinacota, Tarapacá e Antofagasta, as quais conformam o Norte Grande do Chile, e permitirá o acesso aos portos de Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, assim como também facilitará o acesso aos portos de Coloso, Michilla e Tocopilla.

As regiões mencionadas no parágrafo anterior pertenceram ao Peru e à Bolívia antes da Guerra do Pacífico (1879-1883). A vitória do Chile na Guerra do Pacífico levou ao país “a consolidação de seu domínio sobre o Pacífico Sul e a obtenção de importantes ganhos territoriais e econômicos, estes últimos derivados da exploração do salitre” (SANTAROSA, 2012, p. 24).

Também são as regiões que integram a Zicosur pelos mesmos motivos que seus pares: são regiões distantes dos centros nacionais, que carecem de maior investimentos em infraestrutura, que estão sujeitas às dinâmicas fronteiriças – as quais poderiam ser potencializadas se consolidasse uma rede de infraestrutura internacional bem coordenada (ATHENALAB, 2019). Segundo García (2015, p. 135) “el territorio del Norte de Chile es

¹¹ No site oficial do Ministério de Relaciones Exteriores (Minrel), em uma nota destacou-se que “a construção de um corredor bioceânico, iniciativa impulsionada pelo Chile para acordar com Argentina, Brasil e Paraguai a agilização dos projetos de infraestrutura de conectividade interregional de forma programada e de acordo com uma visão compartilhada” (MINREL, 2015).

estratégico, tanto por integrar diversos ejes de conectividad como por permitir el paso hacia otros ejes de enlace con el resto de la región”. Ademais, destaca que no âmbito da IIRSA “tres de los ejes de integración donde Chile hace parte comprenden territorios del área fronteriza del Norte país, configurándola como un importante corredor de bienes, servicios y personas” (GARCÍA, 2015, p. 137).

Vale destacar 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 Ministro de Relaciones Exteriores. Temas fronteiriços são de competência do Ministério de Relaciones Exteriores (através da Dirección de Fronteras e Limites) e do Ministério do Interior (através da Subsecretaria de Desenvolvimento Regional e Administrativo) (OVANDO, 2017).

Cabe, porém, recordar que tanto a Secretaria de Integração Regional de Antofagasta como o senador por Tarapacá e ex-prefeito de Iquique Jorge Soria foram protagonistas na criação do 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 à região Ásia-Pacífico nos últimos anos.

A origem da ideia do Chile enquanto ponte estratégica está relacionada à sua diplomacia comercial. O relacionamento do Chile com a região Ásia-Pacífico foi se intensificado a partir da redemocratização (1990) e concomitantemente ao processo de globalização e inserção internacional fundamentada no regionalismo aberto. A entrada do país ao Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), em 1994, facilitou a negociação de acordos comerciais, os quais se expandiram substancialmente durante os governos de Eduardo Frei (1994-2000) e Ricardo Lagos (2000-2006) (OYARZÚN, 2019; SCHULZ; ROJAS, 2020).

No âmbito regional, se discutiu a incorporação do Chile ao NAFTA; as negociações com União Europeia e Canadá; foi anfitrião da segunda Cúpula das Américas, lançaram as bases para a aproximação dos EUA com a 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 2008 (MILET, 2012). O Chile

foi um dos países fundadores da Aliança do Pacífico, uma iniciativa de integração fundamentada no regionalismo aberto e cuja projeção visa a região Ásia-Pacífico. Tal projeção tem se traduzido no relacionamento que esta vem impulsionando com a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) e com países asiáticos através da categoria Estado Associado da mesma, além de ter liderado a aproximação com o Mercosul sob a iniciativa “Convergencia en la Diversidad” (OYARZÚN, 2019).

Desde então, mesmo com mudanças de orientação política entre os segundos governos de Bachelet (2014-2018) e Piñera (2018-2022), o Chile tem desempenhando um papel relevante na aproximação entre os blocos. O Corredor Rodoviário Bioceânico é considerado uma das “pedras angulares” que promoverá a integração regional fundamentada, para governo Bachelet (2014-2018), na aproximação entre a Aliança do Pacífico e o Mercosul sob a ideia de “Convergencia en la Diversidad” (GORE ARICA Y PARINACOTA, 2016).

Nesse sentido, para que o Chile possa desempenhar o papel de “ponte” entre a região sul-americana e asiática, os Corredores Bioceânicos se tornam vitais. (ARTAZA, 2007). A conformação da Zona Franca de Iquique (Zofri) demonstra que a região de Tarapacá tem adquirido condições para que se transforme em uma plataforma de serviços, em que corredores bioceânicos possam promover a complementaridade econômica em áreas fronteiriças e tornar sua interconexão mais completa. O desenvolvimento da região de Tarapacá tem dependido do seu entorno sub-regional, principalmente a Bolívia, além de ser uma região estratégica para o Centro-Oeste sul-americanos, 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 (OVANDO; ÁLVAREZ, 2011).

No período mais recente, que abarca os últimos governos de Bachelet (2014-2018) e Piñera (2018-2022) a ideia de que o Chile pode ser ponte entre Ásia e América Latina mantém-se em vigor, em que o Corredor Rodoviário Bioceânico adquire um papel de grande relevância para a consecução de tal objetivo da política exterior chilena. A participação do Chile nas discussões sobre a BRI e associação do país ao AIIB demonstram a importância que projetos de infraestrutura regionais podem desempenhar na melhora da projeção internacional da região.

Essa visão se apresenta como uma linha de continuidade entre os governos de Bachelet e Piñera: no primeiro, vislumbrava-se a ideia de que o AIIB pudesse impulsionar os projetos de infraestrutura sul-americanos, tal como os corredores bioceânicos (os quais se somavam aos projetos de conexão energética e digital) (MINREL, 2017; MINREL, 2018); no segundo, ao participar do segundo “Belt and Road Forum”, o presidente Piñera declarou que havia grandes semelhanças entre a BRI e o que tem sido feito na América Latina através da Aliança do Pacífico e o Prosul.

O relacionamento bilateral com o Brasil também é de importância estratégica para o sucesso dos corredores bioceânicos (ARTAZA, 2007). Além da aproximação Mercosul-Aliança do Pacífico, outros temas relacionados à integração se tornam relevantes na relação bilateral. O então chanceler chileno, Teodoro Ribera (2019-2020), em reunião com seu homólogo brasileiro, Ernesto Araújo (2019-), apresentou projeto “Puerta Digital Asia-Sudamérica”, que estabelecerá um cabo submarino de fibra ótica entre Chile e Ásia-Pacífico, com potencial de fomentar a integração regional na América do Sul (ITAMARATY, 2019a; MINREL, 2019b).

2. Integração em Infraestrutura na América do Sul: projetos existentes na IIRSA



2. Integração em Infraestrutura na América do Sul: projetos existentes na IIRSA

O argumento central defendido neste livro refere-se ao valor estratégico e econômico da posição geográfica particular do Mato Grosso do Sul, como reveladora de seu potencial para atuar como plataforma de conexão e projeção de influência do Brasil para os seus vizinhos e para a formação de corredores bioceânicos (Atlântico-Pacífico), podendo ser entreposto logístico no comércio e/ou como centro produtor nas cadeias produtivas entre países sul-americanos e entre estes e unidades federativas do Brasil.

Para exercer tal papel, porém o Mato Grosso do Sul e a América do Sul necessitam a consecução de várias obras de infraestrutura que serão aqui levantadas, por possibilitarem a melhora da conexão do Brasil com seus vizinhos.

Com o objetivo de contribuir para políticas públicas e para que o Mato Grosso do Sul exerça esse papel, neste capítulo é apresentado um mapeamento das principais obras rodoviárias que integram o Mato Grosso do Sul com os países vizinhos, dando destaque para as que fazem parte do corredor bioceânico. Destaca-se que tais obras devem ser entendidas a partir de um conjunto mais amplo e estruturante de obras e investimentos, notadamente as de caráter multimodal.

Por isso, também apresentamos obras referentes a outros modais que formem ou se conectem ao corredor bioceânico. Embora sejam apresentadas de forma fragmentada, as obras devem ser observadas como um conjunto e dentro de uma articulação intermodal mais ampla, pois assim formam um projeto estruturante de maior porte que leva à conexão do Brasil e do Mato Grosso do Sul com os países sul-americanos.

Nesse sentido, é mais desejável que as obras sejam entendidas como uma sequência ou um conjunto estruturante de investimentos em infraestrutura que permitem a conexão do Brasil e do Mato Grosso do Sul a longas distâncias e mercados, potencializando suas escalas comercial e produtiva, e assim possibilitando avançar em cadeias de maior valor agregado, como também no provimento de serviços logísticos e em conexões intermodais.

Vale ressaltar que algumas obras multimodais aparecem em diferentes seções. Embora muitas das obras estejam em países vizinhos e pareçam distantes do Mato Grosso do Sul, o

olhar estruturante e do conjunto ou sequência de obras permite visualizar sua importância no comércio a distâncias mais longas. Temas ambientais, de regulação e projetos de passagem de fronteira (aduanas) não foram incluídos ou tratados aqui, embora possam aparecer menções ocasionais referente a eles.

2.1 Obras de infraestrutura rodoviárias e o corredor bioceânico

Os países e espaços mediterrâneos da América do Sul, envolvendo o Centro-Oeste do Brasil, o Noroeste da Argentina, o Paraguai e a Bolívia, situam-se na área central do continente.

Dita área também é conhecida como a macrorregião do Grande Chaco Sul-Americano. São 1.141.000 km² de território, representando 24% do território argentino, 60% do território paraguaio, 12% do território boliviano e 0,66% do território brasileiro, e participa de três eixos dos EID da IIRSA: Capricórnio, Interoceânico Central, Hidrovia Paraguai-Paraná. Contudo, a macrorregião do Grande Chaco Sul-Americano carece de infraestrutura que permita compreendê-la como um território integrado e que promova a cooperação fronteiriça ao incluir a participação de municípios localizados ao interior dos territórios (HOURCADE; ODDONE, 2012).

Ao mesmo tempo em que sofrem com o confinamento do interior e a distância dos oceanos, sua posição geográfica lhes confere enorme potencial para exercer o papel de plataforma de interligação produtiva e do comércio regional e bioceânico, revelando potencial de tornarem-se centros logísticos e produtores em cadeias regionais de alto valor agregado. Assim, por questões econômicas e geopolíticas, a mercados regionais, é urgente a construção de uma infraestrutura que lhes de acesso às demais regiões do continente e especialmente às costas dos oceanos Atlântico e Pacífico, e conseqüentemente aos mercados internacionais.

O Mato Grosso do Sul possui posição estratégica tanto em termos centrais na América do Sul, quanto em termos de acesso à Bacia do Prata e ao litoral Pacífico, pelo acesso às hidrovias Paraguai-Paraná e do Prata e pela proximidade de pontos de passagem pelas cordilheiras, sendo fronteiriço à Bolívia e ao Paraguai.

A Bacia do Prata (cerca de 3,2 milhões de km²) é uma área estratégica na parte meridional e a segunda maior subregião do continente sul-americano, atrás da Bacia

Amazônica (cerca de 7 milhões de km²). Possui a maior hidrovia da América do Sul, incluindo as bacias do Paraná, Paraguai, Uruguai e do Prata, interconectando o interior do continente à costa do Atlântico. Cinco países sul-americanos participam da Bacia Platina: Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. No entanto, também se pode agregar o Chile como área onde se estende sua influência. Assim, a área encontra-se envolvida e atraída pelos oceanos Atlântico e Pacífico.

De fácil acesso e possibilidade de melhoras e aproveitamentos com pequenas intervenções, é 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 comunicação, de transportes e de comércio.¹²

O melhoramento da navegabilidade na Bacia do Prata diz respeito à integração de rios e de portos fluviais com outros modais, de forma a envolver ainda corredores bioceânicos rodoviários e ferroviários. Assim, a melhora da navegabilidade pode reduzir custos de transporte e, conseqüentemente, aumentar a competitividade, fomentar o comércio e levar formação de cadeias produtivas intrarregionais de maior valor agregado, assim como extrarregionais. Isso é importante especialmente para áreas mais isoladas de portos marítimos, no interior do continente.

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 e desenvolvimento dos países e áreas interiores da América do Sul. No

¹² A Bacia do Prata se apresenta como um dos maiores reservatórios de água doce do planeta, comportando o Aquífero Guarani, segundo maior do continente. Possui extensas áreas de floresta e de pastagem, abundância mineral e solos férteis. A subregião dispõe de áreas agrícolas e industriais, algumas das maiores hidrelétricas da América Latina e do mundo – como Itaipu, Yacyretá e Salto Grande –, e extensas redes de transporte rodoviário e fluvial. Destaca-se ainda seu potencial hidrelétrico, do qual mais da metade se encontra no Rio Paraná, com 4 mil km de extensão. Seus rios apresentam enorme potencial hidrelétrico ainda não utilizado. Podem-se citar como exemplos os projetos hidrelétricos em estudo de Garabí (1.500 MW), no rio Uruguai, e de Corpus (3.400 MW), no rio Paraná; além da ampliação das cotas de Itaipu (mais 1.400 MW) e de Yaciretá (mais 1.000 MW). O aproveitamento do potencial hidrelétrico concebido conjuntamente com a construção de eclusas e outras intervenções na Bacia, propiciaria a navegação hidroviária e a articulação do interior do continente ao Atlântico. Dispõe de recursos abundantes nas planícies férteis dos pampas argentinos, passando pelos minérios e a crescente produção agropecuária (com destaque para 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, energia hidrelétrica.

entanto, demandam políticas ativas que enfoquem no seu desenvolvimento interno e na constituição de cadeias de maior valor agregado. A facilitação de fluxos e diminuição de custos proporcionados pelos corredores interoceânicos, se não forem acompanhados 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 como corredores de exportação de recursos naturais e de bens de baixo valor agregado, e como corredores de importação de bens industriais de maior valor agregado e intensidade tecnológica de outros países e continentes. Podem servir ainda 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.

A seguir, são apresentadas as principais obras do banco de dados da IIRSA que, se realizadas, possibilitam que o Mato Grosso do Sul sirva de plataforma de projeção do Brasil na América do Sul, alcance as margens costeiras opostas, e ao mesmo tempo enseje o aproveitamento do potencial logístico e produtivo do Mato Grosso do Sul.

2.1.1 Modal Rodoviário

2.1.1.1 Corredor Rodoviário Bioceânico (Brasil-Paraguai-Argentina-Chile)

A Ponte Internacional Porto Murtinho – Carmelo Peralta, sobre o Rio Paraguai, é um projeto binacional Brasil-Paraguai, que desempenha papel central no corredor. A obra não possui investimento estimado ou fonte de financiamento prevista na ficha técnica do sítio da IIRSA/Cosiplan.

Atualmente, a integração brasileira com municípios paraguaios é feita predominantemente por terra, por meio da conurbação entre cidades (casos de Ponta Porã e Pedro Juan Caballero, Bela Vista e Bella Vista Norte, e Coronel Sapucaia e Capitán Bado, entre outras).

A ponte internacional sobre o Rio Paraguai entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta é um projeto estratégico tanto para os estados envolvidos quanto para os países e a integração sul-americana. Por conta de sua posição articuladora na rota bioceânica, sua execução pode

ajudar a impulsionar os demais projetos ligando o Atlântico e o Pacífico (portos do Chile) que passam por Mato Grosso do Sul, Paraguai e Argentina.

A ponte internacional posicionará o Paraguai na rota bioceânica através da rodovia Transchaco, fomentará o desenvolvimento para a região, e impulsionará o comércio fronteiriço paraguaio com o Mato Grosso do Sul. Vale ressaltar que a construção da ponte deve incluir infraestrutura complementar (aduanas) e seus respectivos acessos.

Outro projeto de ponte internacional capaz de conectar Brasil e Paraguai é a Ponte Porto Presidente Franco – Porto Meira. Com investimento total estimado de US\$ 173 milhões, o projeto não foi iniciado e seu financiamento estaria previsto com recursos do Tesouro Nacional brasileiro, segundo a ficha técnica no sítio da IIRSA (IIRSA, 2020a)¹³.

Seguindo o trajeto da rota bioceânica pela ponte Porto Murtinho – Carmelo Peralta em direção ao Pacífico, a continuação pelo território paraguaio se dá pelo projeto de âmbito nacional da pavimentação da rodovia Carmelo Peralta – Loma Plata (Figura 1). Seu status é de estudos completos financiados pelo Tesouro Nacional paraguaio e o investimento estimado é de US\$ 255,5 milhões - sendo negociado um financiamento privado e com o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) para a obra. Esse projeto é classificado pelo Cosiplan como um “projeto âncora”, que tem a capacidade de impulsionar outros projetos, se executado, conectando Chile-Bolívia-Argentina-Paraguai -Brasil.

A pavimentação da via possibilitará o trânsito permanente entre Mato Grosso do Sul e a zona do Chaco Central, assim como o desenvolvimento de uma franja territorial que une as Colônias Menonitas e ao Rio Paraguai. Sobretudo, possibilita a conexão bioceânica Atlântico-Pacífico, ligando o Mato Grosso à essa rota, através dos países vizinhos.

¹³ IIRSA (2020a). Disponível em: <<https://bit.ly/3mdsLri>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

Figura 1
Rodovia Carmelo Peralta – Loma Plata



Fonte: IIRSA (2020b). Disponível em: <<https://bit.ly/3qyTBIW>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

Figura 2
Trecho Cruce Centinela–Mariscal Estibarríbia–Pozo Hondo – Mision La Paz



Fonte: IIRSA (2020c). Disponível em: <<https://bit.ly/3qK7PLO>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

Continuando a rota bioceânica que parte do Mato Grosso do Sul, o projeto seguinte é a pavimentação do trecho Cruce Centinela – Mariscal Estibarríbia – Pozo Hondo – Mision La Paz (Figura 2), terminado a oeste do Chaco paraguaio conectando com o Noroeste da Argentina, demandando a construção de um posto de fronteira e podendo seguir para conectar ao Norte do Chile rumo aos portos do Pacífico. O fim do trecho também é próximo

à fronteira com a Bolívia. Com investimento estimado de US\$ 340 milhões, esse projeto também não foi iniciado e não tem fonte de financiamento definido¹⁴ (IIRSA, 2020c)

Seguindo pelo território argentino, o projeto de pavimentação rodoviária do trecho Tartagal-Misión La Paz – Pozo Hondo (Figura 3) continua a rota do Mato Grosso do Sul para o Pacífico¹⁵. Seu investimento estimado é de US\$ 160 milhões¹⁶ (IIRSA, 2020d). No sítio da IIRSA consta que dois trechos menores estão concluídos.

FIGURA 3
Trecho Tartagal-Misión La Paz – Pozo Hondo



Fonte: IIRSA (2020d). Disponível em: <https://bit.ly/2Kez28w>. Acesso em: 10 dez. 2020.

FIGURA 4
Passagem Sico-Peine-Baquedano



Fonte: IIRSA, (2020e). Disponível em: <https://bit.ly/3oGp3rx>. Acesso em: 10 dez. 2020.

¹⁴ IIRSA (2020c). Disponível em: <https://bit.ly/3qK7PLO>. Acesso em: 10 dez. 2020.

¹⁵ São eles: “Acessos ao Paso de Jama (Rodovia Nacional N°52 – Empalme Rodovia Nacional N° 9 – Limite com o Chile)” e “Duplicação da Rodovia N°50 no Tramo Pichanal-Orán”.

¹⁶ IIRSA (2020d). Disponível em: <https://bit.ly/2Kez28w>. Acesso em: 10 dez. 2020.

Já em território chileno, a continuação da rota bioceânica demanda a obra pavimentação da Passagem Sico-Peine-Baquedano (Figura 4), em direção aos Portos do Chile, em especial Antofagasta. Com investimento estimado em US\$ 90 milhões, o projeto não foi iniciado e sua fonte de financiamento não está definida.

2.1.1.2 trecho Mato Grosso do Sul - Paraguai – Bolívia - Chile

A integração do Mato Grosso do Sul ao Pacífico passando pelo Paraguai também pode se dar através da conexão com a Bolívia para alcançar o Chile, conforme as obras apresentadas a seguir.

O projeto da construção da Rodovia Cañada Oruro – Villamontes – Tarija – Estación Abaroa (Figura 5) cruza o território boliviano de leste a oeste, começando em região próxima à fronteira com o oeste paraguaio (próximo também a Pozo Hondo) indo até à fronteira com o Chile. A obra encontra-se em execução, com alguns trechos já concluídos. O investimento estimado é de US\$ 210 milhões, com financiamento de US\$ 147 milhões da CAF e de US\$ 63 milhões do Tesouro Nacional. O tramo Villamontes - Cañada Oruro (127 Km, investimento de US\$ 60 milhões) formou parte dos projetos da Agenda Prioritária da IIRSA.

FIGURA 5
Rodovia Cañada Oruro – Villamontes – Tarija – Estación Abaroa



Fonte: IIRSA (2020f). Disponível em: <https://bit.ly/377CpqW> . Acesso em: 10 dez. 2020.

O projeto tem o potencial de promover a interconexão da Bolívia, do Chaco Central e do Brasil aos portos do Pacífico e aos principais mercados andinos, fomentando o comércio entre os países do agrupamento.

O tramo Villamontes - Cañada Oruro integra a região do sudeste boliviano à região ocidental do Paraguai. Já o projeto Cañada Oruro - Estación Abaroa abarca uma zona estratégica em termos de reservas de gás natural, interconectando a Bolívia e o Paraguai (Chaco Boliviano e Chaco Paraguai) aos portos do Pacífico, possibilitando a formação de um polo energético binacional.

O projeto também apresenta uma oportunidade de conexão do Mato Grosso do Sul a esses mercados e ao Pacífico. No entanto, a construção e viabilização de rodovias através da Bolívia pode apresentar complicações políticas internas em razão da atuação de grupos políticos internos organizados em torno de temas indígenas plurinacionais.

Figura 6 Rodovia Ollagüe–Collahuasi



Figura 7 Rodovia Cancosa-Iquique



Fonte: IIRSA (2020g). Disponível em: <https://bit.ly/3nb49jW>. Acesso em: 10 dez. 2020.

Fonte: IIRSA (2020h). Disponível em: <https://bit.ly/3m5scj1>. Acesso em: 10 dez. 2020.

Na conexão bioceânica Brasil-Paraguai-Bolívia-Chile, especificamente para gerar uma nova conexão viária entre Chile (Porto de Iquique) e Bolívia (Potosí), insere-se o projeto de construção da Rodovia Ollagüe – Collahuasi (Figura 6), de âmbito chileno, investimento estimado em US\$ 12,8 milhões, ainda não iniciado. Inicia-se em Ollague para partir para a mina Collahuasi, e daí segue ao encontro da Rodovia/Rota 5, e posteriormente em direção da Rota A-16, que alcança o Porto de Iquique no Chile.

No Chile, a Rodovia Cancosa-Iquique (Figura 7) busca melhorar a conexão entre o *paso* de Apacheta (limite com a Bolívia) e o porto de Iquique, envolvendo o melhoramento de 229 km de rodovias: A-963 (43 km), A-97-B (29 km) e A-675 (11 km), esta última emendando com a rodovia A-65 (96 km) já pavimentada, continuando pela Rodovia 5 (3

km) e Rodovia 16 (47 km) até chegar a Iquique. A obra não iniciada tem investimento estimado de US\$ 18,6 milhões, com financiamento previsto pelo Tesouro Nacional.

Com o objetivo de mostrar a conexão viária do Mato Grosso do Sul ao Pacífico através da Bolívia, vale mencionar e destacar o estágio de algumas obras, concluídas ou em execução. Na Conexão rodoviária Santa Cruz – Puerto Suarez – Corumbá, encontram-se concluídas as construções da Rodovia Pailón – San José – Puerto Suárez e da Área de controle integrado Puerto Suárez – Corumbá. Ainda, em execução se encontra a Conexão do “Eixo do Pacífico” (Ilo / Matarini - Desaguadero – La Paz, La Paz-Arica, La Paz-Iquique – Oruro – Cochabamba – Santa Cruz: Via dupla La Paz – Santa Cruz¹⁷ (IIRSA, 2020i).

Na Conexão Mato Grosso do Sul-Paraguai-Bolívia-Chile, pela fronteira mais ao sul de Porto Murtinho, está concluída a obra de melhoramento do trecho Concepción – Pedro Juan Caballero, e em execução: a reabilitação do trecho Colorado-Concepción; a construção do tramo viário Rota 5 Bella Vista–Conexão à Ponte sobre o Rio Apa; e a reabilitação do tramo Pozo Colorado–Concepción¹⁸ (IIRSA, 2020j).

2.1.1.3 Eixo Mato Grosso do Sul e países da Hidrovia Paraguai-Paraná (sentido Norte-Sul)

O Mato Grosso do Sul também mostra potencial de integração com países vizinhos através de obras rodoviárias na região da Bacia do Prata, de sentido Norte-Sul. As três obras mostradas nos mapas abaixo que se encontram em execução são, respectivamente, a pavimentação do trecho Puerto Suárez – Mutún (Figura 8), na Bolívia, a pavimentação da rodovia Concepción-Vallemí (Figura 9) e a pavimentação do tramo rodoviário Santa Rosa–Capitán Bado (Figura 10), ambas no Paraguai.

A primeira, com investimento estimado em US\$ 18,8 milhões, tem como objetivo facilitar o transporte de minerais vindos de Mutun. Atualmente se executa a manutenção e melhoramento do trecho Mutun - Puerto Busch. A segunda, com investimento projetado em US\$ 113 milhões, tem financiamento do Focem, com US\$ 93 milhões, e do Tesouro Nacional de US\$ 20 milhões.

¹⁷ IIRSA (2020i). Disponível em: <<https://bit.ly/3gBEWNn>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

¹⁸ IIRSA (2020j). Disponível em: <<https://bit.ly/2KaYb44>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

A obra busca dinamizar economicamente o comércio e a produção na região, conectando o Norte do Paraguai ao Mato Grosso do Sul. Em Vallemí se encontra a Indústria Nacional de Cimento e jazidas de calcário, onde podem ser feitos outros investimentos conexos. A terceira obra, com investimento estimado em US\$ 122,5 milhões, tem financiamento do Fonplata de US\$ 98 milhões e o restante do Tesouro Nacional.

Essa obra interconecta a Rodovia Nacional 11 do Paraguai com a fronteira com o Brasil, os Departamentos de San Pedro e Amambay com a fronteira com o Brasil, no nordeste da Região Oriental com a Rodovia Nacional N° 3 do Paraguai, que é o seu eixo troncal Norte-sul.

Figura 8 Puerto Suárez-Mutún



Figura 9 Concepción-Vallemí



Figura 10 Santa Rosa-Capitán Bado



Fonte: IIRSA (2020k). Disponível em: <https://bit.ly/3m8Chvu> . Acesso em: 10 dez. 2020.

Fonte: IIRSA (2020l). Disponível em: <https://bit.ly/37Rvrpb> . Acesso em: 10 dez. 2020.

Fonte: IIRSA (2020m). Disponível em: <https://bit.ly/342zduH> . Acesso em: 10 dez. 2020.

Abaixo, a obra de pavimentação da rodovia Curuguaty – Villa Ygatimí – Ypejhú (Figura 11) em território do Paraguai, sendo esta última na fronteira com o Mato Grosso do Sul, na cidade de Paranhos. A obra não iniciada, com financiamento a definir, tem orçamento estimado em US\$ 77,5 milhões. Em seguida, a pavimentação da via Cruce Guaraní – Corpus Christi – Pindoty Porá (Figura 12), também no Paraguai, encontra-se em execução com investimento de US\$ 43 milhões, financiado pelo Tesouro Nacional. A obra conecta Villa Ygatimí e Pindoty Porá, na parte oriental do Paraguai, com a rodovia nacional N° 10 e com a rodovia estadual Mato Grosso do Sul 160 no Brasil.

Figura 11
Ruta Curuguaty-Villa Ygatimí-Ypejhú



Fonte: IIRSA (2020n). Disponível em: <https://bit.ly/34iNofB> . Acesso em: 10 dez. 2020.

Figura 12
Cruce Guaraní-Corpus Christi-Pindoty Porá



Fonte: IIRSA (2020o). Disponível em: <https://bit.ly/3qLxuDR> . Acesso em: 10 dez. 2020.

2.1.2 Modal Ferroviário

Devido à capacidade, custo, segurança e rapidez do transporte ferroviário de carga, a construção de corredores bioceânicos desta modalidade, combinado a outros modais para integrar o interior da região, pode ter um impacto significativo no desenvolvimento e no comércio intrarregional dos países da América do Sul, mas também no comércio dos seus

países com o mundo. O Mato Grosso do Sul mostra capacidade de participação e conexão com os principais corredores ferroviários bioceânicos da região.

2.1.2.1 Corredor Ferroviário Paranaguá-Antofagasta

O Corredor Ferroviário Paranaguá-Antofagasta (Figura 13) é um dos projetos prioritários do Cosiplan, cruzando e conectando países que são foco desse estudo – Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Esse corredor pode ser integrado ao Mato Grosso do Sul através da construção do trecho ferroviário de Cascavel (Paraná) a Maracaju, passando por Dourados - projeto presente no âmbito da carteira da IIRSA/Cosiplan.

Figura 13:
Corredor Ferroviário Paranaguá-Antofagasta



Fonte: BNDES, 2011, p.8.

Como mostra o mapa abaixo (Figura 14), a ferrovia bioceânica integraria pontos de transbordos nos países envolvidos, dando ainda a possibilidade de acesso aos oceanos. Ademais, do ponto de vista da intermodalidade desejada para a integração de infraestrutura sul-americana e do Mato Grosso do Sul, conecta-se a rodovias, ferrovias e hidrovias da Bacia do Prata.

Figura 14
Corredor Ferroviário Paranaguá-Antofagasta e Hidrovia Tietê-Paraná-Paraguai



Fonte: BNDES, 2011, p.9.

Do ponto de vista do comércio e da produção, considerando as áreas envolvidas, tem o potencial de impactar na produção, exportação e importação de bens do complexo da soja, cereais, complexo de cana, biocombustível, derivados de petróleo, fertilizantes, siderúrgicos, cobre, zinco, e contêiner em geral (BNDES, 2011, p.12).

O projeto de construção de uma ferrovia contemplando os trechos Cascacel/Guaíra/Lapa, no Estado do Paraná, e entre Dourados/Maracajú, no Estado de MS, enquadra-se no grupo de projetos da Interconexão Assunção – Paranaguá da IIRSA. A obra não foi iniciada e ainda não possui estudos técnicos. Segundo a ficha técnica do projeto (Cosiplan-IIRSA), a extensão do trecho:

“(…) faz parte da concessão da Ferroeste. Quando concluída fará conexão com a Ferrovia Norte-Sul e com a Hidrovia Tietê-Paraná. (...) Cria novas possibilidades logísticas para o fornecimento de insumos em condições mais vantajosas de custo e o escoamento das safras de grãos e outras cargas a partir de centros de produção com destino aos portos do Paraná, em especial o de Paranaguá/PR, interligando as regiões Centro-Oeste e Sul ao Mercosul”¹⁹ (IIRSA, 2020p).

É possível observar também que a área do Mato Grosso do Sul contemplada pela obra terá tanto a opção de articulação por Porto Murtinho (hidroviária) quanto o potencial de conexão com os portos do Chile (pacífico) através do corredor ferroviário bioceânico.

¹⁹ IIRSA (2020p). Disponível em: <<https://bit.ly/2KdVSgM>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

A Conexão Ferroviária Motacucito – Mutún – Porto Busch (Figura 15) é outro projeto com caráter multimodal na área da Hidrovia Paraguai-Paraná, conectando hidrovias e ferrovias, e que possibilita a integração do Mato Grosso do Sul com países da América do Sul.

De âmbito nacional boliviano, faz parte do grupo de projetos de interconexão Rio Paraguai, Assunção, Corumbá. O projeto não iniciado está estimado em US\$ 203 milhões, e, segundo o sítio da IIRSA/Cosiplan, atrai interesse do EximBank da China. O projeto envolve uma ferrovia, mais um Terminal Portuário, mais um Canal Fluvial, mais uma Ferrovia, e mais um Terminal Portuário (TP-2). Sua execução facilitaria o transporte de minérios e hidrocarbonetos desde a Bolívia.

Figura 15
Ferroviária Motacucito-Mutún-Puerto Busch



Fonte: IIRSA (2020q). Disponível em: <https://bit.ly/3gyNHYi>. Acesso em: 10 dez. 2020.

2.1.2.2 - Corredor Ferroviário Bioceânico Central

O corredor ferroviário que parte de Santos, passa por Corumbá (MS), estendendo-se pelo território boliviano para alcançar o Pacífico através do Chile, foi um projeto já vislumbrado por Travassos (1931), sendo importante rota bioceânica.

Figura 16
Corredor Ferroviário Santos-Corumbá-Pacífico



Fonte: MERCOSUL, 2017.

Entre os projetos da carteira IIRSA/Cosiplan, encontra-se o melhoramento do tramo ferroviário Corumbá-Santos, estimado em US\$ 3,7 bilhões²⁰ (IIRSA, 2020r). O projeto integra o litoral atlântico sul-americano (Porto de Santos) ao Mato Grosso do Sul. Para sua continuidade em direção ao Pacífico, já foram apresentadas diferentes alternativas (Figura 16): pela Bolívia ao Chile (Porto de Arica), pela Bolívia ao Peru (Porto de Ilo); ou ainda, um trajeto que não passa pela Bolívia e interconecta o Brasil diretamente ao Peru e seus portos de Matarani e Ilo, no Pacífico. A razão da exclusão da Bolívia no trajeto teria como justificativa as dificuldades enfrentadas em obras de infraestrutura dentro do território boliviano ao passar por áreas de influência de movimentos de povos originários, que eventualmente podem bloquear as vias.

²⁰ Trata-se da reabilitação de ferrovias. O projeto propõe capacitar a via férrea para operar trens com até 32 ton/eixo; recuperar a Infraestrutura para a segurança e a operacionalidade da ferrovia (IIRSA, 2020r). Na descrição da obra na sua ficha técnica disponível no banco de projetos da IIRSA, é relato o seguinte: “Em território brasileiro a via férrea está concedida à MRS Logística e à Rumo América Latina Logística. Há necessidade de recuperação em diversos trechos, desde Santos até Corumbá, com cerca de 1.300 km de extensão, para que os trens operem com mais segurança. É necessário recuperar o trecho ferroviário compreendido entre Santos/Bauru/Campo Grande/Corumbá. O projeto consiste na capacitação de obras de artes especiais; recuperação de cortes, aterros, drenagem superficiais e profundas; substituição de trilhos tipo TR-50 por TR-68; expurgo de lastro; substituição de dormentes deteriorados; reposição da fixação; execução de solda aluminotérmica de trilhos nivelamento mecanizado da via; implantação e ampliação de pátios de cruzamentos, etc.”. Disponível em: <<https://bit.ly/39YtqtU>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

No contexto regional sul-americano, os seguintes aspectos devem ser considerados pelos países envolvidos, com vistas à interoperabilidade de toda a rede ferroviária: bitola homogênea, padronização da capacidade dos trilhos e observância às regras do Acordo Internacional Terrestre – ATIT. Nesse sentido, os países devem se preocupar em promover maior convergência normativa em temas como tramitação prévia à chegada da carga no seu destino, redução de requisitos documentais, simplificação e aceleração das inspeções e controles aduaneiros, a possibilidade do pagamento eletrônico, e o reconhecimento recíproco de certificados, entre outros aspectos normativos.

O projeto rodoviário “Construção das avenidas perimetrais e dragagem do Porto de Santos” está conectado ao corredor ferroviário bioceânico, e se encontra em fase de execução, financiado pelo Tesouro Nacional²¹ (IIRSA, 2020s). Ainda, segundo consta no sítio da IIRSA, o projeto “Melhoramento do Tramo Ferroviário Corumbá – Campo Grande (Ferrovia do Pantanal)” já foi concluído²² (IIRSA, 2020t).

O Tramo boliviano do Corredor Ferroviário Bioceânico de Integração tem investimento total estimado de US\$ 7 bilhões. É um projeto em fase de estudo de alternativas, e em seguida deverá ser realizado o estudo de engenharia. Conta com financiamento do BID para os estudos no valor de US\$ 6,7 milhões e não há informações sobre o financiamento da obra²³ (IIRSA, 2020i). Esse trecho corresponde a um corredor ferroviário interno na Bolívia, possibilitando transportar carga e integrando o país de leste a oeste, integrando o país aos portos dos oceanos Atlântico e Pacífico, e assim mercados internacionais de fora da região²⁴.

²¹ IIRSA (2020s). Disponível em: <<https://bit.ly/377VGZa>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

²² IIRSA (2020t). Disponível em: <<https://bit.ly/3nbgh4z>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

²³ IIRSA (2020i). Disponível em: <<https://bit.ly/3gBEWNa>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

²⁴ No site da IIRSA (2020i) há uma descrição fornecida pelo representante do governo boliviano à ficha técnica do projeto, reproduzida em parte a seguir: “*En la actualidad el sistema ferroviario boliviano está compuesto por la Red Andina (occidental) ubicada en el altiplano Boliviano con 2.276 km y la Red Oriental ubicada en los Llanos con 1.246 km, actualmente se esta construyendo la interconexión de estas dos redes mediante el Proyecto Ferroviario Montero Bulu Bulu, sus vías mantienen la trocha métrica en toda su extensión, lo cual permite la interconexión con Brasil y Argentina por la parte oriental, y por el área occidental se interconecta con Perú. La capacidad de carga actual no supera las 15 Toneladas Métricas (TM) por eje, lo cual es insuficiente para el volumen que se pretende transportar en el futuro, la evaluación de la actual estructura y superestructura de las redes ferroviarias bolivianas, que se proyecta transportar en los próximos 40 años, permite concluir que se podría aprovechar la infraestructura disponible, siendo imprescindible aumentar y homogenizar la capacidad de carga en todo el tendido ferroviario*”. Disponível em: <<https://bit.ly/3gBEWNa>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

2.1.3 Modal Hidroviário e Fluvial

O Mato Grosso do Sul é agraciado com acesso às hidrovias do Paraguai e do Paraná, que fazem parte da Bacia do Prata, e se conectam com as hidrovias do Tietê, Uruguai e Prata. Toda carga do Estado escoia por hidrovias interiores. Através da Hidrovia do Paraguai o Mato Grosso do Sul leva sua carga para outros países, ou seja, através de navegação interior de percurso internacional.

Segundo dados do Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) do Ministério dos Transportes, as cargas se originam em Mato Grosso do Sul com destino à Argentina e Uruguai (na exportação) são de 3,816 milhões de toneladas e 258 mil toneladas, respectivamente. Enquanto 4 mil toneladas chegam ao Mato Grosso do Sul (importação) com origem no Paraguai. Através da Hidrovia do Paraguai, o Mato Grosso do Sul pode se conectar ao Atlântico via Santos e Paranaguá. Assim, tanto Corumbá quanto Porto Murtinho podem se conectar a portos do Atlântico.

Devido à importância acima mencionada da Bacia do Prata, assim como da intermodalidade, nessa seção serão apresentadas obras de navegabilidade nas hidrovias que conformam o Prata e conectam o Mato Grosso do Sul aos países da região. De forma complementar, falaremos dos portos fluviais.

2.1.3.1 Melhoramento de hidrovias

Na Agenda Prioritária de Projetos de Integração do Cosiplan, figura o projeto estruturado de “melhoramento da navegabilidade da Bacia do Prata” (Figura 17), composto pela execução conjunta dos projetos apresentados abaixo – alguns encontram-se em execução e outros ainda não foram iniciados, conforme destacado.

Figura 17
Melhoramento da navegabilidade da Bacia do Prata



Fonte: UNASUL, 2014.

Esse projeto agrupa um conjunto de projetos menores que devem ser levados de forma conexa e sinérgica, formando um grande projeto estruturante de alto impacto. Entre eles se encontram projetos que são de interesse e impactam no Brasil e especificamente no Mato Grosso do Sul, com relação à navegabilidade e fluxo dos rios da Hidrovia Paraguai-Paraná. Os projetos são os seguintes:

1. Melhoramento da navegabilidade do Rio Paraguai entre Apa e Corumbá
2. Melhoramento da navegabilidade do Rio Paraguai Assunção – Apa
3. Sistema de Predição de níveis do Rio Paraguai (Assunção-Apa)
4. Reabilitação e manutenção do Canal Tamengo
5. Melhoramento da navegação no Rio Paraguai de Confluência à Assunção
6. Projeto Binacional de Transposição de Itaipu (Brasil-Paraguai)
7. Aprofundamento do calado do Rio Paraná desde Confluência até La Plata
8. Melhoramento da navegabilidade do Rio Alto Paraná (águas acima de Salto de Guaira)
9. Melhoramento da navegabilidade no Alto Paraná
10. Melhoramento da navegabilidade do Rio Uruguai
11. Melhoramento da navegabilidade do Rio Tietê

O Melhoramento da navegabilidade do Rio Paraguai entre Apa e Corumbá envolve Brasil, Paraguai e Bolívia. Com investimento total estimado de US\$ 39 milhões e financiamento público aprovado, seus estudos foram iniciados. Já o melhoramento da

navegabilidade do Rio Paraguai Assunção-Apa, no Paraguai, está em execução, com investimento aprovado em US\$110 milhões e financiamento do Banco Mundial. A obra envolve dragagem de um trecho de 530 km de rio, de 26 passagens de areia e 9 passagens de rochas. O sistema de predição de níveis do Rio Paraguai (Assunção-Apa) envolve Bolívia e Paraguai. O projeto ainda não foi iniciado e não possui orçamento estimado²⁵ (IIRSA, 2020u).

A reabilitação e manutenção do Canal Tamengo, no Rio Paraguai, faz parte da ligação Corumbá-Assunção. O projeto possui investimento estimado em US\$ 10,5 milhões e não foi iniciado. O Sistema Tamengo é conformado pela Lagoa Cáceres, pelo Canal Tamengo, pelo Río Paraguai, e pelos Canais Sicurí e Tuyuyú. Sua reabilitação e manutenção se enquadra no propósito de fomentar a interconexão e o comércio entre países sul-americanos através da hidrovia Paraguai-Paraná e, exercendo uma conexão multimodal, do corredor bioceânico Atlântico-Pacífico²⁶ (IIRSA, 2020v).

O melhoramento da navegação no Rio Paraguai de Confluência à Assunção é importante via para realizar a conexão entre Mato Grosso – Mato Grosso do Sul – Paraguai – Argentina (Rio Paraguai - Rio da Prata), até Buenos Aires (saída para o Atlântico). É um projeto binacional Paraguai-Argentina estimado em US\$ 45,5 milhões, não iniciado e sem previsão de fonte de financiamento. A ficha do projeto aponta a necessidade de dragagem e balizamento de passagens críticas²⁷ (IIRSA, 2020w).

O aprofundamento do calado do Rio Paraná desde Confluência até La Plata, na Argentina, é um projeto estimado em US\$ 110,25 milhões, em execução com financiamento estatal²⁸ (IIRSA, 2020x).

²⁵ IIRSA (2020u). Disponível em: <<https://bit.ly/3oTkSZR>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

²⁶ Atualmente duas empresas privadas possuem terminais portuários no Canal, Central Aguirre Portuaria S.A. (CAPSA) e Gravelal Bolivia S.A. (está atuando em Arroyo Concepción, afluente do Canal Tamengo). Segundo a ficha do projeto disponível no sítio da IIRSA (2020v): “La primera está dedicada al embarque y desembarque de hidrocarburos (Free Port Terminal Company – FPTC), al embarque y desembarque de productos oleaginosos (Aguirre Agro Bolivia S.A. – AABSA) y posee además un frente de muelle con una grúa para contenedores. La segunda Empresa (Gravelal Bolivia S.A.) posee una planta procesadora de oleaginosas y dos frentes de muelle (Tamengo 1 y Tamengo 2)”. Adicionalmente, a Empresa Naviera Boliviana (ENABOL) conta com Estudos de Pré-Investimentos para a implementação de um terminal portuário em Puerto Quijarro. Disponível em: <https://bit.ly/3gAfS9c>.

²⁷ IIRSA (2020w). Disponível em: <https://bit.ly/39UGWim>. Acesso em: 10 dez. 2020.

²⁸ IIRSA (2020x). Disponível em: <https://bit.ly/2Ke9Dfr>. Acesso em: 10 dez. 2020.

O melhoramento da navegabilidade do Rio Alto Paraná (águas acima de Salto de Guaira), de âmbito brasileiro, está orçado em US\$ 15 milhões e encontra-se em execução com financiamento do Tesouro Nacional. Esse projeto abrange a construção de eclusas ao longo do rio Paraná (2,8 mil km), onde há quatro barragens destinadas a uso energético: Itaipu, Porto Primavera (com eclusa), Jupia (com eclusa) e Ilha Solteira. A ausência de eclusas de Itaipu e de Ilha Solteira impede a navegação por toda a extensão. Seus projetos de construção visam a concretização da Hidrovia do Mercosul, ligando o Centro-Oeste do Brasil e o Paraguai à Argentina e ao Uruguai. São navegáveis os trechos da barragem de Jupia até a de Itaipu, com extensão de 685 km. Já entre Jupia e a barragem de Ilha Solteira, não há fluxo devido à inauguração do canal de Pereira Barreto, que liga o Rio Tietê ao tramo Norte da Hidrovia do Rio Paraná. O projeto binacional de transposição de Itaipu (Brasil-Paraguai) não possui orçamento estimado, financiador previsto ou estudos²⁹ (IIRSA, 2020y).

O melhoramento da navegabilidade no Alto Paraná é um projeto binacional Paraguai-Argentina com financiamento público previsto, mas sem valor estimado. O trecho de 679 km compreende a confluência com o Rio Paraguai e a Represa de Itaipu. A obra envolve a dragagem de passagens críticas, balizamento e controle de navegação³⁰ (IIRSA, 2020z).

O melhoramento da navegabilidade do Rio Uruguai é um projeto de âmbito binacional Argentina-Uruguai, em execução, com investimento estimado de US\$ 40 milhões, através de financiamento público. Almeja melhorar a profundidade e o balizamento para navegação de embarcações maiores³¹ (IIRSA, 2020aa).

Por fim, o melhoramento da navegabilidade do Rio Tietê no Brasil tem investimento estimado em US\$ 800 milhões e encontra-se em execução. Esse projeto está atrelado a um conjunto de investimentos do programa de investimentos do governo federal do Brasil. O sistema hidroviário Tietê-Paraná tem 2.400 km de vias navegáveis, de Piracicaba e Conchas (ambos em São Paulo) até Goiás e Minas Gerais (ao Norte) e Mato Grosso do Sul, Paraná e

²⁹ IIRSA (2020y). Disponível em: <https://bit.ly/39YunT0>. Acesso em: 10 dez. 2020.

³⁰ IIRSA (2020z). Disponível em: <https://bit.ly/39Yv0fk>. Acesso em: 10 dez. 2020.

³¹ IIRSA (2020aa). Disponível em: <https://bit.ly/2ICloux>. Acesso em: 10 dez. 2020.

Paraguai (ao sul). Liga cinco dos maiores Estados produtores de soja do país e é uma das mais importantes hidrovias do Mercosul³².

2.1.3.2 - Portos Fluviais

A partir do banco de projetos do site da IIRSA, podemos sistematizar um conjunto de obras em portos fluviais que podem ajudar a conexão do Mato Grosso do Sul com os países vizinhos, se forem feitas em conjunto com as obras de navegabilidade dos rios da Hidrovia Paraguai-Paraná, ou da Bacia do Prata. São obras localizadas em outros países, mas que podem potencializar o comércio fluvial e o papel do Mato Grosso do Sul, a saber:

1. Reabilitação do Porto de Salto del Guairá (Paraguai)
2. Ampliação do Porto Indio (Paraguai)
3. Modernização do Porto de Iguazu (Argentina)
4. Otimização do Porto de El Dorado (Argentina)
5. Construção do Porto de Kaarendy sobre o Rio Paraná (Paraguai)
6. Construção do Porto de Encarnación (Paraguai) – projeto concluído
7. Porto Busch (Bolívia) – projeto concluído.

Os principais terminais portuários do Mato Grosso do Sul na Hidrovia do Paraguai são:

1. Porto Corumbá: Está situado na margem direita do rio Paraguai, km 1.528,8.
2. Porto do Cimento Itaú Portland S/A: Está localizado na margem direita do rio Paraguai - km 1.517, no município de Corumbá.
3. Porto Sobramil: Localiza-se à margem direita do rio Paraguai, km 1.516.
4. Porto de Ladário: Situado na margem direita do rio Paraguai, km 1.514,5 na cidade do mesmo nome.
5. Porto Granel Química: Localiza-se no Rio Paraguai - km 2.763, Ladário (MS).
6. Porto Gregório Curvo: Localiza-se na margem esquerda do rio Paraguai, no distrito de Porto Esperança.

³² Sua descrição na ficha do projeto no sítio da IIRSA (2020ab) é a seguinte: “Implantar melhorias específicas em todo o percurso paulista, tais como: construção de duas barragens com eclusas; substituição e ampliação de vãos e proteção de pilares de pontes, perfazendo 13 intervenções que reduzirão a viagem em até duas horas e diminuirá em cerca de 20% os custos de transportes; construção de 2 terminais hidroviários; execução de serviços de dragagem e retificação de canais em 7 municípios; melhorias em atracadouros de espera e muro guia das eclusas de 7 municípios, além de 6 projetos de duplicação de eclusas e realização de obras do Centro de Controle Operacional das eclusas (CCO)”. Disponível em: <https://bit.ly/3n6FMnL>. Acesso em: 10 dez. 2020.

7. Porto Murtinho: Localização à margem esquerda do rio Paraguai, km 996. Sua área de influência compreende toda região oeste e sudoeste de Mato Grosso do Sul.

O Anuário Estatístico Aquaviário da ANTAQ (2019) reporta dados de três portos do MS: (1) Porto Gregório Curvo (2,478 milhões de t); (2) Granel Química Ladário (1,220 milhões de t); e (3) Terminal Hidroviário de Porto Murtinho (439 mil t). A representação das cargas movimentadas, participação de mercado e crescimento, mostram que o Minério de Ferro é a principal carga movimentada, já a movimentação de cargas de soja se destaca com crescimento de 175,6%.

Em 2015, o governo estadual retomou o incentivo ao uso da hidrovia do rio Paraguai para o escoamento da produção de minério e de grãos de Mato Grosso do Sul para os portos da Argentina. Instituiu o Programa de Estímulo à Exportação ou Importação por Porto Murtinho (Proeip) e estendeu essas medidas aos portos de Ladário e Corumbá³³.

No *Plano de Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira / Mato Grosso do Sul 2012* (GOVERNO DO MATO GROSSO DO SUL, 2012) encontra-se identificada a obra de reativação do porto de cargas de Ladário, único dotado de trimodalidade para atender a região de Corumbá/Ladário³⁴.

Tal obra seria de responsabilidade do governo municipal e teria como parceiro o governo estadual. A ação prevê a recuperação do equipamento abandonado. Ao mesmo tempo, tal obra encontra-se coadunada a outras ações e projetos em outros modais, como: incluir Ladário na rota bioceânica e implantar uma zona de livre comércio na região (de responsabilidade do governo Federal em parceria com o estadual), recuperar a malha ferroviária que dá acesso ao porto de Ladário (responsabilidade dos governos federal e

³³ Pelo terminal Portuário de Porto Murtinho passaram 6 mil toneladas de produtos em 2015; 45,6 mil toneladas exportadas em 2016, 183,8 mil toneladas exportadas em 2017. Pelo terminal Portuário de Corumbá foram exportadas 4,8 milhões de toneladas de minério em 2015; 3,98 milhões de toneladas em 2016 e 3,88 milhões de toneladas em 2017. A partir da capital, são exportados basicamente minério de ferro e manganês da Vale (Urucum) para portos argentinos e uruguaios. Entre 2016 e 2018, o terminal de Porto Murtinho escoou 23,5 mil toneladas de produtos diversos, dentre os quais açúcar, trigo e carvão vegetal. Enquanto os portos da Granel Química (Ladário) e Gregório Curvo (Porto Esperança) exportaram 12,6 milhões de toneladas de minério.

³⁴ O porto de Ladário possui os seguintes acessos: rodoviário, pela BR-262, que atinge Campo Grande (MS); ferroviário, pela Ferrovia Noroeste S/A, malha Oeste, antiga Superintendência Regional Bauru (SR 10), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA); fluvial, pelo rio Paraguai e seus afluentes.

estadual), construir a rodovia de Ladário (responsabilidade do governo federal e municipal). Municípios fronteiriços da Bolívia, Corumbá e Ladário apresentam a maior infraestrutura portuária do Mato Grosso do Sul, responsável por 90% do escoamento da produção de minério de ferro e manganês das reservas de Urucum para os mercados internacionais (ANDRADE, 2018a).

Segundo informações das estatísticas de navegação interior da ANTAQ (2017), a instalação de Corumbá “possui um cais de 200 m e um armazém para carga geral, de 1.400 m², para 1.100 t, fora de uso, necessitando de recuperação, além de um pátio descoberto, com 4.000 m²”, sendo que essa “opera, somente, como apoio ao turismo da região.” Sobre a instalação de Ladário, “conta com dois berços distintos, em um trecho de 250 m, sendo um para sacaria e outro para granéis sólidos. Dispõe de um armazém com 1.500 m² com capacidade estática de 1.000 t. Possui, também, um pátio externo descoberto, com 20.000 m²”. Tais números o colocam como um dos maiores portos fluviais do Brasil e o maior porto da sua região Centro-Oeste³⁵. Ainda, próximo ao porto de Corumbá, encontra-se o terminal de minério da Sobramil, com um cais de 65 metros de comprimento para atracação de empurradores e chatas.

Esses portos são administrados pela prefeitura municipal de Corumbá. Como podemos observar na listagem dos terminais portuários no início desta seção, estão localizados na margem direita do rio Paraguai, nas cidades de Corumbá e Ladário, distantes 6 km entre si, situadas na região do pantanal mato-grossense no Mato Grosso do Sul. Sua área de influência abrange o noroeste de Mato Grosso do Sul, parte sul de Mato Grosso e o sudeste da Bolívia.

O porto geral de Corumbá passou décadas abandonado. Em 2018, a ANTAQ exigiu a construção de terminal de embarque e cumprimento de regras, demandando medidas da Administração Municipal que podem causar grande impacto na cidade. Por decisão da ANTAQ, os embarques e desembarques de pessoas e cargas terão que ser submetidos aos procedimentos normais de fiscalização, segurança e controle exigidos em um terminal de passageiros e mercadorias. A agência portuária criada pela prefeitura para promover a regularização fundiária do local deve implantar o terminal hidroviário. Atualmente, a

³⁵ Disponível no sítio da ANTAQ em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>. Acesso em: 10 dez. 2020.

movimentação de pessoas, cargas e embarcações no porto é livre. Isso significa que o porto passará a ter uma área restrita (plataformas de passageiros e cargas), com cobrança de tributos e taxas e venda de bilhetes. Estão previstos investimentos de R\$ 3,8 milhões, com recursos da União, Estado e Município. Corumbá recebe anualmente mais de 30 mil turistas, os quais terão que passar pelo terminal para pescar embarcado ou fazer um passeio pelo Rio Paraguai. O projeto em desenvolvimento no porto geral inclui o reordenamento de toda orla e estão previstos investimentos na revitalização da área (de 1,5 milhão de dólares), com financiamento do Fonplata (ANDRADE, 2018b).

Com capacidade para 500 mil toneladas/ano de grãos, o Porto Murtinho possui uma vocação histórica como entreposto comercial e ponto de entroncamento na Hidrovia do Paraguai. Após sua revitalização, a partir de 2015, em um curto espaço de tempo atingiu a capacidade atual instalada de forma plena. Atualmente, movimenta cargas de soja e aço, que se destinam, respectivamente, a Argentina e Bolívia. Descendo o Rio Paraguai até Rosário (Argentina), barcaças transportam a soja produzida em Maracaju, Dourados e Ponta Porá pelo grupo argentino agroindustrial Vicentin. Este grupo projeta investir U\$ 40 milhões no porto para operar diferentes cargas: contêineres, veículos, grãos, combustível, granel líquido, celulose e fertilizantes (GOVERNO DO MATO GROSSO DO SUL, 2016).

3. Desempenho comercial do Mato Grosso do Sul entre 2010 e 2019



3. Desempenho comercial do Mato Grosso do Sul entre 2010 e 2019

Este capítulo tem o objetivo de apresentar os dados gerais do comércio do Mato Grosso do Sul com o mundo e com os países do Corredor Rodoviário Bioceânico (Argentina, Chile e Paraguai), com especial atenção às principais categorias comercializadas e as vias de entrada e saída (aduanas) dos fluxos comerciais, e identificar as possibilidades de complementação produtiva analisando o quadro atual do comércio do estado do Mato Grosso do Sul com os países do Corredor.

As exportações totais do Mato Grosso do Sul ao mundo, em 2019, ascenderam a US\$ 5,2 bilhões e representaram 2,6% do total das vendas do Brasil. As compras atingiram US\$ 2,4 bilhões, ou 1,3% do total das importações do país. Setorialmente, 58% das exportações do estado são produtos básicos, 40% semimanufaturados e 2% produtos manufaturados. No que diz respeito às importações, 56% são produtos básicos, 10% semimanufaturados e 34% manufaturados (COMEXSTAT, 2020). A população do Mato Grosso do Sul corresponde a 1,3% dos brasileiros. Pode-se dizer que a participação per capita do Mato Grosso do Sul no comércio exterior é proporcional à média do Brasil no que se refere às importações e o dobro da média no que se refere às exportações. Essa especificidade é expressão da característica primário exportadora e compradora de produtos industrializados de outros estados da federação, principalmente São Paulo.

No caso dos parceiros comerciais do Mato Grosso do Sul, percebe-se igualmente uma forte concentração em poucos países. A China recebeu sozinha 41% das exportações totais do Mato Grosso do Sul em 2019, o que representa um forte avanço se comparado aos 20% que respondia em 2010 (COMEXSTAT, 2020).

O comércio intrarregional entre os países da América Latina em seu conjunto tem diminuído nos últimos anos, segundo a Comissão Econômica para América Latina (CEPAL). Segundo o relatório, as exportações intrarregionais representam 15,5% das exportações totais dos países latino-americanos e a tendência desse tipo de comércio na América do Sul é de queda relativa desde 2017 (menor participação do comércio intrarregional no comércio global dos países da América do Sul, em proporção às trocas dos países da região com o resto do mundo (CEPAL, 2019, p. 18).

A participação relativa da América do Sul nas exportações do Brasil em 2010 era de 18,36% e em 2019 foi de 12,4%; nas importações em 2010 era de 14,26% e em 2019 de 11,65%. Segundo a Cepal (2019), 39% das exportações de bens manufaturados do Brasil são destinadas a países latino-americanos, metade das exportações e 40 % das importações intrarregionais são de países do Mercosul (Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela); 56% das exportações de manufaturas do Mercosul são dirigidas a países latino-americanos.

Os dados sistematizados a continuação foram extraídos da base de dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério de Economia do Brasil assim como de bases de dados da Base de Dados para o Comércio Internacional das Nações Unidas (Comtrade). Na Tabela 5, apresentam-se os valores das exportações e das importações do Mato Grosso do Sul para 2018 e em 2019, com os países que fazem parte do Corredor Rodoviário Bioceânico, mais a Bolívia, a China e os Estados Unidos.

TABELA 5

Exportações e importações do Mato Grosso do Sul, em milhões de dólares e em valores relativos, de Argentina, Bolívia, Chile, China, Estados Unidos e Paraguai em 2018 e 2019

Países	Exportações				Importações		
	Valor em USD 2018	Participação relativa 2018	Valor em USD 2019	Participação relativa 2019	Valor em USD 2018	Participação relativa 2018	Valor em USD 2019
Argentina	386,4	6,8%	221,0	4,2%	23,7	1,1%	12,1
Bolívia	17,8	0,3%	16,8	0,3%	1.538,1	69,0%	1.275,1
Chile	153,3	2,7%	160,9	3,1%	123,1	5,5%	105,3
China	2.761,7	48,5%	2.146,6	40,9%	335,4	15,0%	334,3
Estados Unidos	136,1	2,4%	224,8	4,3%	70,1	3,1%	111,4
Paraguai	25,9	0,5%	22,8	0,4%	139,3	6,3%	174,7
Total Geral	5.692,7		5.243,4		2.229,7		2.403,1

Fonte: Comex Stat, ComTrade; SECEX, 2020

Elaboração dos autores

Observa-se a diminuição da participação dos países do Corredor nas exportações totais do Mato Grosso do Sul, que representavam 10% em 2018 e caíram para 7,7 % em 2019. O mesmo acontece com as importações: em 2018 somavam 13% e em 2019 oscilam para 12%.

Em particular temos o caso da Argentina, que diminuiu bruscamente sua participação no comércio com o estado, apresentado uma queda de 43% nas exportações e 49% nas importações. A partir dos dados da presente tabela, podemos estimar que entre 2018 e 2019, as exportações do Brasil com seu principal parceiro comercial da região caíram 34,3% e as importações diminuíram 4,5%, o que implica que as compras e as vendas do estado à Argentina se reduziram mais do que a nível nacional.

Com relação à China, as exportações do estado caíram 22,3% entre 2018 e 2019, enquanto as exportações totais do Brasil ao esse país diminuíram apenas 1%. A China é principal parceiro comercial do estado e do país.

Os Estados Unidos têm aumentado a sua participação no comércio com Mato Grosso do Sul entre 2018 e 2019, 65% nas exportações e 59% nas importações. Enquanto a nível nacional as exportações do Brasil para Estados Unidos cresceram apenas 3,6% e as importações 3,9%.

Com relação aos principais produtos de exportação do Mato Grosso do Sul ao mundo em 2018, nota-se que apenas quatro produtos - Soja (34%), Celulose (33%), Carne de bovino congelada (9,7%) e Carne de frango congelada (4,8%) - somam 81,5% das exportações totais do estado. No relativo às importações totais para 2018 percebe-se uma concentração em poucos produtos comprados do exterior, com destaque para o gás natural o qual representou 55% das importações totais do estado.

Em 2019, os principais produtos exportados somaram 86,6%, concentrados em celulose (37%), soja (22%, após sofrer queda significativa), carnes e miudezas (19%) e os cereais (8,6%, após apresentar aumento de 85% com relação ao ano anterior. As principais categorias importadas pelo Mato Grosso do Sul para 2019 são Gás natural (53%), Adubos (10%) e Cobre (5,6%).

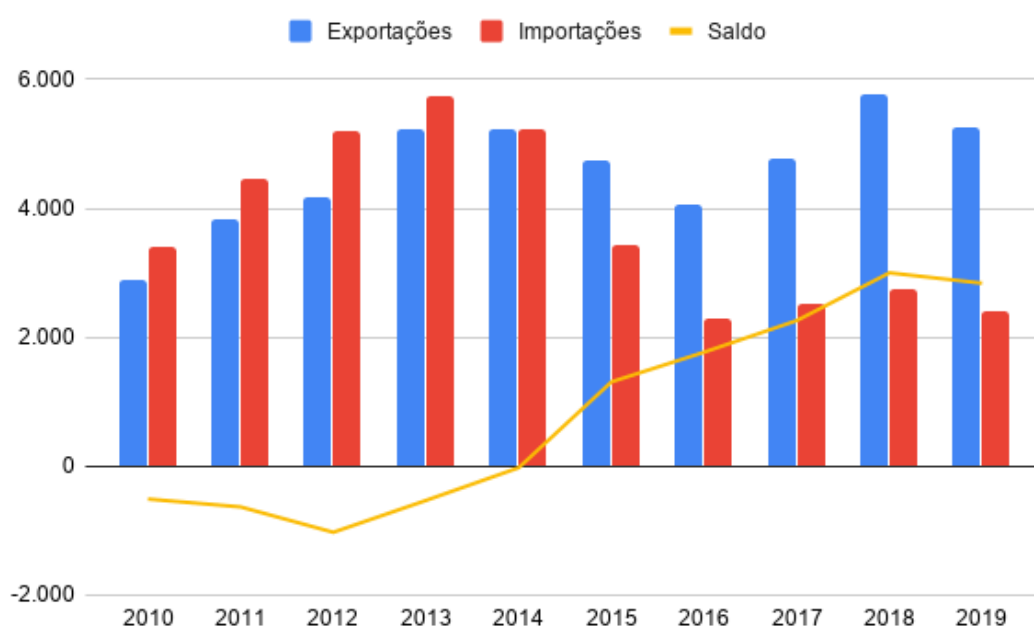
3.1 Dados sobre o comércio internacional do Mato Grosso do Sul

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

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

No Gráfico 1 apresenta-se a balança comercial do Mato Grosso do Sul entre 2010 e 2019 em milhões de dólares.

GRÁFICO 1
Balança comercial do Mato Grosso do Sul 2010- 2019 em milhões de dólares



Fonte: Comex Stat SECEX
Elaboração dos autores

Observa-se que o saldo da balança comercial do estado do Mato Grosso do Sul manteve-se negativo até 2014, com vendas e compras crescendo entre 2009 e 2013. No entanto, entre 2015 e 2016, houve uma forte redução das importações (em torno de 30%), o que permitiu saldos positivos. O valor das exportações encontra-se praticamente no mesmo patamar que em 2013, porém as importações diminuíram a partir de 2015, principalmente devido à redução na compra de gás natural da Bolívia, o que resultou num crescimento do superávit entre 2015 e 2018 com uma leve redução em 2019.

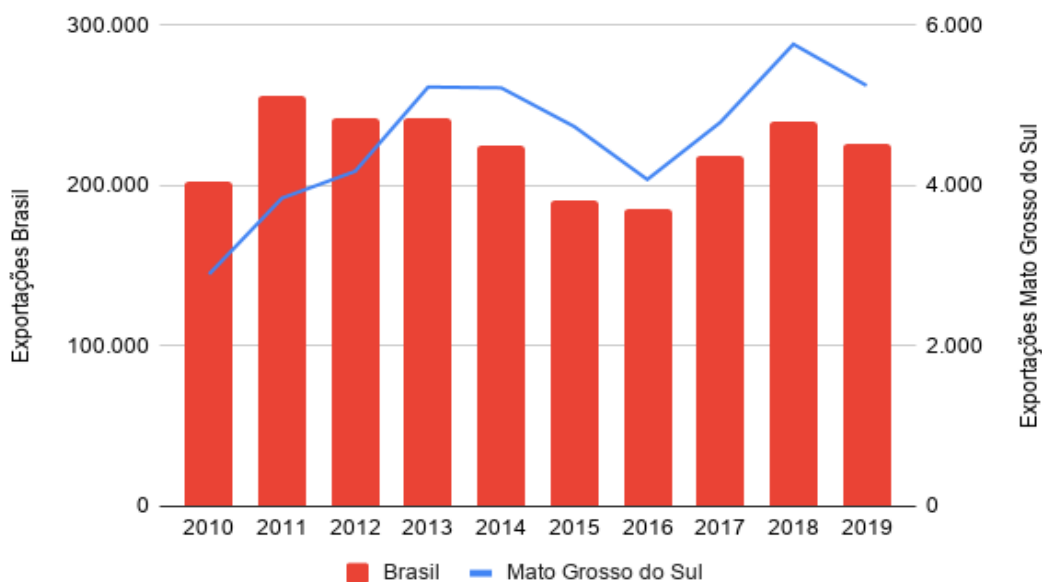
Em decorrência da queda na demanda interna, o Brasil reduziu de maneira considerável as compras de gás natural da Bolívia, o principal produto de importação do

Mato Grosso do Sul, para 45% do volume máximo diário contratado com a estatal boliviana *Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos* (YPFB). O contrato da Petrobras com a Bolívia, de 1999, com duração de 20 anos, previa um pagamento obrigatório mínimo pela carga de 24 milhões de metros cúbicos por dia (até 30 milhões de metros cúbicos) ainda que o volume não fosse totalmente importado.

No final de 2019, quando expiraria o acordo original entre a Petrobras e a empresa estatal da Bolívia, *Yacimientos Petrolíferos Fiscales de Bolívia* (YPFB), foi renegociado um acordo de transição que se estendeu até março de 2020, segundo o qual a Bolívia exportaria até 20 milhões de metros cúbicos por dia. Em março de 2019, a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) abriu uma chamada pública para contratação no gasoduto Bolívia-Brasil, operado pela Transportadora Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG). A chamada foi suspensa e reaberta em dezembro, sob a justificativa da “crise política boliviana” (ANP, 2019), e procura a abertura do mercado de gás para suprir parte do que antes era fornecido através do gasoduto (PETROBRAS, 2020). A continuação, no Gráfico 2 observa-se as exportações totais do Brasil (em vermelho) e as exportações totais do Mato Grosso do Sul (linha azul) entre 2010 e 2019 em milhões de dólares.

GRÁFICO 2

Exportações totais do Brasil e do Mato Grosso do Sul, em dólares, entre 2010 e 2019



Fonte: Comex Stat SECEX
Elaboração dos autores

Na tabela 6, apresenta-se o valor das exportações totais do Brasil e do Mato Grosso do Sul em milhões de dólares entre 2010 e 2019 e a participação das vendas do estado no total das vendas do país.

TABELA 6

Exportações totais do Brasil e do Mato Grosso do Sul, em milhões de dólares entre 2010 e 2019

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brasil	201.788,3	255.936,3	242.277,3	241.967,6	224.974,4	190.971,1	185.232,1	217.739,2	239.264,0	225.383,5
Mato Grosso do Sul	2.889,0	3.839,5	4.173,1	5.224,9	5.214,6	4.731,6	4.071,1	4.785,1	5.759,2	5.243,4
Participação do Mato Grosso do Sul no total das exportações do Brasil	1,4%	1,5%	1,7%	2,2%	2,3%	2,5%	2,2%	2,2%	2,4%	2,3%

Fonte: ComexStat e SECEX, 2020.

Elaboração dos autores

No Gráfico 2 destaca-se que o comportamento das exportações do Brasil e do estado do Mato Grosso do Sul são bastante similares na maior parte do período analisado e que o peso relativo das vendas do estado para o exterior se mantém estável, com tendência a um sutil crescimento. O Mato Grosso do Sul é responsável por mais do que 2% das exportações brasileiras em todos os anos desde 2013 como mostra a Tabela 3, consolidando a posição de estado exportador, tanto com participação das exportações no PIB estadual como exportação per capita acima das respectivas médias nacionais do Brasil.

3.2 Principais compradores do Mato Grosso do Sul

A Tabela 7 apresenta os principais destinos das exportações do Mato Grosso do Sul, mais o Paraguai, em valores absolutos e relativos para os anos 2010, 2018 e 2019.

Destaca-se que em 2018 e em 2019, a China foi o principal destino das exportações do Mato Grosso do Sul, com crescimento muito significativo nos últimos anos, passando de 18% do total em 2010 para 50% em 2018 e caindo para 41% em 2019. Os principais capítulos exportados para o país asiático em 2018 foram soja (US\$ 1,59 bilhão, 58% das vendas totais do estado para a China) e pasta de celulose (US\$1,06 bilhão ou 38% das exportações para a

China). Em 2019 ocorreu uma variação significativa: a exportação de celulose para China aumentou para US\$ 1,14 bilhão (73%) e a soja caiu a US\$ 303,194 milhões (19%) (COMEXSTAT, 2020).

TABELA 7

Principais destinos (e Paraguai) das exportações do Mato Grosso do Sul, em milhões de dólares e em valores relativos, em 2010, 2018 e 2019

Países	2010 (em USD)	%	2018 (em USD)	%	2019 (em USD)	%
China	517,5	17,9%	2.892,8	50,2%	2.146,6	40,9%
Japão	81,7	2,8%	56,6	1,0%	246,7	4,7%
Estados Unidos	16,5	0,6%	136,3	2,4%	224,8	4,3%
Argentina	303,3	10,5%	386,3	6,7%	221,0	4,2%
Itália	141,8	4,9%	260,8	4,5%	209,5	4,0%
Países Baixos (Holanda)	206,5	7,2%	238,4	4,1%	188,2	3,6%
Hong Kong	87,9	3,0%	190,4	3,3%	180,0	3,4%
Chile	3,1	0,1%	153,3	2,7%	160,9	3,1%
Irã	181,1	6,3%	143,5	2,5%	151,4	2,9%
Uruguai	15,8	0,6%	108,4	1,9%	140,1	2,7%
(...)						
Paraguai	27,3	0,9%	26,4	0,5%	22,8	0,4%
Total Geral	2.889,0		5.759,2		5.243,4	

Fonte: Comex Stat SECEX
Elaboração dos autores

Por sua vez, a Argentina é o segundo destino das exportações do estado. Em 2010 representava 10% das vendas totais e em 2018 diminuiu para 7%; em 2019 foi de apenas o 4,2%. Os principais capítulos vendidos para o país vizinho foram soja, US\$ 119,508 milhões (54% das vendas totais do estado para a Argentina), e minérios, US\$ 72,470 milhões (32,8%). Possivelmente, a soja que o Mato Grosso do Sul vende para a Argentina seja reexportada, inclusive para a China.

Os principais importadores de produtos sul-mato-grossenses entre 2010 e 2019 são, além de China e Argentina, Japão, Itália, Países Baixo, Hong Kong e Irã. Já Estados Unidos, Chile e Uruguai podem ser considerados novos sócios, alcançando, juntos, 10% das vendas

totais do Mato Grosso do Sul em 2019. A soma da participação dos principais destinos regionais (Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai) representou 12% em 2010 e 10,4% em 2019. A maior queda foi da Argentina, enquanto Chile e Uruguai apresentaram aumentos significativos.

Com relação à composição das exportações do Mato Grosso do Sul ao mundo por fator agregado, entre 2008 e 2018, não há mudanças importantes na distribuição: está composta majoritariamente por bens primários, seguido por bens intermediários e em menor proporção, bens manufaturados. Entre 60% e 80% das exportações do Mato Grosso do Sul foram compostas por produtos básicos, enquanto a participação dos produtos semimanufaturados apresenta um crescimento de 25% para quase 40% do total das exportações. Em 2019, os produtos básicos representaram 58%, os semimanufaturados 40% e os manufaturados apenas 2% das exportações totais do estado.

Exportações:

A seguir, é possível identificar detalhadamente os produtos vendidos pelo Mato Grosso do Sul nos anos 2010, 2018 e 2019.

TABELA 8

Os 10 Principais capítulos exportados pelo Mato Grosso do Sul em 2010, 2018 e 2019, em milhões de dólares e pela participação relativa

Capítulos em SH2	2010		2018		2019	
	(em USD)	%	(em USD)	%	(em USD)	%
47 Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas).	400,4	13,9%	1.904,1	33,1%	1.938,8	37,0%
12 Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens	521,5	18,1%	2.070,9	36,0%	1.162,2	22,2%
2 Carnes e miudezas, comestíveis	739,1	25,6%	828,2	14,4%	986,4	18,8%
10 Cereais	135,0	4,7%	102,2	1,8%	450,3	8,6%

26 Minérios, escórias e cinzas	297,3	10,3%	236,6	4,1%	180,6	3,4%
23 Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais	173,8	6,0%	197,1	3,4%	168,6	3,2%
17 Açúcares e produtos de confeitaria	377,5	13,1%	138,6	2,4%	67,1	1,3%
41 Peles, exceto as peles com pelo, e couros	57,1	2,0%	84,1	1,5%	65,6	1,3%
48 Papel e cartão; obras de pasta de celulose, de papel ou de cartão	30,9	1,1%	51,1	0,9%	45,1	0,9%
52 Algodão	17,1	0,6%	39,3	0,7%	41,3	0,8%
Total Geral	2.889,0		5.759,2		5.243,4	

Fonte: Comex Stat SECEX
Elaboração dos autores

Na Tabela 8 evidencia-se que em 2010 o maior destaque foram as “Carnes e miudezas, comestíveis” (26%) e “Sementes e frutos oleaginosos” (18%), seguidos por “Pastas de madeira e matérias celulósicas” (13,8%) e “Açúcares” (13,1%). Assim, a soma desses quatro capítulos superava os 75% do total vendido pelo estado. No segundo ano considerado, percebem-se algumas importantes alterações nos dados. Em 2018, as “Sementes e frutos oleaginosos” cresceram para 34% das exportações totais, assumindo a liderança. Por outro lado, as “Carnes e miudezas, comestíveis” tiveram forte queda na participação, para 16%. Por último, nota-se um grande salto na presença das “Pastas de madeira e matérias celulósicas”, produzidas principalmente na região do município de Três Lagoas, para 33,3% do total. A concentração na pauta foi evidente no período. Atualmente, a soma dos três principais produtos vendidos pelo estado superou os 82%.

Em 2019, a principal categoria exportada continuou sendo “Pastas de madeira e matérias celulósicas” (37%) e em segundo lugar, registrando uma queda de mais de US\$ 900 milhões em relação à 2018, “Sementes e frutos oleaginosos” (22,2%). As “Carnes e miudezas, comestíveis” (18,8%) aumentam sua participação na pauta exportadora assim como os “Cereais” que passaram a representar 8,6% das exportações totais do estado.

A tabela 9 apresenta a participação relativa nos principais produtos exportados em 2019, dos continentes cujos mercados seriam mais acessíveis pela via do Pacífico: Ásia, Oceania e Médio Oriente. Destaca-se que as exportações sul-mato-grossenses de soja e derivados, milho, celulose, carnes congeladas, galinhas congeladas e algodão se destinam principalmente (mais de 50%) para as distantes regiões além Pacífico. Por outro lado, as vendas do MS de carnes frescas e minério de ferro se destinam majoritariamente para outros mercados.

TABELA 9

Principais produtos exportados pelo Mato Grosso do Sul e valor e participação relativa de Ásia, Oceania e Oriente Médio somados³⁶

	NCM	Total 2019	Ásia, Oceania e Médio Oriente (USD)	Participação relativa
		(USD)		
1	47032900 Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução, semibranqueadas ou branqueadas, de não coníferas	1.938,8	1.265,0	60-70%
2	12019000 Soja, mesmo triturada, exceto para semeadura	1.151,3	995,6	80-90%
3	10059010 Milho em grão, exceto para semeadura	450,0	414,9	85-95%
4	2023000 Carnes desossadas de bovino, congeladas	435,4	357,5	75-85%
5	2013000 Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	254,5	60,6	20-30%
6	2071400 Pedacos e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	210,7	170,7	75-85%
7	26011100 Minérios de ferro e seus concentrados, exceto as piritas de ferro ustuladas (cinzas de piritas), não aglomerados	141,0	17,3	10-20%
8	23040010 Farinhas e pellets, da extração do óleo de soja	114,9	44,3	35-45%
9	17011400 Outros açúcares de cana	67,1	30,0	40-50%
10	23040090 Bagaços e outros resíduos sólidos, da extração do óleo de soja	44,9	33,8	70-80%

³⁶ Essas regiões correspondem aos destinos fora das Américas que terão ganhos logísticos com o Corredor)

11	41041114 Outros couros e peles de bovinos (incluindo os búfalos), plena flor, não divididos, no estado úmido	42,2	24,6	55-65%
12	52010020 Algodão não cardado nem penteado, simplesmente debulhado	41,1	41,1	90-100%
13	48025610 Outros papéis e cartões, sem fibras obtidas por processo mecânico ou químico-mecânico ou em que a percentagem destas fibras < 10 %, em peso, do conteúdo total de fibras, de peso >= 40 g/m2, mas < 150 g/m2, em que nenhum lado exceda 360 mm, quando não dobradas	39,9	15,1	35-45%
14	26020090 Outros minérios de manganês e seus concentrados, incluindo os minérios de manganês ferruginosos e seus concentrados, de teor em manganês de 20 % ou mais, em peso, sobre o produto seco	39,5	0,0	0-5%
15	2062990 Outras miudezas comestíveis de bovino, congeladas	37,8	32,3	80-90%
16	72011000 Ferro fundido bruto não ligado, que contenha, em peso, 0,5 % ou menos de fósforo	31,2	3,9	10-20%
17	2071200 Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelada	30,0	27,6	85-95%
18	5040090 Bexigas e estômagos, de animais, exceto peixes, frescas, etc.,	27,2	24,5	85-95%
19	41041124 Outros couros e peles de bovinos (incluindo os búfalos), divididos, com o lado flor, no estado úmido	15,4	7,3	45-55%
20	21061000 Concentrados de proteínas e substâncias proteicas texturizadas	12,0	0,0	0-5%
	Total	5.125,0	3.566,0	65-75%

Fonte: Comex Stat SECEX
Elaboração dos autores

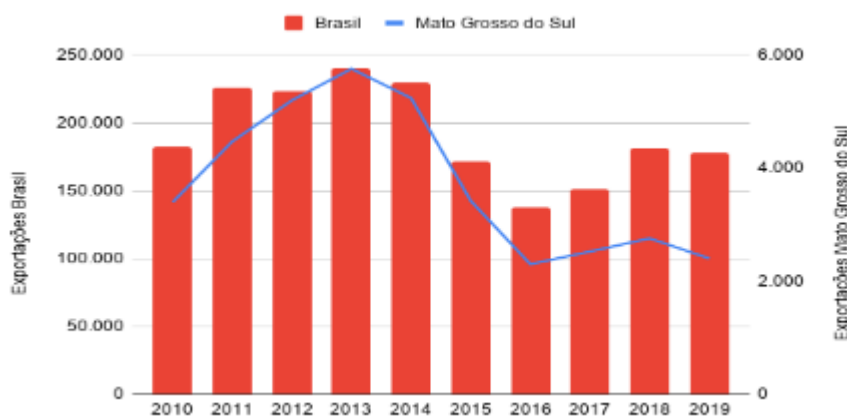
O Gráfico 3 apresenta as compras totais realizadas no exterior pelo estado do Mato Grosso do Sul e pelo Brasil, entre 2010 e 2019. Nota-se que, em linhas gerais, as oscilações das importações do MS acompanham os grandes movimentos das compras brasileiras.

Importações:

Apesar do comportamento similar das importações totais do Brasil e do Mato Grosso do Sul durante os anos considerados, é perceptível que a redução pós-2014 foi maior no estado e a recuperação brasileira pós-2016 vem sendo maior.

GRAFICO 3

Importações totais do Brasil e do Mato Grosso do Sul, em milhões de dólares, entre 2010 e 2019



Fonte: MDIC e Comex Stat SECEX

Elaboração dos autores

Tabela 10

Importações totais do Brasil e do Mato Grosso do Sul, em valores absolutos e relativos, entre 2010 e 2019

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Brasil	181.7 75,0	226.24 4,2	223.36 6,7	239.6 81,2	229.12 7,8	171.45 9,0	137.58 5,8	150.74 9,5	181.23 0,6	177.34 7,9
Mato Grosso do Sul	3.396 ,7	4.469, 5	5.196, 9	5.754, 2	5.236, 6	3.422, 2	2.300, 7	2.524, 2	2.757, 8	2.403, 1

Participação do Mato Grosso nas importações totais	1,9%	2,5%	2,9%	3,2%	2,9%	1,9%	1,3%	1,4%	1,5%	1,3%
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Fonte: MDIC e Comex Stat SECEX

Elaboração dos autores

Na Tabela 10, pode-se verificar que a participação do Mato Grosso do Sul nas importações totais do Brasil teve seu período mais elevado entre 2011 e 2014 (chegando a alcançar 3,17% em 2013) e vem diminuindo desde então. Hoje, encontra-se em 1,32%.

3.3 Principais vendedores para o Mato Grosso do Sul

Na seguinte tabela apresentam-se os países de procedência das principais importações do estado do Mato Grosso do Sul em 2010, 2018 e 2019, em valores absolutos e relativos.

Tabela 11.

Principais origens das importações do Mato Grosso do Sul em 2010, 2018 e 2019, em valores absolutos e relativos

Países	2010		2018		2019	
Bolívia	2.148,0	63,2%	1.538,1	55,8%	1.275,1	53,1%
China	292,7	8,6%	335,4	12,2%	334,3	13,9%
Paraguai	31,0	0,9%	139,3	5,1%	174,7	7,3%
Estados Unidos	37,6	1,1%	70,1	2,5%	111,4	4,6%
Chile	273,6	8,1%	123,1	4,5%	105,3	4,4%
Canadá	17,1	0,5%	41,2	1,5%	62,7	2,6%
Peru	20,1	0,6%	45,0	1,6%	44,9	1,9%
Alemanha	22,3	0,7%	74,0	2,7%	28,8	1,2%
Índia	65,0	1,9%	44,5	1,6%	27,2	1,1%
Rússia	37,0	1,1%	35,6	1,3%	20,3	0,8%
(...)						
Argentina	74,7	2,2%	23,7	0,9%	12,1	0,5%
Total Geral	3.396,7		2.757,8		2.403,1	

Fonte: Comex Stat SECEX

Elaboração dos autores

De acordo com a Tabela 11, a principal origem das importações sul-mato-grossenses continua sendo a Bolívia, apesar da forte queda na participação de 63% do total das importações em 2010 para 56% em 2018, tendência que se manteve em 2019, quando

chegou a 53%. O Chile vem diminuindo significativamente sua participação ao longo do período, de mais de 8% em 2010 para menos de 5% nos últimos dois anos. Argentina, Bolívia, Chile e Índia são os países que registram maiores quedas em suas vendas para Mato Grosso do Sul no período analisado.

No caso da Bolívia, além da diminuição das importações de gás em quantidade, registrou-se queda do preço internacional do produto. Em 2010, o preço médio internacional do gás natural era de US\$ 4,26 por milhão de BTU e em 2019 foi de US\$ 2,57³⁷. No caso da Argentina, o principal produto importado no período foi a carne, cujo preço internacional era de US\$ 3,40 por libra³⁸ em 2010 e de US\$ 4,80 em 2019. O principal produto importado pelo Mato Grosso do Sul do Chile é o cobre, cujo preço médio internacional foi de US\$ 3,46 por libra em 2010 e de US\$ 2,75 em 2019³⁹. Já no caso da Índia, o principal produto importado pelo estado foram os “Fios de filamentos sintéticos (exceto linhas para costurar), não acondicionados para venda a retalho”. Em 2010, foram US\$ 39,8 milhões; em 2019, US\$ 22 milhões.

Por sua vez, a China vem ampliando a presença no estado. No período em questão, passou de 9% para 14% do total importado pelo MS. O Paraguai multiplicou por 7,3 as suas vendas, crescendo de menos de 1% para mais de 7% do total. Os Estados Unidos quadruplicaram as exportações, passando de 1,1% para 4,6% (destaque para o forte aumento entre 2018 e 2019). A Alemanha também aumentou a sua participação de 0,7% para 2,7% até 2018, registrando diminuição em 2019. Por fim, o Peru teve expansão de 0,6% em 2010 para 1,9% em 2019. A continuação, são apresentados os principais capítulos importados pelo Mato Grosso do Sul em 2010, 2018 e 2019.

³⁷Preço médio anual estimado pelos autores com base nos dados disponíveis em Index Mundi. Disponível em: < <https://bit.ly/2LugFx9>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

³⁸Preço médio anual estimado pelos autores com base nos dados disponíveis no Index Mundi que utiliza como referência internacional do bife de Austrália e Nova Zelândia. Disponível em: < <https://bit.ly/2LugFx9>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

³⁹Preço médio anual estimado pelos autores com base nos dados disponíveis no site: es.investing.com

TABELA 12

Principais capítulos importados pelo Mato Grosso do Sul, em 2010, 2018 e 2019, em milhões de dólares e em valores relativos

Capítulos em SH2	2010 (em USD)		2018 (em USD)		2019 (em USD)	
27 Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais	2.149,1	63,3%	1.539,7	55,8%	1.279,5	53,2%
31 Adubos (fertilizantes)	142,8	4,2%	214,6	7,8%	248,3	10,3%
74 Cobre e suas obras	289,5	8,5%	141,1	5,1%	133,7	5,6%
54 Filamentos sintéticos ou artificiais	158,9	4,7%	128,0	4,6%	127,7	5,3%
60 Tecidos de malha	75,0	2,2%	60,7	2,2%	61,9	2,6%
72 Ferro fundido, ferro e aço	134,5	4,0%	72,8	2,6%	58,1	2,4%
55 Fibras sintéticas ou artificiais, descontínuas	32,0	0,9%	52,3	1,9%	57,0	2,4%
39 Plásticos e suas obras	20,6	0,6%	38,5	1,4%	50,6	2,1%
63 Outros artefatos têxteis confeccionados; sortidos; artefatos de matérias têxteis, calçados, chapéus e artefatos de uso semelhante, usados; trapos	5,4	0,2%	39,8	1,4%	33,7	1,4%
61 Vestuário e seus acessórios, de malha	4,5	0,1%	33,8	1,2%	31,8	1,3%
Total Geral	3.396,7		2.757,8		2.403,1	

Fonte: Comex Stat SECEX

Elaboração dos autores

Com relação às importações do Mato Grosso do Sul, pode-se dizer que as compras realizadas pelo estado vêm sofrendo fortes oscilações. O nível máximo foi registrado em 2013 (US\$ 5,7 bilhões) e o mínimo recente em 2016 (US\$ 2,3 bilhões), com uma ligeira

recuperação nos últimos dois anos em decorrência da volta das importações de gás natural. Ao mesmo tempo, ao longo dos dez anos considerados, a participação relativa dos produtos industrializados no total importado pelo estado foi ampliada de 20% para 34%.

Em 2010, aproximadamente 63% das importações do estado foram “Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais”. Destaca-se a participação do cobre, com 8,5% do total, e chama a atenção que “Algodão”, “Filamentos sintéticos ou artificiais”, “Fibras sintéticas ou artificiais” e “Tecidos de malha” somaram 9,2%. Adubos (fertilizantes) corresponderam a 4,2%. A soma dos cinco principais produtos chegou próximo de 85%.

Em 2018, há algumas mudanças em relação aos principais capítulos importados pelo estado do Mato Grosso do Sul. A principal categoria importada continuou sendo do SH2 27, apesar da perda de participação, derivada da redução das compras de gás boliviano. No entanto, destaca-se o aumento do peso dos “Adubos” (fertilizantes) para 7,8%. Por sua vez, “Filamentos sintéticos ou artificiais”, “Fibras sintéticas ou artificiais” e “Tecidos de malha” somaram 8,7%. Houve uma leve diversificação da pauta em comparação com o período anterior. A soma dos principais produtos alcançou 77%.

Em 2019, a principal categoria de importação continuou sendo “Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais” (53%) e em segundo lugar os Adubos, que representam 10% das importações e cresceram 74% ao longo do período. Em terceiro lugar está o Cobre (5,6%) similar a 2018 e “Filamentos sintéticos ou artificiais” que se mantém estável desde 2010.

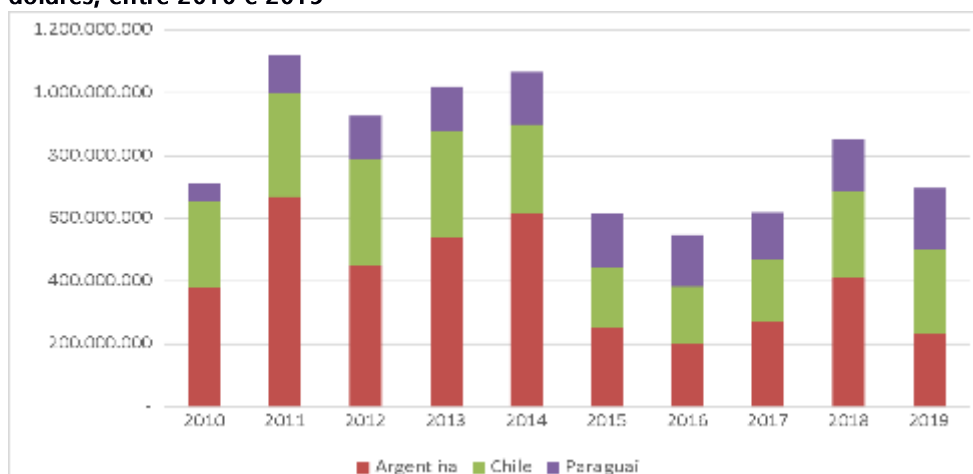
3.4 Comércio do Mato Grosso do Sul com Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai.

Nesta seção, são apresentadas e analisadas informações referentes ao comércio do estado do Mato Grosso do Sul com os três países integrantes do Corredor Rodoviário Bioceânico: Argentina, Chile e Paraguai⁴⁰.

⁴⁰ O comércio de Mato Grosso do Sul com a Bolívia não foi considerado neste gráfico de corrente de comércio, porque não integra o Corredor. Contudo, pela sua proximidade à região do Corredor Rodoviário Bioceânico, é de interesse analisar as características das trocas comerciais com o estado do Mato Grosso do Sul.

GRÁFICO 4

Corrente de comércio do Mato Grosso do Sul com Argentina, Chile e Paraguai, em milhões de dólares, entre 2010 e 2019



Fonte: Comex Stat SECEX

Elaboração dos autores

Conforme é possível notar no Gráfico 4, a relação do estado do Mato Grosso do Sul com os três países selecionados apresenta marcadas oscilações. Entre 2011 e 2014 se registraram os maiores volumes comerciais, com uma forte queda em 2015, que se estendeu a 2016 e 2017, recuperando-se levemente em 2018 e caindo novamente em 2019. O principal responsável pelas mudanças foi o comércio com a Argentina, uma das principais parceiras comerciais do estado. Pode-se observar um crescimento do Paraguai, particularmente a partir de 2015, em contraposição com a Argentina e o Chile, que tiveram seu auge entre 2011 e 2014.

A Tabela 13 expõe as exportações do Mato Grosso do Sul para os vizinhos selecionados em 2010, 2018 e 2019.

TABELA 13

Principais capítulos exportados pelo Mato Grosso do Sul para Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai, em milhões de dólares para 2010, 2018 e 2019

SH2	2010	%	2018	%	2019	%
Argentina	303,3	10,5%	386,4	6,7%	221,0	4,2%
12 Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens	0,3	0,1%	214,5	55,5%	119,5	54,1%
26 Minérios, escórias e cinzas	278,9	92,0%	139,3	36,1%	72,5	32,8%

47 Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas).	0,0	0,0%	14,9	3,9%	16,2	7,3%
2 Carnes e miudezas, comestíveis	18,3	6,0%	0,0		7,0	3,2%
Bolívia	10,6	0,4%	17,8	0,3%	16,8	0,3%
47 Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas).	0,0	0,0%	5,7	32,0%	5,7	34,2%
84 Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes	1,3	12,3%	3,6	20,1%	4,1	24,7%
12 Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens	0,7	6,4%	2,0	11,0%	2,3	14,0%
87 Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios	0,3	2,9%	1,0	5,9%	1,6	9,8%
83 Obras diversas de metais comuns	0,0	0,2%	0,0	0,0%	0,8	4,8%
Paraguai	27,3	0,9%	25,9	0,5%	22,8	0,4%
5 Outros produtos de origem animal, não especificados nem compreendidos noutros Capítulos	0,1	0,5%	0,0	0,0%	3,3	14,6%
23 Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais	2,1	7,5%	3,0	11,5%	2,5	11,1%

84 Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes	2,0	7,3%	1,8	7,1%	2,1	9,2%
19 Preparações à base de cereais, farinhas, amidos, féculas ou leite; produtos de pasteleria	0,5	1,9%	1,9	7,4%	1,8	8,1%
Chile	3,1	0,1%	153,3	2,7%	160,9	3,1%
2 Carnes e miudezas, comestíveis	2,9	95,3%	146,7	95,7%	146,2	90,9%

Fonte: Comex Stat SECEX
Elaboração dos autores

A pauta exportadora do Mato Grosso do Sul analisada nesta subseção apresenta maior concentração em poucos produtos no caso da Argentina e Chile e é mais diversificada em relação à Bolívia e Paraguai. As principais exportações do estado para a Argentina, em 2010, foram os “Minérios, escórias e cinzas”, e no caso do Chile, as “Carnes e miudezas, comestíveis”. O Paraguai comprou 27% em “Minérios, escórias e cinzas”, 18% “Açúcares e produtos de confeitaria” e 11% de “Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens”.

Em 2019, verifica-se que a participação relativa da Argentina nas exportações do Mato Grosso do Sul caiu para 4,2%, enquanto a participação do Chile cresceu de 0,1% para 3,1%. O Paraguai apresenta uma queda significativa de 1% para 0,4% e a Bolívia tem uma participação modesta. O padrão de comportamento dessas exportações é positivo no caso do Chile, muito associado às vendas de carnes. Por sua vez, há razoável estabilidade das exportações destinadas ao Paraguai e à Bolívia. Já quando se consideram as vendas para a Argentina, o cenário é de grandes oscilações.

Os principais capítulos exportados pelo Mato Grosso do Sul para os quatro países vizinhos selecionados foram de “Carnes e miudezas, comestíveis”, “Sementes e frutos oleaginosos” e “Minérios, escórias e cinzas”. As três agrupações somam 92% do total vendido pelo estado para os destinos selecionados.

Os principais capítulos de produtos exportados para a Argentina são “Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas

e forragens”, que representavam 0,1% das exportações a este país em 2010 e em 2019 chegaram a 55,5% das exportações. Já “Minérios, escórias e cinzas” representava 92% das exportações do estado para a Argentina e cai para 33% em 2019. Esses dois capítulos, somados, corresponderam, em 2010, a 92% e, em 2019, a 86,9% das exportações totais sul-mato-grossenses para a Argentina.

No caso da Bolívia, as principais exportações são as “Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas”, que em 2010 representavam 0,01% das exportações do estado para Bolívia e em 2019 ascenderam a 34% das exportações. O capítulo “Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes”⁴¹ que representou 12,3% das compras da Bolívia ao Mato Grosso do Sul, em 2019, foi de 24,7%. Em 2019, as “Sementes e frutos oleaginosos, grãos, sementes e frutos diversos” representaram o 14% e os “Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios” 9,8%. A soma desses quatro capítulos representou 82,7% das exportações totais do Mato Grosso do Sul para Bolívia em 2019. A pauta de exportações para o Paraguai é mais diversificada que a dos demais países. A soma dos principais produtos chegou a 75%, no entanto, a maioria era composta por bens de baixo valor agregado. No caso do Chile, há uma grande concentração em que 90,9% das exportações do estado foram de “Carnes e miudezas, comestíveis”.

As tabelas a seguir apresentam as vias de entrada e saída das trocas comerciais do Mato Grosso do Sul com Argentina, Paraguai, Chile e Paraguai em 2019. Em primeiro lugar, apresentam-se os principais pontos de saída das exportações para o conjunto dos quatro países e, a seguir, para cada país individualmente. Essa análise ajuda compreender a importância do corredor desde o ponto de vista logístico.

A Tabela 14 apresenta as principais vias de saída das exportações – aduanas ou Unidades da Receita Federal (URF) – do Mato Grosso do Sul para seus vizinhos, Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai, em 2018. As saídas de exportações foram divididas em duas categorias; Continental (Pacífico-Oeste) e Litoral (Atlântico-Leste).

⁴¹ Este capítulo de nome ribombante abrange uma gama muito ampla de aparelhos elétricos aquecedores, desde reatores nucleares como seu nome indica a caldeiras para aquecimento, turbinas a vapor, motores de pistão, aparelhos de ar condicionado, refrigeradores, etc.

TABELA 14

Principais vias de saída das exportações do Mato Grosso do Sul para os países vizinhos selecionados, em 2018.

Continental (Pacífico-Oeste)	98,0%
Corumbá (MS)	37,0%
Porto Murtinho (MS)	26,0%
Ponta Porã (MS)	5,0%
Dionísio Cerqueira (SC)	17,0%
São Borja (RS)	8,0%
Foz do Iguaçu (PR)	5,0%
Litoral (Atlântico-Leste)	1,0%
Porto São Francisco do Sul (SC)	1,0%

Fonte: Comex Stat SECEX

Elaboração dos autores

Observa-se que 80% das vendas do estado para os países vizinhos selecionados saem do território nacional por três aduanas: Corumbá-MS (37%), Porto Murtinho-MS (26%) e Dionísio Cerqueira-SC (17%). As duas primeiras estão situadas no Mato Grosso do Sul, porém a terceira via de saída está localizada em Santa Catarina e a quarta, São Borja (8%), no Rio Grande do Sul. Quase a totalidade das exportações sul-mato-grossenses para os quatro países se realiza através das aduanas continentais (98%).

A tabela 15 apresenta as principais Unidades de Receita Federal pelas quais atravessam as exportações do Mato Grosso do Sul com destino aos países do Corredor.

TABELA 15

Principais vias de saída das exportações do Mato Grosso do Sul para os países vizinhos selecionados, em 2019.

Continental (Pacífico-Oeste)	98,5%
Corumbá (MS)	30,4%
Porto Murtinho (MS)	19,3%
São Borja (RS)	18,3%
Dionísio Cerqueira (SC)	15,3%
Foz do Iguaçu (PR)	8,5%
Ponta Porã (MS)	5,6%
Uruguaiana (RS)	1,1%
Litoral (Atlântico-Leste)	1,3%
Porto de São Francisco (SC)	0,6%
Porto de Paranaguá (PR)	0,5%
Porto de Santos (SP)	0,2%

Fonte: Comex Stat SECEX

Elaboração dos autores

De acordo com a tabela 15 a maioria das exportações do estado acontece por aduanas continentais, as principais continua sendo Corumbá (30%) e Porto Murtinho (19,3%). No entanto as aduanas de São Borja e Foz do Iguaçu apresentam um crescimento na sua importância relativa, a primeira de 8% para 18,3% e a segunda de 5% para 8,5%, entre 2018 e 2019.

Os principais produtos exportados pela URF de Corumbá são minérios (ferro, minério de ferro e outros) e soja e os principais destinos são Argentina e Uruguai. As vendas de minérios e soja para Argentina por Corumbá, que em 2018 representavam 60% das exportações totais da aduana, caíram 47% em 2019, de US\$ 197,9 milhões para US\$ 104,8 milhões. As exportações para o Uruguai por Corumbá sofreram uma pequena diminuição, porém houve um crescimento muito significativo da exportação de minério de ferro de US\$ 7,7 milhões para US\$ 47,5 milhões.

O principal produto de exportação por Porto Murtinho é a soja com destino a Argentina. Entre 2018 e 2019, o valor exportado caiu de US\$161,68 milhões para US\$ 94,62 milhões (46,6%). O mesmo aconteceu com as vendas de soja para Argentina que atravessaram pela aduana de Ponta Porá, que caíram US\$ 16,96 milhões para 8,83 (47,9%). Por sua vez, as exportações para Paraguai cresceram e atualmente superam em valor as exportações destinadas a Argentina por essa aduana. As vendas para Chile de produtos derivados da soja aumentaram. Já as exportações para Uruguai de “Outros açucares de cana” diminuíram 76,6%.

As exportações por Foz do Iguaçu, em 2019, foram destinadas principalmente para Argentina, Chile e Paraguai, cresceram 31,3% com relação ao ano anterior. Em contraste a 2018, as exportações para Argentina diminuíram levemente e continuaram sendo essencialmente Pasta de Celulose em 2019. As vendas para Paraguai são de produtos variados e se mantiveram em valores próximos nos dois anos analisados. No caso do Chile, foram registradas vendas em 2019 de “Carne bovina desossada refrigerada ou congelada” no valor de US\$ 9,9 milhões.

Algo similar aconteceu na aduana de São Borja, que registrou um crescimento das exportações de 68,9% entre 2018 e 2019. O principal produto exportado por essa via foi “Carne bovina desossada congelada, refrigerada ou fresca”, com destino a Argentina, Chile e

Uruguai. O principal item de exportação por Dionísio Cerqueira foi “Carnes bovinas para Argentina, Uruguai e Chile. As vendas totais por essa aduana caíram 35,7%, entre 2018 e 2019. No caso de Uruguai e Chile, diminuíram; em relação à Argentina, aumentaram. No caso de Uruguaiana, mais da metade das vendas de 2019 são destinadas a Argentina, de produtos diversos. No caso do Chile, registrou-se um crescimento das vendas por essa aduana de 105,5%. Em 2019, houve um pequeno crescimento das vendas para Estados Unidos e Uruguai por essa via. Na Tabela 16, apresentam-se os valores relativos das exportações totais para cada país analisado, por aduanas, no ano de 2018.

TABELA 16

Principais vias de saída das exportações do Mato Grosso do Sul para Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai, em 2018, por país

	Argentina	Bolívia	Chile	Paraguai
Continental (Pacífico-Oeste)	100,0%	100,0%	97,0%	100,0%
Corumbá (MS)	51,0%	97,0%	2,0%	1,0%
Porto Murtinho (MS)	40,0%			
Ponta Porá (MS)	4,0%			57,0%
Mundo Novo (MS)				5,0%
Dionísio Cerqueira (SC)			65,0%	
São Borja (RS)			30,0%	
Foz do Iguaçu (PR)	5,0%			34,0%
Guaíra (PR)				3,0%
Guajará-Mirim (RO)		3,0%		
Litoral Atlântico (Leste)			2,0%	
Porto de São Francisco do Sul (SC)			2,0%	
Valor total em milhões de USD	386,4	17,8	153,3	25,9

Fonte: Comex Stat SECEX

Elaboração dos autores

Observa-se que 100% das exportações do Mato Grosso do Sul para Argentina, Bolívia e Paraguai, e 97% das vendas ao Chile, são realizadas por aduanas continentais. Esse cenário reforça a importância do Corredor Rodoviário Bioceânico para o comércio intrarregional entre esses países.

Das exportações do Mato Grosso do Sul para a Argentina, 91% saem por duas aduanas: a Alfandega da Receita Federal (ALF) de Corumbá-MS (51%) e a Agência da Receita Federal (ARF) de Porto Murtinho-MS (40%). Para a Bolívia, as vendas passam quase

que exclusivamente pela Alfandega da Receita Federal (ALF) de Corumbá-MS (97%). As exportações para o Chile também são bastante concentradas: 95% transitam pela Alfandega da Receita Federal (ALF) de Dionísio Cerqueira-SC (65%) e pela Inspeção da Receita Federal (IRF) de São Borja-RS (30%). No caso do Paraguai, 91% são transportados por meio da Alfandega da Receita Federal (ALF) de Ponta Porã-MS (57%) e da Alfandega da Receita Federal (ALF) de Foz do Iguaçu (34%).

Com relação às importações do Mato Grosso do Sul com origem nos quatro países vizinhos selecionados. Na Tabela 17, examina-se a composição das principais categorias importadas pelo estado de Mato Grosso do Sul em 2010, 2018 e 2019 procedentes da Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai.

TABELA 17

Principais capítulos importados pelo Mato Grosso do Sul desde Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai, em 2010, 2018 e 2019

Capítulos SH2	2010	%	2018	%	2019	%
Argentina	74,7	2,2%	23,7	0,9%	12,1	0,5%
2 Carnes e miudezas, comestíveis	28,4	38,0%	10,4	43,7%	3,2	26,7%
3 Peixes e crustáceos, moluscos e outros invertebrados aquáticos	3,0	4,1%	3,9	16,3%	2,5	20,5%
11 Produtos da indústria de moagem; malte; amidos e féculas; inulina; glúten de trigo	1,5	2,0%	1,9	8,0%	2,2	17,8%
20 Preparações de produtos hortícolas, de frutas ou de outras partes de plantas	16,0	21,5%	1,2	5,1%	1,4	11,4%
7 Produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis.	11,8	15,9%	1,5	6,5%	1,3	10,4%
Bolívia	2.148,0	63,2%	1.538,1	55,8%	1.275,1	56,1%
27 Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais	2.145,7	99,9%	1.528,4	99,4%	1.266,2	99,3%

Paraguai	31,0	0,9%	139,3	5,1%	174,7	7,3%
39 Plásticos e suas obras	0,6	1,8%	27,6	19,8%	41,6	23,8%
63 Outros artefatos têxteis confeccionados; sortidos; artefatos de matérias têxteis, calçados, chapéus e artefatos de uso semelhante, usados; trapos	0,2	0,6%	33,6	24,1%	32,7	18,7%
61 Vestuário e seus acessórios, de malha	0,0	0,0%	13,2	9,5%	17,1	9,8%
10 Cereais	10,2	33,0%	15,0	10,8%	15,8	9,0%
Chile	273,6	8,1%	123,1	4,5%	105,3	4,4%
74 Cobre e suas obras	270,7	98,9%	106,6	86,6%	94,0	89,3%
29 Produtos químicos orgânicos	0,0	0,0%	5,3	4,3%	6,8	6,5%

Fonte: Comex Stat SECEX
Elaboração dos autores

Percebe-se que as vendas da Bolívia e do Chile para Mato Grosso do Sul em 2010 se concentraram em um produto: no primeiro caso, de “Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais” (99% para ou três anos analisados); e, no segundo, “Cobre e suas obras” que caiu de 99% em 2010 para 89,3% em 2019.

No que se refere à Argentina, os principais produtos são carnes, peixes e vegetais. No caso de “Carnes e miudezas, comestíveis” representou 38% em 2010, aumentou para 43,7% em 2018 e caiu para 26,7% em 2019. Os “Peixes e crustáceos, moluscos e outros invertebrados aquáticos” representavam apenas o 4,1% em 2010 aumentam para 16,3% em 2018 e 20,5% em 2019. As “Preparações de produtos hortícolas, de frutas ou de outras partes de plantas” eram 21,5% em 2010, caíram para 5% em 2018 e se recuperaram em 2019 chegando a 11,4%. Os “Produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis” em 2010 representaram 15,9%, caíram para 6,5% em 2018 e se recuperaram em 2019, chegando a 10,4%.

Por outro lado, o Paraguai é o país que apresenta a pauta exportadora mais diversificada, em relação aos outros três países, no período. Verifica-se que nos últimos dois

anos se concentrou em quatro categorias: “Plásticos e suas obras”, com aproximadamente 20% das compras totais, “Outros artefatos têxteis confeccionados; sortidos; artefatos de matérias têxteis, calçados, chapéus e artefatos de uso semelhante, usados; trapos” também com aproximadamente 20% e “Vestuários e seus acessórios, de malha” e “Cereais”, cerca de 10% para ambas as categorias.

A Tabela 18 apresenta as principais vias de entrada das vendas da Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai para o estado de Mato Grosso do Sul em 2018, pela localização (Continental ou Litoral) das aduanas.

TABELA 18
Principais vias de entrada das importações do Mato Grosso do Sul desde os vizinhos selecionados, em 2019

Continental (Pacífico-Oeste)	93,3%
Corumbá (MS)	81,4%
Ponta Porã (MS)	4,5%
Mundo Novo (MS)	0,8%
Santa Helena (MS)	0,2%
Foz Do Iguaçu (PR)	5,2%
Guaíra (PR)	0,9%
Uruguaiana (RS)	0,2%
São Borja (RS)	0,2%
Litoral Atlântico (Leste)	6,5%
Porto De Sao Francisco Do Sul (SC)	3,9%
Porto de Santos (SP)	2,1%
Porto de Paranaguá (PR)	0,5%

Fonte: Comex Stat SECEX

Elaboração dos autores

De acordo com a Tabela 18, 95% das compras do Mato Grosso do Sul originadas nos países vizinhos selecionados entram no Brasil por quatro aduanas: Corumbá-MS (81,4%), Foz do Iguaçu-PR (5,2%), Ponta Porã-MS (4,5%) e o Porto de São Francisco do Sul-SC (3,9%). Assim como nas exportações, os fluxos de entrada de bens oriundos dos países vizinhos analisados, ocorreram principalmente pelas aduanas continentais. Esses resultados, sinalizam que Corredor Rodoviário Bioceânico tem uma importância estratégica para a integração comercial e produtiva do estado com seus vizinhos e, em definitiva, para o desenvolvimento regional. A existência do Corredor abre possibilidades de integração com outros modais e potencializa a criação de cadeias regionais de valor na região centro-oeste do subcontinente.

A tabela 19 apresenta as principais vias de entrada das importações do Mato Grosso do Sul, por aduana, a partir da Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai, em 2019.

TABELA 19

Principais vias de entrada das importações do Mato Grosso do Sul desde Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai, em 2019

	Argentina	Bolívia	Chile	Paraguai
Continental (Pacífico-Oeste)	98,0%	100,0%	1,3%	100,0%
Corumbá (MS)	-	100,0%	-	0,6%
Campo Grande (MS)	0,0%	-	-	-
Mundo Novo (MS)	-	-	-	7,1%
Foz Do Iguacu (PR)	43,0%	-	0,7%	43,0%
Ponta Porã (PR)	-	-	-	40,1%
Guairá (PR)	-	-	-	7,8%
Santa Helena (PR)	-	-	-	1,4%
Porto Xavier (RS)	1,9%	-	-	-
Uruguaiana (RS)	24,3%	-	0,7%	-
São Borja (RS)	28,9%	-	-	-
Litoral (Atlântico-Leste)	2,0%	0,0%	98,7%	0,0%
Porto de Santos (SP)	0,5%	-	31,0%	-
Porto de Paranagua (PR)	1,4%	-	7,8%	-
Porto de São Francisco do Sul (SC)	-	-	58,1%	-
Porto de Rio Grande (RS)	-	-	1,6%	-

Fonte: COMEX STAT SECEX

Elaboração dos autores

Das importações do Mato Grosso do Sul com origem na Argentina, 96,2% entram essencialmente por três aduanas: Alfândega da Receita Federal (ALF) de Foz do Iguacu-PR (43%), Inspetoria da Receita Federal (IRF) de São Borja-RS (28,9%) e Alfândega da Receita Federal (ALF) de Uruguaiana-RS (24,3%). A situação da Bolívia é muito particular: 100% das compras sul mato-grossenses ingressam via Alfândega da Receita Federal (ALF) de Corumbá-MS. A totalidade das importações procedentes da Bolívia e do Paraguai atravessa a fronteira por aduanas continentais. Das compras advindas da Argentina, são 98%. Somente no caso do Chile, as importações sul-mato-grossenses são realizadas quase que exclusivamente via portos do Atlântico, somando 98,7%. Esse é um dos casos em que a importância do Corredor Rodoviário Bioceânico fica mais evidente.

No caso do Paraguai, 98% das compras do Mato Grosso do Sul entram no Brasil por quatro aduanas: Alfândega da Receita Federal (ALF) de Foz do Iguacu-PR (43%), Alfândega

da Receita Federal (ALF) de Ponta Porá-MS (40,1%), Inspetoria da Receita Federal (IRF) de Guaíba-PR (7,8%) e Alfândega da Receita Federal (ALF) de Mundo Novo-MS (7,1%).

3.5 Estudo inicial sobre as possibilidades de complementação comercial entre Mato Grosso do Sul e Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai.

A finalidade desta subseção é apresentar as possibilidades de aumento da competitividade, de intensificação da integração comercial e produtiva e de ampliação dos intercâmbios comerciais entre o Mato Grosso do Sul e os países do Corredor Bioceânico. Foi realizado um cruzamento entre a oferta exportável do Mato Grosso do Sul, em 2019, e a demanda por importação de Argentina, Chile e Paraguai, em 2018 e 2019.

Trata-se de um diagnóstico estático, portanto baseado somente nos números do comércio de 2018 e 2019, cuja dinâmica nos próximos anos deverá ser impactada de maneira positiva pela ativação do Corredor. Contudo, vale ressaltar que na situação atual de queda no nível de comércio mundial e, especialmente, regional, o Corredor pode cumprir um importante papel enquanto iniciativa de integração física, que tende a promover a integração comercial e produtiva entre os países e a viabilizar também o comércio dos países do corredor com Ásia-Pacífico. As grandes possibilidades de comércio identificadas são, dessa forma, apenas uma pequena parte das tantas vantagens proporcionadas pela interconexão entre as regiões do Centro-Oeste brasileiro, o Chaco paraguaio, o Noroeste argentino e o Norte chileno.

Os resultados obtidos nessa parte do trabalho foram um dos insumos para selecionar setores ou produtos estudados de maneira minuciosa no Capítulo 4 (por exemplo, celulose, soja, minério de ferro e carnes de gado e de galinha) ou, em alguns casos, em etapas posteriores dessa pesquisa (por exemplo, milho, açúcar de cana e algodão). A presente análise se faz ainda mais relevante frente ao atual cenário de queda do comércio mundial e intrarregional.

Inicialmente, foram analisados os 20 principais produtos exportados pelo Mato Grosso do Sul para o mundo, em 2019, com o objetivo de identificar o atual potencial exportador do estado. Em seguida, analisou-se quais dos 20 principais produtos exportados pelo Mato Grosso do Sul, ao mesmo tempo, importados por Argentina, Chile e Paraguai de outros países. Os dados de comércio dos países vizinhos correspondem aos anos 2018 e 2019.

Assim, de maneira aproximada, foi possível realizar o cruzamento da oferta exportável sul-mato-grossense, em 2019, com a demanda global dos três países vizinhos, nos últimos dois anos.

O estudo foi realizado a partir de informações disponíveis na plataforma de dados do Ipea Shiny, do Comexstat do Ministério da Economia do Brasil, do World Integrated Trade Solutions (WITS) e do Trademap. Os dois últimos coletam dados do Comtrade, da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), ministérios de Economia e institutos de estatística dos diferentes países.

TABELA 20

Principais produtos exportados pelo Mato Grosso do Sul ao mundo e seus principais importadores, em dólares, em 2019

	NCM	2019 (US\$)	Principais importadores
	Total Geral	5.243,4	
1	47032900 Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução, semibranqueadas ou branqueadas, de não coníferas.	1.938,8	China 58,9%; Estados Unidos 10,6%; Itália 8,5%; Holanda 7,6%
2	12019000 Soja, mesmo triturada, exceto para semeadura.	1.151,3	China 76,4%; Argentina 10,3%; Vietnã 3,3%
3	10059010 Milho em grão, exceto para semeadura.	450,0	Japão 41,2%; Irã 20,7%; Coreia do Sul 9,7%; Espanha 6,3%
4	02023000 Carnes desossadas de bovino, congeladas.	435,4	Hong Kong 21,3%; Egito 12,1%; Emirados Árabes 11,1%; Irã 10,7%
5		254,5	Chile 47,4%; Uruguai 17,1%;

	02013000 Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas		Arábia Saudita 9,5%; Líbano 7,5%
6	02071400 Pedacos e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados.	210,7	China 29,6%; Japão 18,7%; Cingapura 7,2%; Emirados Árabes 6,5%.
7	26011100 Minérios de ferro e seus concentrados, exceto as piritas de ferro ustuladas (cinzas de piritas), não aglomerados.	141,0	Argentina 49,4%; Uruguai 33,7%.
8	23040010 Farinhas e pellets, da extração do óleo de soja.	114,9	Reino Unido 26,49%; Indonésia 26,61%; Polônia 20,63%; Tailândia 9,92%.
9	17011400 Outros açúcares de cana	67,1	Argélia 20,5%; Canadá 20,1%; Bangladesh 12,6%; Iraque 11,9%
10	23040090 Bagaços e outros resíduos sólidos, da extração do óleo de soja.	44,9	Tailândia 41,8%; Indonésia 31,7%; Alemanha 5,8%; Chile 5,4%.
11	41041114 Outros couros e peles de bovinos (incluindo os búfalos), plena flor, não divididos, no estado úmido.	42,2	China 19,7%; Taiwan 16,0%; Itália 13,9%; México 13,3%.
12	52010020 Algodão não cardado nem penteado, simplesmente debulhado.	41,1	China 28,2%; Indonésia 24,2%; Vietnã 11,2%; Malásia 7,6%.

13	48025610 Outros papéis e cartões, sem fibras obtidas por processo mecânico ou químico-mecânico ou em que a percentagem destas fibras < 10 %, em peso, do conteúdo total de fibras, de peso >= 40 g/m2, mas < 150 g/m2, em que nenhum lado exceda 360 mm, quando não dobradas.	39,9	Peru 27,5%; Reino Unido 10,8%; Turquia 10,7%; Israel 6,9%.
14	26020090 Outros minérios de manganês e seus concentrados, incluindo os minérios de manganês ferruginosos e seus concentrados, de teor em manganês de 20 % ou mais, em peso, sobre o produto seco.	39,5	Uruguai 92,8%; Argentina 7,2%.
15	02062990 Outras miudezas comestíveis de bovino, congeladas.	37,8	Hong Kong 82,9%; Peru 5,2%; Costa de Marfim 3,0%.
16	72011000 Ferro fundido bruto não ligado, que contenha, em peso, 0,5 % ou menos de fósforo.	31,2	México 30,6%; Estados Unidos 26,2%; Luxemburgo 25,4%; Hong Kong 12,5%.
17	02071200 Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelada.	30,0	Iêmen 30,6%; Emirados Árabes 28,4%; Kuwait 12,5 %; Cuba 5,7%.

18	5040090 Bexigas e estômagos, de animais, exceto peixes, frescas, etc.	27,2	Hong Kong 90,2%; Espanha 3,8%.
19	41041124 Outros couros e peles de bovinos (incluindo os búfalos), divididos, com o lado flor, no estado úmido.	15,4	China 47,8%; Itália 39,0%; Hong Kong 4,8%.
20	21061000 Concentrados de proteínas e substâncias proteicas texturizadas.	12,0	Uruguai 62,9%; Argentina 13,5%; África do Sul 6,2%; Equador 5,1%.

Fonte: Comexstat
Elaboração dos autores

Na Tabela 20, apresentam-se os 20 principais produtos exportados pelo Mato Grosso do Sul em 2019, segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), em valores absolutos, e os principais destinos de exportação, em valores relativos. Observa-se que em 14 desses 20 produtos não estão presentes os países do Corredor como um de seus principais compradores. As exceções são os casos da soja (Argentina, 10,2%), carnes desossadas de bovino frescas ou refrigeradas (Chile, 47,4%), minério de ferro (Argentina, 49,4%), bagaço de soja (Chile, 5,4%), minério de manganês (Argentina, 7,2%) e concentrados de proteína (Argentina, 13,5%).

Posteriormente, foi estudada a pauta de importações totais de cada um dos países selecionados, com a finalidade de detectar as oportunidades de comércio intrarregional trazidas para a área de influência do Corredor. Nesse caso foram utilizados dados de 2018 e 2019.

De acordo com essa análise estática, grosso modo, considera-se que as exportações potenciais do Mato Grosso do Sul para Argentina, Chile e Paraguai poderiam aumentar em cerca de US\$ 40 milhões por ano, como resultado da utilização do Corredor Bioceânico. Somente as exportações sul-mato-grossenses para a Argentina teriam um crescimento de cerca de US\$ 19 milhões anuais, com a expansão das vendas de “Outros papéis e cartões” (SH6

48.02.56) e “Bexigas e estômagos de animais, exceto peixes, frescas” (SH6 05.04.00). Outros produtos identificados com potencial de crescimento foram “Milho em grão” (SH6 10.05.90) e “Algodão não cardado nem penteado” (SH6 52.01.00).

No caso do Chile, a ampliação das exportações anuais do Mato Grosso do Sul chegaria a US\$ 20,5 milhões, principalmente com vendas de “Bexigas e estômagos, de animais, exceto peixes, frescas” (SH6 05.04.00). Ainda podem ser destacados os casos de “Outras miudezas comestíveis de bovino, congeladas” (SH6 02.06.29) e “Algodão não cardado nem penteado” (SH6 52.01.00). Por fim, ao considerar-se o Paraguai, haveria a possibilidade de ampliar as vendas sul-mato-grossenses em mais de US\$ 2 milhões anuais, sobretudo com “Concentrados de proteínas e substâncias proteicas texturizadas” (SH6 21.06.10). Em menor medida, igualmente poderiam ser estimuladas as vendas de “Outras miudezas comestíveis de bovino, congeladas” (SH6 02.06.29) e de “Outros açúcares de cana” (SH6 17.01.14).



4. Análise sobre os produtos selecionados e as suas potencialidades para o encadeamento produtivo e as exportações na região do Corredor Rodoviário Bioceânico

4. Análise sobre os produtos selecionados e as suas potencialidades para o encadeamento produtivo e as exportações na região do Corredor

O presente capítulo tem como objetivo apresentar uma análise dos produtos selecionados, considerando a sua importância relativa para o Mato Grosso do Sul, que é o estado brasileiro mais impactado pelo Corredor Rodoviário Bioceânico, rota Porto Murtinho-MS – Portos do Norte do Chile. São apresentados sete produtos cuja competitividade será positivamente influenciada pelos ganhos logísticos proporcionados pela aproximação com o Pacífico e com as regiões diretamente afetadas pela nova conexão rodoviária. A metodologia utilizada para a escolha dos bens foi elaborada partir da análise de três fontes de dados, informações e demandas. Em primeiro lugar estão estudos sobre as realidades e as potencialidades econômicas das regiões que compõem o Corredor, com ênfase no estado do Mato Grosso do Sul, no Centro-Oeste brasileiro, no Chaco paraguaio, no Noroeste argentino e no Norte do Chile. Foram utilizados, principalmente, artigos científicos e informes governamentais.

A segunda base de informações utilizada são as demandas apresentadas nas reuniões do Grupo de Trabalho do Corredor por parte de funcionários de governos nacionais, regionais e municipais; por representantes de entidades empresariais; e por pesquisadores vinculados a universidades e centros de estudos. Ainda que tenham sido analisadas as atas e documentos dos primeiros encontros do GT, ressalta-se a importância da participação presencial dos pesquisadores do Ipea nos referidos compromissos, como nos casos da VII, da VIII e da IX reuniões, em Assunção-Paraguai, Campo Grande-MS, e Chile (virtual) respectivamente. O comparecimento aos encontros permite aperfeiçoar as análises e captar, em primeira mão, as necessidades latentes de novas oportunidades, como nos casos do sal e das proteínas animais (presentes nesse estudo) e de azeitonas, azeite, vinhos, café, açúcar, algodão, milho e produtos lácteos (bens que serão detalhados em fase posterior da pesquisa). Por fim, a terceira fonte de dados foi o resultado do cruzamento da oferta exportável sul-mato-grossense com a demanda potencial dos países vizinhos, apresentada no capítulo anterior.

Dessa maneira, foram selecionados a celulose, a soja, as proteínas animais, o minério de ferro, os fertilizantes, o lítio e o sal. Em todos os casos, para cada tipo de produto, é

apresentado o cenário mundial, o mercado brasileiro, a relevância do mercado do Mato Grosso do Sul e as vantagens trazidas pelo Corredor. As fontes de dados utilizadas abrangem organismos internacionais, instituições especializadas e entidades de classe, dependendo do produto analisado. Igualmente, em todos os casos, utilizaram-se as bases mais atualizadas de estatísticas disponíveis de comércio internacional, como o Comexstat (ao tratar-se das compras e vendas do Brasil, da região Centro-Oeste e do Mato Grosso do Sul) e o Trademap (para as transações dos demais países com o mundo). Os bens foram apresentados seguindo a ordem de sua importância relativa para o Mato Grosso do Sul.

Em primeiro lugar, foi analisada a celulose ou pasta de papel, derivada de eucaliptos e de pinus. O Brasil é um dos países mais competitivos do mundo, respondendo por mais de 46% das exportações globais de celulose de eucaliptos e o Mato Grosso do Sul tem sido o maior exportador do país (25,9% do total), sendo a cidade de Três Lagoas-MS conhecida como a “capital mundial da celulose”. As vendas sul-mato-grossenses de pasta de papel cresceram bastante e se consolidaram nos últimos dez anos, chegando a substituir a soja na liderança das exportações do estado. Em 2019, a celulose representou quase 40% das exportações totais do estado.

As informações utilizadas na pesquisa são, principalmente, da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ); do estudo *Forestry Production and Trade* da *Food and Agriculture Organization of United Nations* (FAO); da *Oficina de Estudios de Políticas Agrarias* (ODEPA) do Chile; e do trabalho “Panoramas Setoriais 2030: Papel e Celulose” do BNDES (2017). De acordo com as estimativas da Empresa de Planejamento e Logística - EPL (2020), a economia proporcionada pelo Corredor Rodoviário 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, poderia ascender a US\$ 70 milhões anuais no caso das vendas de celulose para a região Ásia-Pacífico. Os ganhos com relação à rota tradicional, via portos brasileiros do Atlântico e oceano Índico superariam os US\$ 25 milhões anuais.

O segundo produto considerado é a soja, bem cuja produção mundial cresce de maneira consistente nos últimos anos, estimulada pelo aumento da produtividade e pela demanda asiática. O produto é comercializado de três formas: grãos, farelo e óleo. Brasil e Estados Unidos se revezam na condição de maiores produtores globais, a Argentina é a

terceira e a América do Sul, somada, alcançou 55% do total mundial em 2019. O Paraguai se destaca pela acelerada expansão nos últimos anos.

No ranking de exportadores de soja, o Brasil aparece em primeiro lugar, vendendo grande parte da produção em forma de grão para a China, maior importador que restringe as compras de derivados (óleo e farelo), visando processá-los internamente. O Mato Grosso é o maior estado produtor do país, com mais de 25% do total nacional, enquanto o Mato Grosso do Sul ocupa o quinto lugar e tem duas cidades entre as 20 principais produtoras no ranking nacional, Maracaju-MS e Sidrolândia-MS. Em 2019, as vendas de soja representaram mais de 20% do total exportado pelo estado e essa participação será ainda maior em 2020. Os dados usados na pesquisa são da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB) e do Fundo Monetário Internacional (FMI).

As proteínas animais (Tripas bovinas, bexigas e estômagos; Pedaços e miudezas comestíveis de galos e galinhas; e Farinha, gorduras e óleos de peixe) formam, em conjunto, o terceiro grupo analisado. Nos últimos anos, o Brasil se consolidou como o maior fornecedor de carne bovina do mundo e cerca de um terço do rebanho nacional está concentrado na região Centro-Oeste, a principal produtora. Há 12 cidades sul-mato-grossenses no ranking brasileiro dos 40 principais municípios pecuários. No caso das carnes de frango, o Brasil é o quarto maior produtor global. Ao considerar-se os “pedaços e miudezas comestíveis”, o país é o principal exportador do mundo, com 35% do total, equivalentes a US\$ 4,3 bilhões. Em 2019, a China importou do mundo mais de US\$ 930 milhões de carne de frango e o mercado brasileiro abasteceu 80% deste valor, essencialmente tulipas e pés de galinha. O Mato Grosso do Sul, em 2019, exportou US\$ 210,7 milhões, destinados sobretudo à Ásia e ao Oriente Médio.

Apesar das “Farinhas de peixe e derivados” (SH6 23.01.20) aparecerem modestamente na pauta de exportação do estado do Mato Grosso do Sul e das “Gorduras e óleos de peixe” (SH6 15.04.20) sequer constarem nas vendas do estado em 2019, a construção do Corredor Bioceânico poderá impulsionar o desenvolvimento de articulações produtivas regionais e o acesso dos produtos brasileiros às cadeias logísticas chilenas. Segundo dados da EPL (2020), ao considerar-se apenas as exportações sul-mato-grossenses de carnes

desossadas de bovino e pedaços e miudezas comestíveis de galinhas, a economia proporcionada pelo Corredor, ao substituir o comércio do Mato Grosso do Sul via portos brasileiros do Atlântico e Canal do Panamá pelos portos do Norte do Chile, chegaria a US\$ 4,3 milhões anuais. Nesse caso, os ganhos com relação à rota tradicional, via oceano Índico, superaria os US\$ 1,8 milhão por ano.

Referente às proteínas animais, as principais fontes utilizadas foram a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (ABIEC), as Estatísticas de Comércio Exterior do Agronegócio Brasileiro (Agrostat) do Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) e o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA).

Os fertilizantes são o quarto grupo analisado. Consideram-se os adubos de origem animal ou vegetal, os nitrogenados, os fosfatados, os potássicos e os que contém pelo menos dois elementos do NPK (nitrogênio, fósforo e potássio). Em 2019, o Brasil foi o maior importador mundial de fertilizantes (US\$ 9,14 bilhões); só o Mato Grosso do Sul acumulou compras de US\$ 248 milhões (os adubos foram o segundo produto mais importado pelo estado, atrás do gás boliviano).

Além disso, o Mato Grosso do Sul está localizado no centro geodésico da América do Sul e no meio do caminho entre a região Centro-Oeste, a maior produtora de grãos do país e grande demandante de fertilizantes, e os países do Corredor Bioceânico. O estado concentra 14 dos 100 municípios que mais produzem grãos no Brasil. As fontes utilizadas na pesquisa foram a FAO, o Banco Mundial, o *Censo Nacional Agropecuário* (ICEX) do Chile, o Atlas do Agronegócio, o Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas (SIACESP) e a Pesquisa Agrícola Municipal (PAM).

O quarto produto é o minério de ferro. Sabe-se que as reservas brasileiras estão concentradas basicamente no Quadrilátero Ferrífero, nas minas de Carajás e no Maciço de Urucum. Este último está situado exatamente nas cidades de Corumbá e Ladário, no Mato Grosso do Sul. Mais de 50% das exportações e de 40% da receita de exportações de Corumbá são advindas do minério de ferro. Inclusive, há décadas, se estuda a viabilidade de instalar um Polo Mineiro-Siderúrgico na cidade (MOTA, 2009, p.63), como forma de abastecer o mercado nacional e a incipiente demanda dos países vizinhos. Os dados foram extraídos, principalmente, do *United States Geological Survey* (USGS), do Departamento Nacional de

Produção Mineral (DNPM) e da Agência Brasileira de Mineração (ANM), além de trabalhos acadêmicos sobre o tema.

O lítio é o quinto produto apresentado. Nas últimas décadas, o uso estratégico deste mineral vem ganhando destaque, principalmente para aplicação nos setores militares, industriais e medicinais. Trata-se de um bem essencial para a produção da nova geração de baterias recarregáveis de telefones, computadores e veículos. As pesquisas de desenvolvimento e as políticas públicas orientadas à melhoria da eficiência produtiva e da preservação ambiental apontam para a utilização crescente do lítio nos próximos anos. Muitas análises, como a do USGS (2019), apontam as tendências de o produto consolidar-se como fonte de energia e do seu preço continuar subindo.

A maior parte dos recursos do lítio está concentrada em salinas na Argentina, na Bolívia e no Chile, na área chamada de “triângulo do lítio”, atravessada pelo corredor. Para a elaboração do estudo foram usados, principalmente, relatórios dos Serviços Geológicos dos Estados Unidos (USGS) e da Inglaterra (BGS), da *International Energy Agency* (IEA), do *Anuario de la Minería* de Chile (SERVICIO NACIONAL DE GEOLOGÍA Y MINERÍA, 2017), da *Comisión Chilena del Cobre* (COCHILCO, 2017) e do *Ministerio de Energía y Minería* da Argentina.

O sétimo bem a ser analisado é o sal, utilizado em atividades industriais como pecuária, frigoríficos, papel e celulose, têxtil, fármacos, petróleo e tratamento d’água. O Mato Grosso do Sul adquire a maior parte do sal que consome a mais de 3 mil km de distância, no Rio Grande do Norte, apesar dos elevados custos resultantes da logística de transporte.

Por ser um produto relativamente barato, os preços do sal sofrem grande influência de fatores não relacionados com a produção, como fretes, seguros e gastos de deslocamento. Nos últimos anos o Mato Grosso do Sul importou sal da Suécia, da França e do Paquistão, sem tirar proveito da presumida vantagem representada pela abundância de reservas no Noroeste argentino e no Norte chileno. Os principais dados utilizados são do Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS) e do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM).

4.1 Celulose

O processamento das fibras de celulose compõe uma parte importante da cadeia produtiva do setor de árvores plantadas, podendo ser utilizado para inúmeros fins, na indústria têxtil, automobilística, química, alimentícia, de cosméticos e higiene pessoal (IBÁ, 2019, p.15). A diferenciação dos produtos da celulose se dá pelas variedades de madeiras utilizadas na sua elaboração, essencialmente coníferas, como os pinus, ou não coníferas, como os eucaliptos. O principal componente dos custos produtivos desta indústria é a própria matéria-prima, a madeira, o que justifica a instalação das unidades fabris nas proximidades de florestas de alta produtividade.

Para facilitar a exposição, são desagregadas as nomenclaturas. Primeiramente, utilizam-se as “Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução” (SH4 47.03). Dentro dessa designação, encontram-se as “Pastas químicas de madeiras, cruas” (SH6 47.03.10) e as “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas” (SH6 47.03.20). Os próximos níveis de detalhamento utilizados são os de “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas, de coníferas” (NCM 47.03.21.00) e “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas, de não-coníferas” (NCM 47.03.29.00).

A partir do eucalipto, as não-coníferas, geram-se as chamadas fibras curtas, que servem para a posterior elaboração de papéis para imprimir e escrever (sigla em inglês, P&W) e para fins sanitários (*tissue*), como papel higiênico, papel toalha e guardanapos. Estes têm menor resistência, maior maciez e capacidade de absorção. A partir das coníferas, principalmente o pinus, são geradas as celuloses de fibras longas, para a produção de papéis de maior resistência, como embalagens, papel jornal e papel cartão.

4.1.1 Cenário mundial

A indústria de celulose e papel possui uma estrutura de mercado altamente concentrada, por demandar grandes escalas de produção e elevada intensidade de capital nas unidades de processamento. De acordo com *Forestry Production and Trade*, do Faostat⁴², a

⁴² Faostat. Disponível em: <<https://bit.ly/3n5GCKx>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

produção mundial de “Pastas químicas de madeiras, cruas” (SH6 47.03.10), em 2018, foi de 39,2 milhões de toneladas, com mais de 80% concentrados em cinco países: Estados Unidos (53,8%), Rússia (10,5%), Suécia (6,4%), China (6,2%) e Brasil (5,5%). Por outra parte, a produção mundial de “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas” (SH6 47.03.20), em 2018, foi de 114,2 milhões de toneladas. Quase 70% dessa produção está localizada em apenas seis países: Estados Unidos (18,6%), Brasil (16,1%), China (13,8%), Indonésia (7,2%), Canadá (7,1%) e o Japão (6,7%). Cabe destaque ao Chile, responsável por 3,9%.

Já de acordo com o Trademap⁴³, os maiores exportadores de “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas, não coníferas” (SH6 47.03.29), em 2019, foram Brasil, com US\$ 7,04 bilhões (46,3% do total das exportações realizadas no ano); Indonésia, com US\$ 2 bilhões (13,2%) e Chile, com US\$ 1,3 bilhão (8,6%). Os principais importadores do mesmo produto, em 2019, foram China (38,7%), Alemanha (8,6%) e Estados Unidos (8,5%).

Em relação às “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas, coníferas” (SH6 47.03.21), os principais exportadores, em 2019, foram Estados Unidos, com US\$ 4,1 bilhões (24,9% do total das exportações realizadas no ano); Canadá, com US\$ 3,6 bilhões (21,9%) e Finlândia, com US\$ 2,05 bilhões (12,5%). O Chile exportou US\$ 1,12 bilhão em SH6 47.03.21, em 2019, o que representou 6,8% das vendas globais do produto. No caso das importações, em 2019, o ranking é liderado por China, com US\$ 5,86 bilhões (36,7% do total importado no ano); Estados Unidos, com US\$ 1,5 bilhão (9,4%); e Alemanha e Itália, com pouco mais de US\$ 900 milhões (5,7% cada uma).

Nota-se, portanto, que o Chile aparece como *player* relevante na produção e nas exportações do SH4 43.07. A partir de informações da *Oficina de Estudios de Políticas Agrarias* (ODEPA, 2018, p.7-8), órgão chileno, nota-se que nos últimos 15 anos o país vem ampliando rapidamente a produção de fibras curtas de celulose, a partir do eucalipto. O referido estudo aponta que, já em 2015, 45% da produção chilena provinha de não-coníferas e 39%, de pinus.

⁴³ Trademap. Disponível em: <<https://bit.ly/3gDfXcox>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

São poucas as empresas que operam no país: a capacidade instalada se divide entre as chilenas Arauco, ou CELCO, (50,1%) e CMPC (47,7%) e a norueguesa Norske Skog Bío Bío (2,2%). As vendas chilenas de não-coníferas, eucaliptos ou fibra curta (SH6 47.03.29), em 2019, totalizaram US\$ 1,3 bilhão, principalmente destinadas à China (36,3%), Holanda (13,1%), Coreia do Sul (12,2%) e Alemanha (5,1%). O mercado asiático, portanto, representa o destino de metade das exportações chilenas de SH6 47.03.29. Tratando-se das vendas chilenas de celulose oriunda de coníferas (SH6 47.03.21), o montante exportado pelo país alcançou US\$ 1,12 bilhão, destinados principalmente para China (75,1%), Japão (5%) e Taiwan (4,6%). Os países asiáticos, neste segundo caso também são os grandes demandantes do produto chileno.

4.1.2 Mercado brasileiro

O Brasil é um dos países mais competitivos na produção da celulose, graças ao clima favorável e às décadas de investimento em pesquisa e desenvolvimento em biotecnologia e engenharia genética por parte de empresas públicas e privadas, especialmente da Embrapa, e de universidades públicas (BATISTA, 2018, p.30). Conforme aponta o trabalho *Panoramas Setoriais 2030 - Papel e Celulose* (BNDES, 2017, p.80), a capacidade instalada brasileira teve alto crescimento desde os anos 1990, sendo ampliada de 4 milhões de toneladas em 2001 para 14 milhões de toneladas em 2015. Atualmente alcança as 21,1 milhões de toneladas, sendo 86% da produção derivada do eucalipto (fibras curtas) e 11%, de pinus (fibras longas). O bambu, o babaçu, a acácia, a seringueira, o sisal e o bagaço de cana-de-açúcar, juntos, somam os 3% restantes.

Quase 70% da produção brasileira de celulose é orientada à exportação e o restante é direcionado ao mercado interno (IBÁ, 2019, p.44). O Brasil ocupa o segundo lugar no ranking dos países produtores de celulose de todos os tipos e o primeiro como produtor e exportador mundial de celulose de fibra curta. Isso se deve, entre outros fatores, ao clima tropical das regiões Sudeste e Centro-Oeste, mais propício para o cultivo de eucalipto do que outras regiões e países. De acordo com o informe do Departamento de Pesquisas e Estudos Econômicos (DEPEC) do Bradesco (2019, p.63), os principais estados em área plantada com

eucalipto são Minas Gerais (24,5%), São Paulo (16,7%), Mato Grosso do Sul (15,5%) e Bahia (10,8%).

Segundo dados do Comex Stat, em 2019, as exportações brasileiras de “Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução” (SH4 47.03) alcançaram US\$ 7,1 bilhões. Deste total, 98,2% foram de vendas de eucaliptos ou não-coníferas (SH6 47.03.29). Os principais destinos das exportações brasileiras de “Pasta química de madeira de não conífera, à soda ou sulfato, semi-branqueada ou branqueada” (SH6 47.03.29), em 2019, foram a China (42,2% do total), os Estados Unidos (16,5%), a Holanda (9,3%) e a Itália (8,9%). Dos quase US\$ 3 bilhões exportados para a China, em 2019, 98% saíram do Brasil pelos portos de Santos-SP (41,8%), Vitória-ES (27,2%), Rio Grande-RS (17,6%) e Paranaguá-PR (11,4%). No caso das coníferas, ou pinus, 80% da produção brasileira foi direcionada para o mercado interno. Segundo o Comex Stat, as modestas exportações brasileiras de SH6 47.03.21 (US\$ 125,3 milhões), em 2019, destinaram-se à China (48,1%), Turquia (12,1%), Itália (8,8%) e Argentina (4,4%).

Entre as empresas de celulose que operam no mercado brasileiro destacam-se a Fibria (criada, em 2009, como resultado da fusão entre a Aracruz e a Votorantim Celulose e Papel -VCP e com participação do BNDES); a Arauco (companhia chilena, também conhecida como *Celulosa Arauco y Constitución -CELCO*); a indiana *Asia Pacific Resources International Holdings -APRIL*; a Suzano Papel e Celulose, que em 2018 consolidou a fusão com a Fibria; a *Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones (CMPC)*, outra gigante chilena, no Brasil representada pelo grupo Celulose Rio-grandense, desde 2009 dona da Melhoramentos Papéis; e a Klabin. Nota-se a marcada presença de empresas de capital chileno no Brasil a partir dos anos 2000. No ranking de vendas, o mercado brasileiro é liderado pela Suzano, com 26,4% do total. Seguem o ranking: Klabin (23,6%), Fibria (14,3%), Eldorado Brasil (8,9%), Cenibra (6,2%), Santher (3,7%) e Melhoramentos (3,1%).

Apesar de ser um dos grandes exportadores mundiais de celulose, o Brasil importou, em 2019, US\$ 191,5 milhões de SH2 47, referente a “Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas)”. Desse total comprado do exterior, mais de 74% (cerca de US\$ 142,1 milhões) foram de celulose de

coníferas, ou “Pasta química de madeira de conífera, à soda ou ao sulfato, semi-branqueada ou branqueada” (SH6 47.03.21).

As origens das importações brasileiras de celulose de coníferas (SH6 47.03.21), em 2019, foram, principalmente, Argentina (53%) e Estados Unidos (38,6%) (Comex Stat). A produção argentina de “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas” (SH6 47.03.20) é limitada, alcançando 0,5% do total mundial em 2018. Segundo o Faostat (2020), o Paraguai ainda não registra produção. A construção da ponte de Porto Murtinho-MS e da estrada leste-oeste no Chaco paraguaio pode estimular novos cultivos de matéria-prima para a produção de celulose nas proximidades da cidade paraguaia de Carmelo Peralta, fronteira com o Mato Grosso do Sul.

Por outro lado, o Brasil exportou, em 2019, aproximadamente US\$ 2 bilhões em papéis e cartões (SH2 48), sobretudo para a América do Sul (48,5% do total). Os consumidores sul-americanos do produto brasileiro foram Argentina (17,3%), Chile (6,9%), Peru (6,2%), Paraguai (5,8%), Colômbia (4,2%), Uruguai (2,8%), Bolívia (2,7%) e Equador (2,6%). No caso do Mato Grosso do Sul, de acordo com o Comex Stat (2020), as exportações de papéis e cartão, em 2019, totalizaram US\$ 45,1 milhões e os principais destinos foram Peru (24,5%), Turquia (11,7%) e Reino Unido (9,5%).

4.1.3 Mato Grosso do Sul

A produção de celulose vem recebendo incentivos para a instalação no Mato Grosso do Sul (RIBEIRO SILVA, 2016, p.100), fazendo com que as áreas plantadas com árvores de eucalipto tenham sido triplicadas entre 2009 e 2018, enquanto que os demais estados líderes tiveram crescimento baixo ou inclusive queda (IBÁ, 2019, p.72). Atualmente, o Mato Grosso do Sul ocupa o terceiro lugar no Brasil, com 15,5% da área cultivada nacional, atrás apenas de Minas Gerais (24,5%) e São Paulo (16,7%). Em 2019, o Mato Grosso do Sul foi o maior exportador de celulose de fibra curta do país, com US\$ 1,94 bilhão (27,7% do total vendido). Entre 2010 e 2018, de acordo com o Comex Stat, as vendas sul-mato-grossenses do SH6 47.03.29 (fibra curta) cresceram significativamente até superar a soja em 2019. Cerca de 37% do total exportado pelo estado foi do SH2 47.

O montante de celulose exportada pelo Mato Grosso do Sul alcançou, em 2019, US\$ 1,94 bilhão, dos quais 100% correspondem a “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas, não coníferas” (SH6 47.03.29). Mais de 85% dessas vendas foram para China (58,9%), Estados Unidos (10,6%), Itália (8,5%) e Holanda (7,6%). A América do Sul sequer alcançou 1,5%, sendo 0,8% destinado à Argentina. Quatro países do leste asiático representam 62,1% do total vendido pelo Mato Grosso do Sul: China, Coreia do Sul, Indonésia e Japão. Conforme se observa na Tabela 4.1, abaixo, as saídas do produto ocorrem exclusivamente pelos portos de Santos-SP, Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC e Itajaí-SC.

TABELA 22
Exportações de celulose do Mato Grosso do Sul, em 2019, por portos de saída, para países selecionados

	Soja em grãos		Farelo de soja		Óleo de soja	
	SH4 12.01		SH4 23.04		SH4 15.07	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Argentina	1,5	3,5	9,2	8,8	2,7	3,5
Brasil	33,2	26,1	6,7	5,8	1,0	0,7
Paraguai	2,2	1,6	0,9	0,7	0,5	0,4

Exportações de Argentina, Brasil e Paraguai – Soja 2018 e 2019, peso %

	Soja em grãos		Farelo de soja		Óleo de soja	
	SH4 12.01		SH4 23.04		SH4 15.07	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Argentina	10,9%	22,0%	68,9%	55,8%	20,2%	22,2%
Brasil	81,2%	80,0%	16,4%	17,9%	2,4%	2,1%
Paraguai	60,9%	59,7%	26,1%	25,7%	13,0%	14,5%

Fonte: Comex Stat

Elaboração dos autores

A cidade sul-mato-grossense de Três Lagoas sedia algumas das maiores unidades produtoras de celulose do Brasil, como a Fibria e a Eldorado. Segundo o Comex Stat, a cidade foi responsável por 100% das exportações totais do estado do Mato Grosso do Sul de SH2 47 e por quase 27,2% das exportações brasileiras do produto. Por este motivo, é considerada

a “capital mundial da celulose”⁴⁴ (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2013). Caso Três Lagoas fosse um país, seria o terceiro no ranking mundial de exportação. Segundo o Comex Stat, o estado do Mato Grosso do Sul destinou, em 2019, 54,3% de suas exportações totais de SH2 47 (US\$ 1,05 bilhão) para a China, exclusivamente via porto de Santos-SP.

Estimativas realizadas a partir de dados da EPL (2020) permitem considerar que ao substituir as exportações de celulose (SH 47) do Mato Grosso do Sul via portos brasileiros do Atlântico e Canal do Panamá pelos portos do Norte do Chile a redução alcançaria os US\$ 70 milhões anuais, com ganho de 16%. A cidade de Três Lagoas-MS vende principalmente para China, Coreia do Sul, Indonésia, Japão, Tailândia, Taiwan (Formosa) e Vietnã. No caso de comparação dos custos de transporte do Corredor Rodoviário Bioceânico em relação à rota marítima tradicional, do oceano Índico, os ganhos somariam US\$ 25 milhões por ano, com vantagem de 6,5%.

4.1.4 Vantagens do corredor

Com o Corredor Bioceânico, o Mato Grosso do Sul e outros estados brasileiros poderão contar com uma plataforma de exportação privilegiada no Pacífico, assim como o Chile terá a possibilidade de atuar ainda mais no mercado brasileiro. Além disso, o Brasil poderia ampliar as compras de celulose de fibra longa produzida no Chile e na Argentina.

O presente estudo pode ser aprofundado, considerando as cadeias globais da celulose e as possibilidades de complementaridade de produtos e logística entre o Centro-Oeste e o mercado chileno. No caso da Argentina, seria possível ampliar a pequena produção atual, buscando articulações com os mercados consolidados do Chile e do Brasil. No Mato Grosso do Sul, os próximos anos poderão marcar o surgimento de um grande polo integrado no centro do continente e articulado com o mundo por meio dos dois oceanos.

⁴⁴ Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Disponível em: <https://bit.ly/377iwAe>. Acesso em: 10 dez. 2020.

4.2 Soja

4.2.1 Cenário mundial

O mercado do complexo soja é bastante concentrado. O produto é comercializado, principalmente, de três maneiras: sem processamento, em forma de grãos (SH4 12.01), ou processada, em forma de tortas (SH4 23.04) ou óleo (SH4 15.07). De acordo com publicação do BNDES (LEMOS et al, 2017, p.176), a produção mundial de soja cresceu mais de 8% por ano-safra entre 2011-2012 e 2016-2017. A expansão vem sendo estimulada pelo aumento da produtividade, com novas variedades de sementes, fertilizantes e pesticidas, e pela crescente demanda asiática.

Segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB, 2018, p. 85), os maiores produtores mundiais de soja são Brasil (33,5%), Estados Unidos (32,6%) e Argentina (15,9%), que somam 82% do total. A China alcança os 4%. Segundo o portal da Embrapa, em 2018, a América do Sul, sozinha, alcançou 55% da produção mundial: o Paraguai (2,6%), a Bolívia (0,8%) e o Uruguai (0,5%), mais Argentina e Brasil.

O Paraguai, apesar da baixa participação relativa, é o país que mais aumentou a produção entre 2011 e 2016; o crescimento no período foi superior aos 25% (LEMOS et al, 2017, p.177). Fica evidente que as economias influenciadas pelo Corredor, entre o Atlântico e o Pacífico, têm importância no mercado mundial e poderiam, inclusive, vir a fomentar a articulação dos países exportadores de soja do Cone Sul, buscando melhor adequação de preços e posições mais favoráveis para de logística e distribuição nos principais países consumidores.

Os principais exportadores mundiais de soja, nas três formas consideradas, foram Brasil (43,2%) e Estados Unidos (39,1%), somando 82,3% do total (LEMOS et al, 2017, p.178). O maior importador é a China (62,3%), que conta com uma grande capacidade de esmagamento de soja. Apesar da produção agrícola chinesa ter crescido bastante nas últimas quatro décadas, segundo Figueiredo e Contini (2013, p.9), foram priorizados bens como arroz, algodão, milho e trigo. O referido estudo aponta que a produtividade da soja no país

asiático é muito inferior a do Brasil e dos Estados Unidos⁴⁵. Este fato explicaria os motivos pelos quais a China opta pela importação de insumos básicos no caso da soja. Prefere-se adotar uma política de restrição à compra de derivados (óleo e torta), visando importar grãos *in natura* para processá-los internamente.

Há alguns meses, a China anunciou uma taxa de 25% sobre a soja oriunda dos Estados Unidos, como um dos desdobramentos da guerra comercial travada entre as principais economias do mundo (MIRANDA, 2018, p.2). Na prática, em 2019, as importações chinesas de soja em grãos tiveram queda de 7% e as originadas nos Estados Unidos, de 5%. Manteve-se o peso relativo estadunidense na casa dos 19%, patamar bastante inferior aos 40% dos anos anteriores. A participação do Brasil como provedor de soja em grãos para a China caiu de 75,7% do total para 65,1%, enquanto a da Argentina cresceu de 1,6% para 10,1%, mais do que quintuplicando as vendas em 2019 (Trademap). O aparente salto argentino se deveu aos baixíssimos valores vendidos em 2018 para o país asiático.

A comparação dos dados do Trademap de 2019 com os de 2014, no entanto, permite observar o seguinte movimento nos últimos cinco anos: o peso relativo dos Estados Unidos como provedor de soja em grãos da China caiu pela metade, de 40,6% do total para os atuais 19,8%; a Argentina aumentou suavemente a sua participação de 8,4% para 10,1%; e o Brasil consolidou a sua vantagem passando de 40,8% para 65,1%. Esse cenário expõe a grande dependência chinesa da soja brasileira, o que revela uma ampla margem de negociação para que o Brasil obtenha mais vantagens na relação comerciais.

No ranking de esmagadores de soja, aparecem novamente os quatro principais países produtores, com 77,7% do total: China (31,7%), Estados Unidos (18,1%), Brasil (14,4%) e Argentina (13,6%). Nota-se, no entanto, que embora seja o maior produtor de soja do mundo o Brasil fica em terceiro no quesito esmagamento (CONAB, 2018, p.2). Este fato comprova que o país ainda segue priorizando a exportação de grãos *in natura*. Por sua vez, a Argentina possui uma forte indústria de esmagamento, que a consolida como a maior

⁴⁵ “A China, comparada ao mundo, detinha 30% da produção de arroz, 17% da produção de trigo, 27% da produção de algodão, 22% da produção de milho e 6% da produção de soja” (FIGUEIREDO; CONTINI, 2013, p.9).

exportadora mundial de óleo de soja; 40% do total global, muito acima de Estados Unidos (8,5%) e Brasil (8,1%).

No caso do óleo de soja, segundo dados do Trademap, os principais importadores mundiais são a Índia (27% do total), China (7%) e Argélia (6,5%). A Argentina é responsável por abastecer quase 75% das compras indianas, 39% das chinesas e 24% das argelinas. Observa-se que, em 2019, as compras chinesas de óleo de soja cresceram 35,5%, para US\$ 590 milhões. O montante é relativamente pequeno, 60 vezes menor do que as importações de soja em grãos do país, que alcançaram US\$ 35,4 bilhões. No entanto, vale apontar que a Argentina quase quadruplicou as suas vendas de óleo de soja para a China, passando de 14,1% do total para 39%. Em contrapartida, o Brasil perdeu participação relativa como provisor, caindo de 35,1% para 27,1%. Ao considerar-se as tortas de soja, a Argentina também é o principal exportador global, concentrando 36% das vendas mundiais, seguida por Brasil (23,8%) e Estados Unidos (14,1%). O mercado consumidor do produto é bastante fragmentado, liderado por Indonésia (6,5%), Vietnã (5,9%) e Tailândia (4,9%).

Nas tabelas a seguir, é possível notar que, em 2019, a Argentina exportou 22% da soja na forma grãos, 55,8% como torta e 22,2% como óleo. Em 2018, estes percentuais haviam sido 10,9%, 68,9% e 20,2%, respectivamente. No caso dos grãos de soja (SH4 12.01) de origem argentina, 86,8% foram destinados à China, em 2019. A torta foi enviada para dezenas de países, sendo uma quarta parte para Vietnã (14,8%) e Indonésia (10,9%) (ARGENTINA, 2019b) ⁴⁶. Dos óleos de soja (SH4 15.07), a maioria das vendas foram para Índia (46,7%), Bangladesh (11,2%) e Peru (8,3%). Dos óleos de soja (SH4 15.07), a maioria das vendas foram para Índia (46,7%), Bangladesh (11,2%) e Peru (8,3%).

⁴⁶ Em setembro de 2019, os governos de Buenos Aires e Pequim assinaram um “Acordo histórico”, que estabelece a possibilidade de comércio de torta de soja, produto que o país asiático importa relativamente menos que os demais (em 2019, o montante foi inferior aos US\$ 450 milhões, sendo 45% comprados do Japão e 15% da Venezuela).

TABELA 23
Exportações de Argentina, Brasil e Paraguai de soja - 2018 e 2019, US\$ bilhões

	Soja em grãos		Farelo de soja		Óleo de soja	
	SH4 12.01		SH4 23.04		SH4 15.07	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Argentina	1,5	3,5	9,2	8,8	2,7	3,5
Brasil	33,2	26,1	6,7	5,8	1,0	0,7
Paraguai	2,2	1,6	0,9	0,7	0,5	0,4

Exportações de Argentina, Brasil e Paraguai – Soja 2018 e 2019, peso %

	Soja em grãos		Farelo de soja		Óleo de soja	
	SH4 12.01		SH4 23.04		SH4 15.07	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Argentina	10,9%	22,0%	68,9%	55,8%	20,2%	22,2%
Brasil	81,2%	80,0%	16,4%	17,9%	2,4%	2,1%
Paraguai	60,9%	59,7%	26,1%	25,7%	13,0%	14,5%

Fonte: Trademap

Elaboração dos autores

O Paraguai exportou, em 2019, 59,7% na forma de grãos (SH4 12.01), 25,7% como torta (SH4 23.04) e 14,5% como óleo (SH4 15.07), valores percentuais muito parecidos aos de 2018. Dos grãos de soja paraguaios, os maiores compradores, em 2019, foram Argentina (68,2%) e Rússia (15,6%). No caso da torta, os principais importadores foram Chile (24,1%), Peru (12,6%), Inglaterra (9,4%) e Argentina (8,2%). Já em relação ao óleo de soja paraguaio, os destinos foram concentrados na Índia (39,4%), na Argentina (25,3%) e em Bangladesh (8,4%).

Nota-se que houve algumas mudanças em relação a 2018. Segundo o Trademap, a Argentina aumentou em 141% as suas exportações de soja em grãos (SH4 12.01), mantendo os seus principais parceiros. Ao mesmo tempo, Brasil e Paraguai reduziram as suas vendas de grãos de soja em 21,4% e 27,3%, respectivamente. No caso das tortas e outros resíduos sólidos da extração de óleo de soja (SH4 23.04), os três países tiveram redução das exportações: 4,2%, 13% e 27%. Com relação ao óleo de soja (SH4 15.07), as exportações argentinas aumentaram 29,6%, enquanto as do Brasil e do Paraguai caíram 30,4% e 17,2%, respectivamente.

A crescente demanda por soja nas últimas décadas consolidou a liderança de grandes grupos econômicos. Tratando-se de esmagamento de soja, destacam-se ADM, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus Company (conhecidas como ABCD) e a chinesa Cofco (LEMOS et al, 2017, p.192-193).

Ao analisar as séries históricas de preços internacionais dessa commodity, cotados na *Chicago Board of Trade*, constatou-se que os valores de óleo, torta e grão de soja são bastante distintos. Enquanto o óleo de soja, em 2018, superou os U\$\$ 700 por tonelada métrica, o preço dos outros dois produtos, grão e torta, foram bastante similares entre si, algo em torno de US\$ 380 por tonelada métrica. Ou seja, os preços do grão e da torta de soja apresentaram valores 50% mais baixos do que o óleo de soja.

De acordo com o *Primary Commodity Price* do FMI (2020)⁴⁷, os dados são um pouco distintos, mas guardam proporções bastante parecidas. Observa-se que os preços do grão de soja caíram 2% em 2019, enquanto os de óleo de soja aumentaram 4,7%. Também é importante ressaltar que a soja brasileira conta com um bônus diferencial, pelo fato de possuir maior teor médio de proteínas. Em safras analisadas entre 2006 e 2015, a média de teor proteico da soja brasileira foi de 36,69% contra 34,70% da estadunidense, um adicional de 2% (EMBRAPA, 2019). Além disso, em alguns países, como no Brasil e na Argentina, a redução verificada nos preços internacionais da soja em grãos tem sido compensada pelas fortes desvalorizações cambiais⁴⁸. Ou seja, os exportadores continuam acumulando elevadas quantidades de recursos expressados em moedas locais.

4.2.2 Mercado brasileiro

De acordo com a CONAB (2018, p. 94), os principais estados brasileiros produtores de soja são Mato Grosso (27,2% do total nacional), Paraná (16,3%), Rio Grande do Sul (14,5%) e Goiás (9,6%). Em 2019, segundo o Comexstat, as exportações brasileiras de soja

⁴⁷ FMI. Disponível em: <<https://bit.ly/37YxojN>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

⁴⁸ De acordo com dados dos Bancos Centrais de Argentina e Brasil, durante o ano, até 27 de novembro de 2020, as moedas dos dois países se desvalorizaram significativamente frente ao dólar. O valor da moeda estadunidense passou de 59,93 para 81,00 no caso do peso argentino e de 4,02 para 5,33 no caso do real.

em grãos (SH4 12.01) totalizaram US\$ 26,1 bilhões (11,6% das vendas totais do país), com queda de 21% em relação ao período anterior (COMEXSTAT, 2020)⁴⁹. As vendas de soja na forma de grãos (SH4 12.01) continuaram na casa dos 80% do total, destinados na sua imensa maioria para a China (78,4%) e Espanha, Holanda e Tailândia (em torno dos 2,5% cada um). Chama a atenção que, na comparação com 2018, as exportações de soja em grãos para a China caíram quase 25%, com perda equivalente a US\$ 6,8 bilhões.

As vendas de torta de soja (SH4 23.04) do Brasil mantiveram-se em 17,9% do total, destinadas a Holanda (15,8%), Tailândia (10,8%), França (9,8%), Alemanha (9,6%), Indonésia (9%) e Coreia do Sul (8,6%). Neste caso, apesar da marcada presença de países do sudeste asiático (mais de 31% do total), nota-se a ausência da China como compradora. Já as exportações brasileiras de óleo de soja (SH4 15.07) somaram US\$ 694,7 milhões, com redução de 32,3% comparado com 2018. Essas vendas continuam representando cerca de 2% do total, majoritariamente, para a Índia (37,9%), China (20,7%), Argélia (15,3%) e Bangladesh (9,2%). Destaca-se que, em 2019, as exportações para Índia e Bangladesh caíram pela metade, enquanto as destinadas à Argélia cresceram 120%. Ainda pode ser ressaltado que a participação da Venezuela como mercado consumidor do Brasil cresceu de 1,4% para 4,3% do total, com uma ampliação de US\$ 15,5 milhões em comparação a 2018.

As principais empresas de soja que atuam no Brasil são as companhias estrangeiras do ABCD, além das nacionais Grupo Amaggi, Cooperativa Coamo Agroindustrial, Caramuru e Granol (LEMOS et al, 2017, p.192-193). Informações do Comexstat demonstram que, em 2019, quase 58% das exportações brasileiras de grãos de soja saíram do país via portos atlânticos de Santos-SP (23%), Rio Grande-RS (18%) e Paranaguá-PR (16%). Outros 18% foram escoados pelos portos de São Luís-MA (11%) e Belém-PA (7%). Com relação à torta de soja, mais de 85% das vendas foram transportadas via portos de Santos (40,2%), Paranaguá (32,3%) e Rio Grande (13%). Em relação ao óleo de soja, 78%

⁴⁹ Em 2020, de janeiro a maio, as exportações de soja em grãos (SH4 12.01) representaram 19,3% de todas as vendas externas do Brasil. Quase 73% dessas exportações são destinadas à China e mais de 70% saem do país via portos de Santos (39,9%), Paranaguá (19,7%) e Rio Grande (12,6%) (COMEXSTAT, 2020).

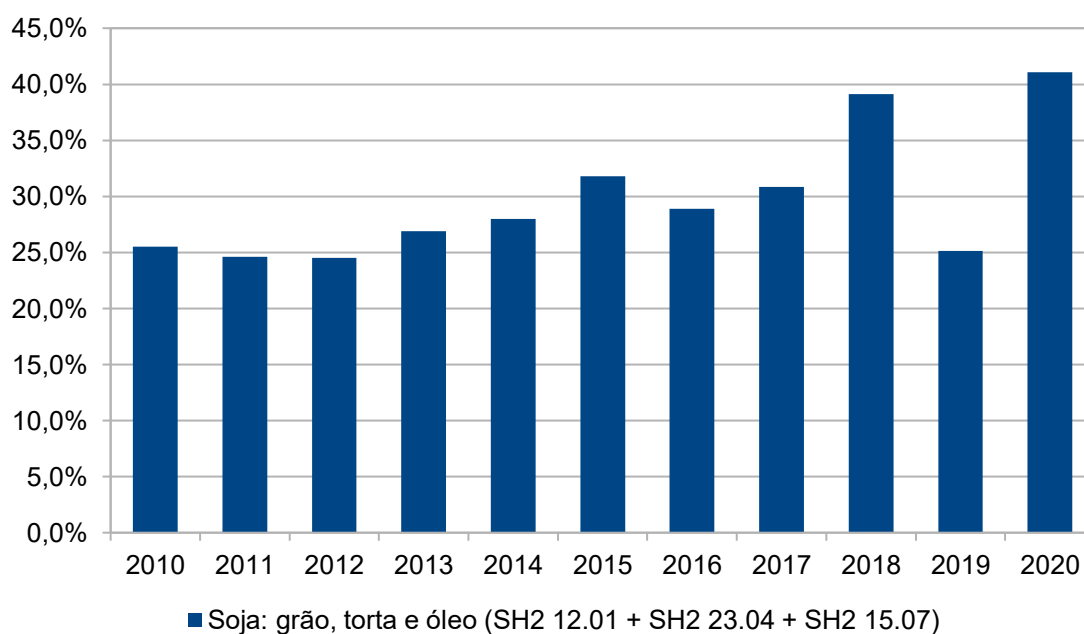
das exportações saem pelos portos de Paranaguá-PR (65%), Rio Grande-RS (10%) e Itajaí-SC (4%).

Por fim, são necessárias algumas considerações. Ainda que a China se consolide como o principal destino das exportações brasileiras, as restrições do seu mercado condicionam que as vendas do Brasil sejam quase que exclusivamente de soja em grãos (SH4 12.01), não-processada. Além disso, seria razoável que o Brasil aproveitasse a situação de guerra comercial entre a China e os Estados Unidos, assim como a condição de maior provedor do país asiático, para propor mudanças na agenda bilateral, buscando vender maiores quantidades de soja processada e agregando valor à cadeia produtiva regional. Não deveria ser descartada a possibilidade de edificar estruturas de articulação entre os grandes produtores da América do Sul com a finalidade de proporcionar maiores ganhos em termos de preços, complementação produtiva e agregação de valor.

4.2.3 Mato Grosso do Sul

O estado do Mato Grosso do Sul ocupa o quinto lugar do ranking de produtores de soja do Brasil, com 7,7% da produção e duas das 20 maiores cidades, Maracaju-MS e Sidrolândia-MS. De acordo com o Comex Stat (2020), o SH6 12.01.90 (Soja, mesmo triturada, exceto para semeadura) representou, sozinho, 22% de todas as exportações do Mato Grosso do Sul. Mais de 75% dessas vendas são destinadas à China, principalmente pelos portos de Paranaguá-PR (38,3%), São Francisco do Sul-SC (27,1%), Santos-SP (10,5%) e Rio Grande-RS (1,5%). Nos primeiros cinco meses de 2020, o peso relativo do complexo da Soja – soja em grãos (SH4 12.01), em forma de torta (SH4 23.04) ou óleo (SH4 15.07) – na pauta de exportações do estado subiu para 41,1% do total.

Gráfico 5
Peso do Complexo da Soja nas exportações do Mato Grosso do Sul (2010-2020*)



Fonte: Comexstat.

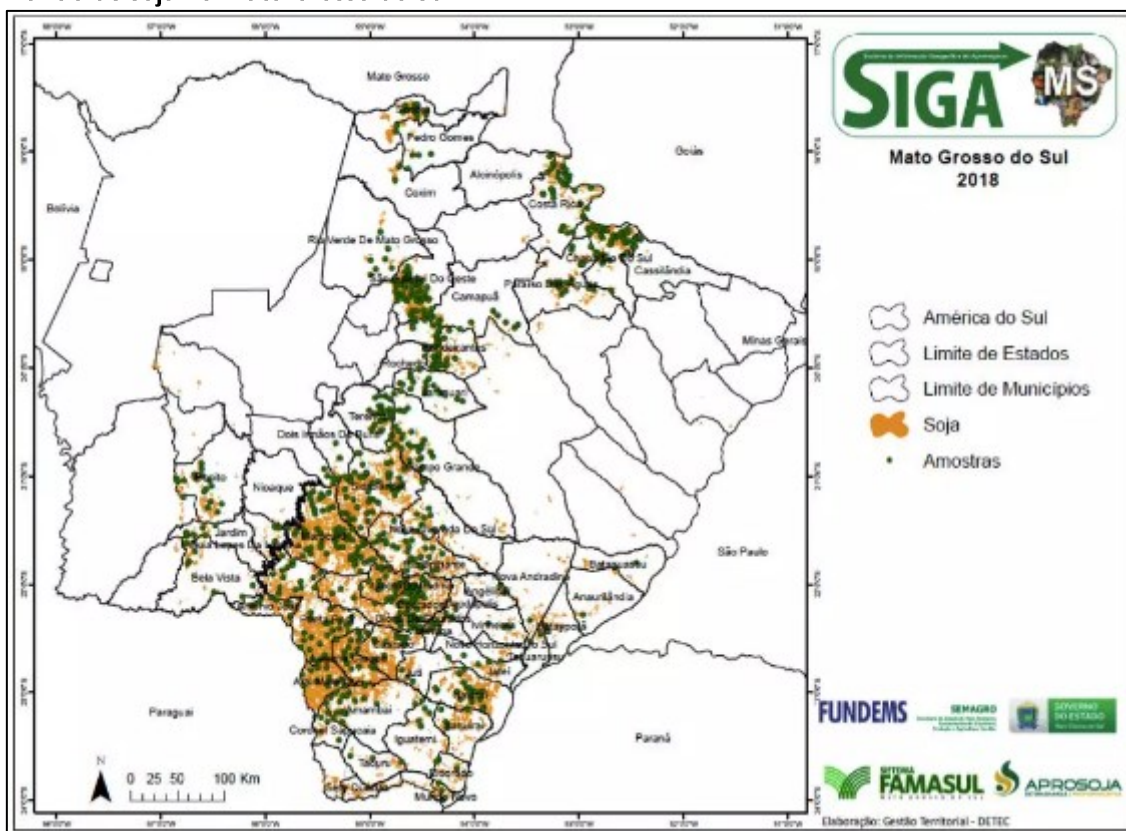
Elaboração dos autores

* até maio de 2020

De acordo com a Embrapa (2020)⁵⁰, as principais empresas do complexo soja estabelecidas no Mato Grosso do Sul são ADM, em Campo Grande-MS; Agrenco, em Carapó-MS; Bunge, em Dourados-MS; Cargill, em Três Lagoas-MS; e Correcta, em Ponta Porã-MS. Segundo o Comex Stat (2020), em 2019, as exportações sul-mato-grossenses de soja em grão (SH4 12.01) caíram 44,1% em relação ao ano anterior, alcançando US\$ 1,15 bilhão (76% destinados à China). As vendas de torta de soja (SH4 23.04) alcançaram US\$ 159,8 milhões, quase a metade destinada a países do sudeste asiático com exceção da China. Houve queda de 16,4% com relação a 2018 e de 30,5% sobre 2014.

⁵⁰ Disponível em: <https://www.embrapa.br/soja/cultivos/soja1>. Acesso em: 10 dez. 2020.

FIGURA 18
Plantio de soja no Mato Grosso do Sul



Fonte: APROSOJA (2018)

Em uma faixa muito abaixo das demais especificações, as exportações sul-mato-grossenses de óleo de soja (SH4 15.07) foram multiplicadas por seis, de US\$ 947 mil para US\$ 5,9 milhões, sendo quase 100% enviados para Índia, China e Bangladesh, via porto de Paranaguá-PR.

Ao estimular a articulação produtiva do Mato Grosso do Sul e dos estados do Centro-Oeste com os países vizinhos, via Corredor Bioceânico, principalmente Argentina e Paraguai, seria possível beneficiar-se conjuntamente das diferenças climáticas e dos regimes complementares de chuva.

4.2.2 Vantagens do corredor

Em princípio, parte das vendas de Argentina, Brasil e Paraguai para a Ásia poderia ser comercializada via portos do Norte do Chile, dependendo de uma série de adaptações logísticas relacionadas com a infraestrutura exigida para o transporte de grãos, desde as vias

de escoamento do centro-oeste da América do Sul até as próprias estruturas portuárias chilenas, hoje voltadas principalmente para a venda de produtos minerais. Por outro lado, aproveitando-se de acordos de livre-comércio que o Chile possui, também poderia existir a possibilidade de ampliar as exportações de soja processada para os países banhados pelo Pacífico. Simultaneamente, ainda que o comércio de soja dentro do Cone Sul se revele esporádico, tem sido muito importante para que os países possam cumprir com os seus compromissos externos. Assim, poderia ser vantajoso que os estoques reguladores tivessem centrais de armazenamento mais próximas aos portos do Norte do Chile.

4.3 Proteínas animais: carnes, peixes e miudezas de frango

4.3.1 Tripas bovinas (NCM 05.04.00.11) e bexigas e estômagos (NCM 05.04.00.90)

4.3.1.1 Cenário mundial

A finalidade do presente item é analisar dois subprodutos da cadeia da carne: “Tripas de bovinos, frescos, refrigerados, congelados, salgados ou em salmoura, secos ou defumados” (NCM 05.04.00.11) e “Bexigas e estômagos, de animais, exceto peixes, frescas, etc” (NCM 05.04.00.90). As justificativas para esta seleção são a grande relevância que ambos os bens têm nas exportações totais da região Centro-Oeste e, além disso, o fato de existir potencial de complementaridade entre a oferta exportável do Mato Grosso do Sul e as demandas de Argentina, Chile e Paraguai.

O primeiro produto considerado refere-se exclusivamente às tripas de bovinos, subproduto derivado da cadeia de valor da carne. No caso do segundo, houve maior dificuldade para trabalhar com as estatísticas, já que a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) não desagrega bexigas e estômagos de acordo com a origem animal, ou seja, se bovino, ovino, suíno ou outros (exceto peixes).

Por esta razão, faz-se necessário apresentar, mesmo que brevemente, um panorama do ranking de países criadores de gado. De acordo com o Faostat (2020), em 2018, o rebanho bovino mundial alcançou 1,45 bilhão de cabeças. Os cinco principais criadores foram: Brasil,

214,7 milhões de cabeças (14,8%); Índia, 186 milhões (12,8%); Estados Unidos, 94,3 milhões (6,5%); China, 81,5 milhões (5,6%); Etiópia, 61,5 milhões (4,2%); e Argentina, 53,9 milhões (3,7%).

Segundo o Trademap, em 2019, os principais exportadores mundiais de “Tripas, bexigas e estômagos, de animais, inteiros ou em pedaços, exceto de peixes, frescos, refrigerados, congelados, salgados ou em salmoura, secos ou defumados (fumados)” (SH6 05.04.00), foram: China US\$ 1,06 bilhão (20,2% do total), Estados Unidos US\$ 705,2 milhões (13,4%), Alemanha US\$ 545,2 milhões (10,4%), Holanda US\$ 430,2 milhões (8,2%) e Brasil US\$ 381,1 milhões (7,3%). Os maiores importadores do SH6 05.04.00 foram Alemanha, US\$ 564,8 milhões (13% do total); China, US\$ 418,3 milhões (9,6%); Japão, US\$ 289 milhões (6,6%) e Holanda, US\$ 278,5 (6,4%).

Cabe mencionar que as importações do SH6 05.04.00 do Chile apresentam resultados provocadores. Em 2019, o país comprou US\$ 20 milhões do mundo, sendo mais de 90% oriundos de Espanha (43,2%), Estados Unidos (42,7%) e Holanda (7,4%). O Paraguai exibe uma outra realidade no que diz respeito à procedência das importações do SH6 05.04.00. Quase 100% das compras do país, que totalizaram US\$ 8,7 milhões em 2019, tiveram como origem Brasil (53,9%), Argentina (25%) e Alemanha (19,3%).

4.3.1.2 Mercado brasileiro

O relatório “*Beef Report - Perfil da Pecuária no Brasil*” (ABIEC, 2019, p.2), aponta a consolidação do país como principal abastecedor de carne bovina do mundo. Em 2018, foram 1,64 milhão de toneladas embarcadas para exportação, somando US\$ 6,57 bilhões de receita. Os números representam um recorde a nível mundial. Estima-se que o rebanho bovino do Brasil chegue a 214,6 milhões de cabeças, aproximadamente o mesmo número da população humana do país (estimada em 210 milhões pelo IBGE em 2019). Destas, pouco mais de um terço (34,7%) estão concentradas na região Centro-Oeste, a principal produtora do país.

Segundo o Comex Stat, as exportações brasileiras de “Bexigas e estômagos, de animais, exceto peixes, frescas, etc.” (NCM 05.04.00.90), em 2019, atingiram US\$ 268,4 milhões. O principal destino das vendas foi Hong Kong (87,8%). Apesar do relevante peso

da Ásia como principal continente demandante do produto, o escoamento das exportações brasileiras para Hong Kong se deu, exclusivamente, pelo Atlântico, com destaque para Santos-SP (52,6%), Paranaguá-PR (23,9%), Belém-PA (7,4%) e Itajaí-SC (7%). As importações brasileiras do NCM 05.04.00.90, em 2018, totalizaram US\$ 171,3 mil e ingressam exclusivamente no país via Foz do Iguaçu-PR. Em 2019, não houve importação alguma do NCM 05.04.00.90.

Ao considerar as “Tripas de bovinos, frescos, refrigerados, congelados, salgados ou em salmoura, secos ou defumados” (NCM 05.04.00.11), o Brasil exportou cerca de US\$ 111,9 milhões, em 2019, segundo o Comex Stat. Os principais destinos das vendas brasileiras do produto foram Hong Kong (42,5%), Rússia (11,1%), Ucrânia (9%) e Alemanha (8,7%). Destaca-se que 85% das exportações brasileiras do NCM 05.04.00.11, em 2019, saíram pelo porto de Santos-SP. Outro elemento a ser destacado é o fato de que as vendas destinadas à Hong Kong, principal importador desse bem, se deram principalmente pelos portos atlânticos de Santos-SP (85,2%) e Paranaguá-PR (7,9%). As importações brasileiras do NCM 05.04.00.11 alcançaram US\$ 868 mil, em 2019, sendo 97% comprados do Paraguai, exclusivamente por Foz do Iguaçu-PR.

4.3.1.3 Mato Grosso do Sul

De acordo com a ABIEC (2019, p.16-18), mesmo com a forte expansão da fronteira agrícola em direção à região Norte, especialmente no caso de Pará e Rondônia, os três maiores estados detentores de rebanhos bovinos continuam sendo Mato Grosso (13,9%), Goiás (10,6%) e Mato Grosso do Sul (10,2%). No ranking das cidades pecuárias brasileiras, entre os 40 principais municípios há 22 da região Centro-Oeste e 12 são sul-mato-grossenses: Corumbá (2^a), Ribas do Rio Pardo (3^a), Aquidauana (11^a), Porto Murtinho (15^a), Três Lagoas (22^a), Vale Verde de Mato Grosso (23^a), Camapuã (30^a), Campo Grande (34^a), Coxim (35^a), Paranaíba (37^a), Santa Rita do Rio Pardo (38^a) e Água Clara (40^a). Estima-se que o rebanho sul-mato-grossense, em 2018, somava 21,8 milhões de cabeças de gado, equivalente a 8 vezes a população humana do estado (IBGE estimou a população do estado em 2,7 milhões em 2017).

Vale apontar que as carnes desossadas de bovino (NCM 02.02.30.00) ocuparam o terceiro lugar na pauta de exportações do Mato Grosso do Sul, em 2019, com US\$ 435,4 milhões. Mais de 33,4% dessas vendas, ou US\$ 147,2 milhões, são enviadas para Hong Kong (21,3%), China (4,5%), Filipinas (3,9%), Cingapura (2,1%) e Malásia (2,0%). No entanto, o propósito deste apartado é tratar especificamente das Tripas bovinas (NCM 05.04.00.11) e das bexigas e estômagos (NCM 05.04.00.90), produtos com potencial de expansão das vendas externas selecionados a partir das análises apresentadas no capítulo anterior.

Segundo dados do Comex Stat, em 2019, o Mato Grosso do Sul exportou quase US\$ 2 milhões do NCM 05.04.00.11, referente à “Tripas de bovinos, frescos, refrigerados, congelados, salgados ou em salmoura, secos ou defumados”. Tais vendas destinaram-se, quase que exclusivamente para Hong Kong (99,6%). O escoamento das exportações sul-mato-grossenses do NCM 05.04.00.11, em 2019, se deu exclusivamente pelo porto de Santos-SP.

Ainda de acordo com o Comex Stat, as exportações sul-mato-grossenses do NCM 05.04.00.90, referentes a “Bexigas e estômagos, de animais, exceto peixes, frescas, etc.”, atingiram US\$ 27,1 milhões, em 2019. Do total de exportações brasileiras em 2019, Hong Kong destacou-se como o principal importador de “Bexigas e estômagos de animais”, concentrando 90% das compras deste bem e consolidando uma ampla vantagem sobre a Espanha, segundo maior importador do produto brasileiro, com aproximadamente 3,8% do total. As principais vias de exportação das “Bexigas e estômagos, de animais, exceto peixes, frescas, etc.” (NCM 05.04.00.90) foram os portos atlânticos de Paranaguá-PR (69,1%), São Francisco do Sul-SC (18,6%), Santos-SP (9,6%) e Itajaí-SC (2,7%).

4.3.1.4 Vantagens do Corredor

O Brasil é o maior produtor e exportador mundial de carne bovina. A região Centro-Oeste é a maior produtora do Brasil. O estado do Mato Grosso do Sul é o terceiro maior produtor nacional, somente atrás dos vizinhos Mato Grosso e Goiás. Das 40 maiores cidades pecuárias do país, mais de uma dezena são sul-mato-grossenses. Este cenário chancela a condição de liderança da região Centro-Oeste na dinâmica produtiva da cadeia bovina.

O estabelecimento do Corredor Rodoviário Bioceânico, que liga a cidade fronteiriça de Porto Murtinho-MS com os portos do Norte do Chile, acentuará ainda mais o papel do Mato Grosso do Sul nos cenários nacional e internacional. As novas conexões potencializarão o adensamento das relações econômicas, tanto comerciais quanto produtivas, dentro da região, articulando a região brasileira com o Chaco paraguaio, o Noroeste argentino e o Norte do Chile. Com a integração regional, promove-se um ambiente favorável à ampliação da produtividade e para o desenvolvimento de cadeias produtivas em áreas historicamente coadjuvantes.

4.3.2 Pedações e miudezas comestíveis de galos e galinhas da espécie doméstica, congelados (SH6 02.07.14)

4.3.2.1 Cenário mundial

A produção mundial de carne de frango (galos, galinhas, patos, gansos, perus, peruas e galinhas-d'angola), o SH2 02.07, alcançou 95,5 milhões de toneladas, em 2018, de acordo com o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA, 2019, p.19). Somados, os quatro maiores produtores alcançam os 59,2% do total mundial: Estados Unidos (20,2%), Brasil (14%), União Europeia (12,8%) e China (12,2%).

Segundo o Trademap, o código que mais se destaca no comércio internacional, dentro do SH4 02.07, é o SH6 02.07.14, referente a Pedações e miudezas comestíveis de galos e galinhas, congelados. Destes, os maiores exportadores mundiais foram Brasil (35%), Estados Unidos (19,4%) e Holanda (8,5%). O Chile aparece com 2,3% das vendas, equivalentes a US\$ 320,4 milhões, destinadas sobretudo aos Estados Unidos (42,2%), China (25,4%) e México (12,4%). As exportações argentinas do SH6 02.07.14 correspondem a 2,2% do total mundial, ou US\$ 303 milhões.

Mais de 90% das exportações chilenas do SH6 02.07.14 concentram-se em três produtos: Peito de frango, NCM 02.07.14.11, com 50,4% do total (sendo 47,2% enviados aos Estados Unidos); Asa de frango, NCM 02.07.14.24, com 30,2% (58,6% para os Estados Unidos); e Miudezas, NCM 02.07.14.30, representando 13,2% (89,7% direcionados para a China). No total, os principais destinos das vendas chilenas do SH6 02.07.14, Pedações e

miudezas comestíveis de galos e galinhas, congelados, foram os Estados Unidos (42,2%) e a China (25,4%).

No caso das importações globais, o ranking é liderado por China (14,3%), Japão (8,8% do total) e Hong Kong (6,7%). Em 2019, o Chile importou US\$ 164,9 milhões, equivalentes a 1,2% do total mundial. Desse valor, mais de 99,9% foram oriundos do Brasil (53,1%), dos Estados Unidos (38,8%) e da Argentina (8%). Quase 80% das compras chilenas concentram-se em três tipos de códigos: Peito de frango, NCM 02.07.14.11 (47,2% do total), adquirido principalmente do Brasil (83,6%); Tulipas, NCM 02.07.14.21 (20,5%), sendo 97,5% adquiridas nos Estados Unidos; e Coxas, NCM 02.07.14.23 (11,6%), importadas sobretudo dos Estados Unidos (79%). Observa-se uma situação interessante no caso do Chile, que simultaneamente aparece como exportador e importador de um mesmo produto: Peito de frango. Ou seja, considerando-se o NCM 02.07.14.11, o país comprou, em 2019, US\$ 77,8 milhões do Brasil e exportou US\$ 76,2 milhões para os Estados Unidos.

4.3.2.2 Mercado brasileiro

De acordo com o AgroStat (Estatísticas de Comércio Exterior do Agronegócio Brasileiro, do Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento-MAPA), entre os maiores produtores de carne de frango do Brasil estão Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, estados da região Sul, com 60% do total. São Paulo e Minas Gerais alcançam 20%. Cerca de 13% concentram-se em Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

De acordo com o Comex stat, em 2019, as exportações de Pedacos e miudezas comestíveis de galos e galinhas, congelados (SH6 02.07.14) do Brasil alcançaram os US\$ 4,3 bilhões, dos quais 40% foram destinados para três países: China (18,3%), Japão (16,1%) e Hong Kong (7,6%). Nota-se que a China importou do mundo US\$ 1,1 bilhão de carne de frango e que o mercado brasileiro foi responsável por abastecer mais de 82% desse montante. Mais de 85% de tudo que o país asiático importou em Pedacos e miudezas comestíveis de galos e galinhas congelados concentrou-se em dois produtos: tulipas ou *mid-joint wing* (53,4% do total) e pés de galinha ou *chicken claw* (32,8%). O Brasil é o principal abastecedor das importações chinesas de carne frango: 85,4% das tulipas e 72,6% dos pés de galinha. As vendas brasileiras do SH6 02.07.14 para os três principais parceiros (China, Japão e Hong

Kong) se dão principalmente via portos de Paranaguá-PR (43,6%), Itajaí-SC (35%) e Santos-SP (12,3%).

Segundo dados do Comexstat, as exportações brasileiras para o Chile, em 2019, alcançaram os US\$ 81,6 milhões, sendo mais de 70% somente de Peito de frango. O produto brasileiro é vendido basicamente pelo Porto de São Francisco do Sul-SC (44,8%), São Borja-RS (38,7%), Dionísio Cerqueira-SC (10,3%) e pelo Porto de Santos-SP (5,6%). As exportações brasileiras do SH6 02.07.14 para o Chile foram lideradas por três estados: Santa Catarina (41% do total), Paraná (39,3%) e Mato Grosso do Sul (10,2%).

4.3.2.3 Mato Grosso do Sul

Em 2018, a região Centro-Oeste foi responsável por 13,7% da produção e 11% das exportações de carne de frango do Brasil. O Mato Grosso do Sul representou 3,3% da produção e 3,9% das exportações brasileiras deste produto. O estado conta com a presença de grandes empresas globais, como Seara, BRF (Sadia e Perdigão) e JBS Aves, segundo o IBGE (2020)⁵¹.

O Mato Grosso do Sul, em 2019, exportou para o mundo US\$ 210,7 milhões do SH6 02.07.14, Pedacos e miudezas comestíveis de galos e galinhas, congelados (Comex stat). Mais de 60% das vendas foram destinadas para China (29,6%), Japão (18,7%), Singapura (7,2%) e Emirados Árabes Unidos (6,5%). O Chile importou US\$ 8,3 milhões (4% do total), com crescimento de 84,0% em relação a 2018. Quase 100% dessas vendas destinadas ao Chile saiu do território brasileiro pela cidade de Dionísio Cerqueira-SC.

Cabe apontar que parcela das vendas do Mato Grosso do Sul (e de outros estados) para os países do Pacífico poderia ser realizada via Chile, contribuindo para diversificar as opções logísticas e para descentralizar as atuais redes de distribuição, tornando-as mais eficientes nos portos do Atlântico e do Pacífico.

⁵¹ <https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/economicas/agricultura-e-pecuaria.html>. Acesso em: 10 dez. 2020.

4.3.2.4 Vantagens do corredor

O Brasil é o maior exportador mundial de carne de frango e os maiores mercados consumidores deste produto estão situados na Ásia. China, Japão e Hong Kong são, não somente os principais importadores do mundo, como os maiores compradores do Brasil. Sem embargo, grande parte das vendas brasileiras saem do território nacional pelos portos do Atlântico, o que significa que o Corredor Bioceânico que liga Porto Murtinho-MS aos portos do Norte do Chile poderá diversificar as rotas de escoamento, otimizando custos, reduzindo prazos de entrega e potencializando o desenvolvimento da região.

Além disso, nota-se que o próprio mercado chileno já possui um importante intercâmbio comercial com o Brasil, apesar da maioria das transações ainda ocorrerem via portos do Atlântico. O caso do Mato Grosso do Sul, por um lado, resume as dificuldades logísticas de conexão do Centro-Oeste com os países vizinhos e com o mercado consumidor asiático. Por outro lado, o exemplo do estado, que já possui um importante comércio com o Chile por via terrestre, expressa claramente as possibilidades de potencializar uma nova dinâmica virtuosa no meio do continente.

A construção do Corredor Rodoviário Bioceânico poderá consolidar um mercado que já é significativo, abrindo a possibilidade de incorporar as cadeias produtivas do Norte do Chile, do Noroeste argentino, do Chaco paraguaio e do Centro-Oeste brasileiro na rota bioceânica e no caminho da integração e do desenvolvimento.,

4.3.3 Farinha de peixe (SH6 23.01.20) e Gorduras e óleos de peixe (SH6 15.04.20)

4.3.3.1 Cenário mundial

Segundo estimativas do OECD Stat, a produção pesqueira mundial, em 2018, foi de aproximadamente 178 milhões de toneladas, sendo 87,6% do total produzido (156 milhões de toneladas) utilizados para o consumo humano direto. Dos 12,4% restantes (22 milhões de toneladas), mais da metade (17,5 milhões de toneladas) foram destinadas, dentre outras coisas, para a produção de “Farinha de peixe” (SH6 23.01.20) e “Gorduras e óleos de peixe” (SH6 15.04.20). Nesse mercado, cabeças e espinhaços são utilizados como insumos

para suprir a crescente demanda por suplementos minerais na aquicultura, na indústria de transformação e para o consumo humano.

O SH6 23.01.20 inclui “Farinhas, pós e pellets, de peixes ou crustáceos, de moluscos ou de outros invertebrados aquáticos”. De acordo com a estimativa da OECD Stat, a produção de “Farinha de peixe” (*fish meal*), em 2018, foi de 5,4 milhões de toneladas, e seu preço atingiu os US\$ 1.522 por tonelada. Segundo o Trademap, mais de 40% das exportações mundiais de SH6 23.01.20, em 2019, foram realizadas por dois países sul-americanos: Peru (34,6%) e Chile (6,8%). Estas economias ocuparam, respectivamente, a primeira e a terceira colocação como principais exportadores mundiais de “Farinha de peixe”. Em relação às importações mundiais de SH6 23.01.20, em 2019, destacou-se a participação da China (41,2%), Japão (6,4%), Noruega (5,6%), e Turquia (4,5%). Juntos, os quatro principais importadores de “Farinhas, pós e pellets, de peixes ou crustáceos, de moluscos ou de outros invertebrados aquáticos” (SH6 23.01.20) somaram quase 60% das compras totais, em 2019.

De acordo com os dados do Trademap, em 2019, o Peru exportou para o mundo US\$ 1,5 bilhão em “Farinha de peixe” (SH6 23.01.20), dos quais, a grande maioria destinou-se para a China (73,2%). Outros importantes compradores da “Farinha de peixe” peruana, em 2019, foram Japão (7,6%), Vietnã (4,4%) e Alemanha (3,1%). Em relação às importações peruanas de SH6 23.01.20, em 2019, de acordo com o Trademap, alcançaram apenas os US\$ 1,5 milhão, tendo como principais origens a Argentina (51,2%), Equador (35,4%) e Chile (13,2%).

O Chile, por sua vez, exportou para o mundo, em 2019, US\$ 297 milhões em “Farinha de peixe” (SH6 23.01.20), dos quais mais de 70% foram para quatro destinos: China (33%), Coreia do Sul (15,2%), Estados Unidos (13,7%) e Japão (11,3%). Em relação às importações, o país comprou do mundo aproximadamente US\$ 38,3 milhões. As principais origens das importações chilenas de “Farinha de peixe” (SH6 23.01.20) foram: Peru (70,7%), México (15,2%), Brasil (4,5%) e Argentina (4,4%).

A seguir, apresentam-se as estatísticas do cenário internacional relacionadas às “Gorduras e óleos de peixes e suas respectivas frações, exceto óleos de fígados” (SH6 15.04.20). Novamente de acordo com a estimativa da OECD Stat, a produção de “Gorduras

e óleos de peixe” (*fish oil*), em 2018, foi de 1,1 milhão de toneladas e seu preço atingiu os US\$ 1.641 por tonelada.

De acordo com o Trademap, os seis principais exportadores mundiais de “Gorduras e óleos de peixes” (SH6 15.04.20), em 2019, concentraram mais de 60% das vendas totais do produto no mundo. Foram eles: Peru (21,3%), Dinamarca (12,4%), Estados Unidos (8,7%), Noruega (7,4%), China (7,2%) e Chile (6,4%). Ainda segundo o Trademap, os principais importadores mundiais de SH6 15.04.20, em 2019, foram: Noruega (21%), China (10,3%), Dinamarca (9,3%), Canadá (6,2%) e Estados Unidos (5,5%). O Chile também foi um importante comprador de “Gorduras e óleos de peixes” (SH6 15.04.20), em 2019, demandando cerca de 5,4% das vendas mundiais.

Portanto, Peru e Chile também são os países sul-americanos melhor posicionados no mercado de “Gorduras e óleos de peixes” (SH6 15.04.20), ocupando, respectivamente, a primeira e a sexta posição de principais exportadores globais no ano de 2019. De acordo com o Trademap, o Peru exportou para o mundo, em 2019, cerca de US\$ 414,5 milhões em “Gorduras e óleos de peixes”. Os principais destinos das exportações peruanas foram Canadá (18,5%), Dinamarca (16,9%), Bélgica (14,2%) China (11,4%) e Noruega (8,8%). Outro importante destino das vendas peruanas do SH6 15.04.20 foi o Chile (6,6%). No mesmo ano, as importações peruanas de “Gorduras e óleos de peixes” alcançaram apenas US\$ 4,2 milhões, e foram de origem principalmente chilena (84,1%) e estadunidense (9,1%).

Segundo o Trademap, as vendas chilenas de “Gorduras e óleos de peixe” (SH6 15.04.20), em 2019, foram de aproximadamente US\$ 123,8 milhões. Os principais destinos foram Turquia (12,2%), Japão (10,6%), Bélgica (9,4%) e Brasil (8%). Em relação às importações chilenas de SH6 15.04.20, verificou-se que o país comprou, em 2019, US\$ 106,9 milhões, de origem principalmente peruana (20,7%), japonesa (20,3%), estadunidense (15,2%) e chinesa (13,1%).

4.3.3.2 Mercado brasileiro

Segundo o Comexstat, as exportações brasileiras de “Farinha de peixe” (SH6 23.01.20), em 2019, totalizaram aproximadamente US\$ 17,8 milhões. Os principais destinos das vendas brasileiras foram Estados Unidos, US\$ 5,6 milhões (31,4% do total);

Bangladesh, US\$ 2,8 milhões (15,7%); Taiwan (Formosa), US\$ 1,9 milhão (10,7%); e Chile US\$ 1,3 milhão (7,6%). Destacam-se que as exportações brasileiras de SH6 23.01.20 para os Estados Unidos, em 2019, saíram, quase que exclusivamente, pelo porto do Rio de Janeiro-RJ (98,5%). Já as vendas do Brasil para Taiwan deixaram o país majoritariamente pelo porto catarinense de Itajaí-SC (65%) e pelo porto do Rio de Janeiro-RJ (21,9%). Por fim, a única rota das exportações brasileiras de SH6 23.01.20 para o Chile, em 2019, foi pela cidade de Uruguaiana-RS (100%).

De acordo com o Comexstat, as importações brasileiras de Farinhas de peixes e derivados alcançaram os US\$ 6,6 milhões, quase integralmente destinadas a suprir a demanda de cinco estados brasileiros. Mais de 98% das compras foram realizadas por São Paulo (30,5%), Paraná (25,3%), Pernambuco (18,7%), Rio Grande do Sul (12,8%) e Ceará (11,3%).

Ainda de acordo com o Comexstat, em 2019, o Brasil exportou tão somente US\$ 1 milhão em “Gorduras e óleos de peixe” (SH6 15.04.20). As vendas brasileiras destinaram-se, principalmente, a Chile (38,6%), Nigéria (22%) e Argentina (13,1%). As rotas das exportações brasileiras do SH6 15.04.20 para esses três destinos foram os portos de Itajaí-SC, São Francisco do Sul-SC, Rio de Janeiro-RJ e a cidade de Uruguaiana-RS.

Em 2019, de acordo com o Comexstat, o Brasil importou US\$ 16,7 milhões em “Gorduras e óleos de peixe” (SH6 15.04.20). Quase 90% das compras tiveram origem na América do Sul, sobretudo no Chile (60%) e no Peru (28,5%). As importações brasileiras de origem chilena chegaram por via terrestre, pelas aduanas de Uruguaiana-RS (88,8%) e Foz do Iguaçu-PR (10,9%). Já as compras de SH6 15.04.20 de procedência peruana ingressaram no Brasil pelo Atlântico, via porto de Santos-SP (97,8%). A balança comercial brasileira do SH6 15.04.20, em 2019, foi negativa em US\$ 15,7 milhões.

4.3.3.3 Mato Grosso do Sul:

De acordo com os dados do Comexstat, as exportações de SH6 23.01.20, referente às “Farinhas, pós e pellets, de peixes ou crustáceos, de moluscos ou de outros invertebrados aquáticos”, realizadas pelo estado do Mato Grosso do Sul alcançaram modestos US\$ 70 mil, destinados exclusivamente para Taiwan. Em relação ao SH6 15.04.20, referente às

“Gorduras e óleos de peixes e suas respectivas frações, exceto óleos de fígados”, destaca-se que não houve exportação realizada pelo estado do Mato Grosso do Sul, em 2019. No entanto, pode-se destacar as vendas realizadas pelo estado referentes ao SH4 23.01 “Farinhas, pó e pellets, de carnes, miudezas, peixes ou crustáceos, moluscos ou outros invertebrados aquáticos, impróprios para a alimentação humana; torresmos”, que alcançaram, no ano de 2019, US\$ 3,6 milhões. Os principais destinos do produto sul-mato-grossense foram Vietnã (53,6%) e Chile (45,3%).

Segundo dados da EPL (2020), ao substituir as exportações de carnes desossadas de bovino e de pedaços e miudezas comestíveis de galinhas do Mato Grosso do Sul para a região da Ásia-Pacífico via portos brasileiros do Atlântico e Canal do Panamá pela alternativa dos portos do Norte do Chile, a diminuição dos custos logísticos chegaria a US\$ 4,3 milhões anuais, com ganhos de mais de 20%. No caso de comparação da via do Corredor Rodoviário Bioceânico com a rota marítima tradicional, pelo oceano Índico, os ganhos chegariam a US\$ 1,8 milhão anuais, com vantagem superior aos 10%.

4.3.3.4 Vantagens do Corredor:

Apesar das “Farinhas de peixe e derivados” (SH6 23.01.20) aparecerem modestamente na pauta de exportação do estado do Mato Grosso do Sul e das “Gorduras e óleos de peixe” (SH6 15.04.20) sequer constarem, no ano de 2019, a construção do Corredor Rodoviário Bioceânico poderá impulsionar o desenvolvimento de novas cadeias produtivas regionais, que venham a suprir parte importante das demandas desses bens. O posicionamento estratégico do estado, somado à construção de uma infraestrutura de conexão bioceânica, também poderá permitir que as empresas do estado desfrutem das vantagens geográficas e logísticas, podendo vir a desenvolver cadeias de produção local que se supram parte importante da demanda chilena. Outro elemento de notória importância é que o Corredor tornará possível e viável o acesso dos produtos sul-mato-grossenses às já consolidadas cadeias logísticas chilenas no Pacífico, assim como facilitará as importações brasileiras pela cidade limítrofe de Porto Murtinho-MS.

4.4 Minério de ferro

4.4.1 Cenário mundial

O *United States Geological Survey* estima que existam, no mundo, cerca de 800 bilhões de toneladas de minério bruto, dos quais aproximadamente 230 bilhões de toneladas são de minério de ferro. Em relação às reservas globais de minério cru e contendo ferro (*crude ore e iron content*), em 2018, destacou-se a participação de países como: Austrália, Brasil, Rússia e China, que figuraram como os principais detentores das reservas mundiais comprovadas. Em relação à produção em mina (*mine production*), em 2018, quase 70% do total concentrou-se em apenas três países: Austrália (36%), Brasil (19,6%) e China (13,6%). As principais empresas que operam no setor são a australiana BHP Billiton, a brasileira Vale S.A., a chinesa Shenhua, a canadense Suncor, a anglo-suíça Xstrata e as inglesas Arcelor Mittal, Rio Tinto Zinc (RTZ) e Anglo American (USGS, 2019, p.89).

Em 2019, de acordo com dados do Trademap, os maiores exportadores de “Minérios de ferro e seus concentrados, incluindo as piritas de ferro ustuladas (cinzas de piritas)”, o SH4 26.01, foram: Austrália (53,8%), Brasil (18,1%) e África do Sul (4,7%). Em relação às importações do SH4 26.01, em 2019, a China lidera com ampla vantagem: sozinha, representa impressionantes 69,1% do total mundial. Japão (7,5%) e Coreia do Sul (4,8%) completam a lista de maiores compradores globais de minério de ferro e seus concentrados, fato que reforça a centralidade do continente asiático na demanda global do mineral.

O Chile também exporta minério de ferro (cerca de 0,5% do total mundial). De acordo com os dados do Trademap, as vendas chilenas do SH4 26.01 alcançaram, em 2019, aproximadamente US\$ 650 milhões. Os principais destinos foram China (86,9%), Argélia (3,8%) e Indonésia (2,9%). Ou seja, outra vez, majoritariamente países asiáticos. Em relação às importações de SH4 26.01, em 2019, verificou-se que o Chile importou uma quantia modesta, cerca de US\$ 27,4 milhões, principalmente, de origem brasileira (63,7%), indiana (22,8%) e argentina (13,4%). A Argentina, em 2019, não exportou nada de SH4 26.01, porém, importou cerca de US\$ 420,2 milhões em “Minério de ferro e seus concentrados”,

abastecido principalmente por Austrália (94,4%).

4.4.2 Mercado brasileiro

As reservas brasileiras de Minério de ferro (SH4 26.01) estão concentradas principalmente em três regiões do território nacional: o Quadrilátero Ferrífero, no estado de Minas Gerais (81,6% das reservas nacionais, com teor médio de 43,7% de Ferro); a Província Mineral de Carajás, no estado do Pará (10,6% das reservas nacionais, com teor médio de 65% de Ferro); e o Maciço de Urucum, no estado do Mato Grosso do Sul (2,7% das reservas nacionais, com teor médio de 62,6% de Ferro), segundo o Departamento Nacional de Produção Mineral (BRASIL, 2016).

O mercado brasileiro de Minério de ferro é concentrado em algumas poucas empresas. De acordo com a Agência Brasileira de Mineração (ANM, 2018, p.14-15) as principais produtoras em solo brasileiro, em 2017, foram: Vale S.A., CSN Mineração, Anglo American Minério de Ferro Brasil S.A., Nacional Minérios S.A., Gerdau Açominas S.A., Mineração Usiminas S.A., Minerações Brasileiras Reunidas S.A., Vallourec Mineração Ltda, Itaminas Comércio de Minérios S.A., Mineração Corumbaense Reunida S.A., Ferro + Mineração S.A., Emprapa - Empresa de Mineração Pau Branco Ltda e Ferrous Resources do Brasil S.A.

Segundo o Comexstat, em 2019, as exportações de Minério de ferro e seus concentrados (SH4 26.01) ocuparam a terceira posição como produto mais vendido pelo Brasil para o mundo. As vendas brasileiras do SH4 26.01 alcançaram pouco mais de US\$ 22,7 bilhões, valor significativo que o coloca como o terceiro principal produto de exportação do Brasil. Tal montante só foi superado pelas exportações do SH4 12.07 “Soja, mesmo triturada” (US\$ 26 bilhões) e do SH4 27.09 “Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos” (US\$ 24,2 bilhões).

Ainda em relação aos dados disponíveis no Comexstat, do total das vendas brasileiras de SH4 26.01 (US\$ 22,6 bilhões), em 2019, 59,6% destinaram-se à demanda chinesa. Os demais importadores do minério de ferro brasileiro, com uma participação relativa muito menor em relação à China, foram: Malásia (8%), Japão (4,7%) e Holanda (4%). Ou seja, os

quatro principais compradores do mineral brasileiro concentraram mais de 76% das vendas totais de SH4 26.01 do Brasil. Em termos logísticos, é importante ressaltar que quase 100% das exportações de SH4 26.01 do Brasil, em 2019, saíram pelos portos atlânticos de São Luís-MA (52,7%), Vitória-ES (21,8%), Itaguaí-RJ (17,5%) e Campos do Goytacazes-RJ (7,3%). Menos de 1% sai do país via Corumbá-MS.

As vendas brasileiras de “Minério de ferro e seus concentrados” para China, Japão, Malásia e Coreia do Sul representam quase 68% do total vendido pelo país. É evidente a importância do porto de São Luís-MA como ponto de escoamento da produção nacional, sobretudo por estar conectado às minas da Vale S.A. no Pará, pelos 890 km da Estrada de Ferro Carajás (EFC) (VALE, 2020). Sem embargo, igualmente nota-se que parte considerável das exportações brasileiras de minério de ferro (SH4 26.01) se dá via portos localizados nas regiões Sudeste e Sul: no caso da China, 40,4%; Coreia do Sul, 42,4%; Japão, 57,9%; e Malásia, 26%.

4.4.3 Mato Grosso do Sul

As reservas de “Minério de ferro e seus concentrados” (SH4 26.01) no Mato Grosso do Sul, nos municípios de Corumbá e Ladário, foram descobertas no final do século XIX e começaram a ser efetivamente exploradas no início do século XX. As jazidas encontradas no território sul-mato-grossense se estendem na direção oeste, adentrando no território da Bolívia, no chamado morro do Mutum (CAMPOS, 1995, p.21). A atividade de mineração no Mato Grosso do Sul deu um salto no governo de Ernesto Geisel (1974-1979), com a criação das empresas Urucum Mineração e Mineração Corumbaense Reunida -MCR (LAMOSO, 2001, p.242-252).

No entanto, a efetiva exploração do Maciço do Urucum ganhou maior relevância só depois da privatização da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), em 1997. A ex-estatal, renomeada como Vale S.A., adquiriu a totalidade da Urucum Mineração. Por sua vez, a Mineração Corumbaense Reunida (MCR) foi vendida para empresas paraguaias e argentinas; e, posteriormente, passou para o controle da EFX, de Eike Batista, e da Rio Tinto Zinc (RTZ). Em 2009, foi adquirida pela Vale S.A., que atualmente controla 100% da produção

em Urucum (LAMOSO, 2017, p.727-729).

Segundo o Comexstat, as exportações do Mato Grosso do Sul, em 2019, resultantes da extração das reservas de Corumbá e Ladário alcançaram US\$ 140,9 milhões. Os destinos das vendas foram, essencialmente, o mercado sul-americano (87,9% do total exportado pelo estado), via rio Paraguai: Argentina (49,4%), Uruguai (33,7%) e Chile (4,7%). Nota-se que, de 2018 para 2019, as exportações sul-mato-grossenses de minério de ferro para o Uruguai aumentaram seis vezes e dobraram no caso do Chile. Mais de 52% das exportações e 42,5% da receita de exportações do município de Corumbá provém do minério de ferro (ARRUDA, 2019).

As vendas sul-mato-grossenses do SH4 26.01 saem do Brasil quase que exclusivamente por esta cidade fronteiriça. Segundo o Comexstat, em 2019, a Argentina importou US\$ 256,8 milhões em minério de ferro do Brasil, dos quais US\$ 69,6 milhões (27,1% do total) foram originados no Mato Grosso do Sul. As exportações do SH4 26.01 do estado para a Argentina caíram pela metade no último ano. Por sua vez, o Chile comprou, em 2019, US\$ 6,6 milhões do Brasil, sendo 100% de Urucum (Corumbá-MS e Ladário-MS)⁵² praticamente tudo via rodoviária, por Corumbá-MS.

4.4.4 Vantagens do Corredor

A maior parte das exportações brasileiras de “Minério de ferro e seus concentrados” (SH4 26.01) destinam-se à Ásia, tendo como via quase exclusiva os portos atlânticos. A construção do Corredor Rodoviário Bioceânico poderia ampliar as vendas brasileiras do mineral (US\$ 22,6 bilhões, em 2019) via Pacífico. Inclusive impulsionaria a economia sul-mato-grossense, que detém reservas importantes do mineral e cujo território possui localização estratégica.

É importante ressaltar que há décadas estuda-se a possibilidade de se instalar um Polo

⁵² Segundo o Trademap, os dados de importação do SH4 26.01 de Argentina e Chile oriundos do Brasil são diferentes dos dados de exportação brasileira para os mesmos países divulgados pelo Comex stat. Por outro lado, as exportações brasileiras do SH4 26.01 informadas pelo Trademap coincidem exatamente com as disponibilizadas pelo Comexstat.

Minero-Siderúrgico na cidade de Corumbá (MANUTENÇÃO E SUPRIMENTOS, 2018). Igualmente, há projetos para interligar os estados do Mato Grosso do Sul e do Paraná, por meio de ferrovia. A malha ligaria o porto de Paranaguá com a cidade de Foz do Iguaçu, onde está sendo construída uma nova ponte internacional com o Paraguai. A linha férrea se estenderia a oeste, conectando os portos atlânticos do Brasil com o sul do Paraguai, o Noroeste argentino e os portos do Norte do Chile (AEN, 2020).

A própria demanda dos países vizinhos, apesar de relativamente pequena em relação à asiática, também poderia ser suprida pelas reservas sul-mato-grossenses de minério de ferro. Para tanto, faz-se necessário que o Corredor Rodoviário Bioceânico conte com a malha ferroviária, que possibilitará o transporte do mineral com menores custos logísticos. Inclusive o próprio minério de ferro de Urucum poderia ser utilizado como insumo na construção da ferrovia. Deve-se considerar, em breve, a instalação de uma fábrica de trilhos no Mato Grosso do Sul para respaldar a necessária e desejável expansão ferroviária na América do Sul.

4.5 Fertilizantes

Com a ampliação da produção de alimentos, o consumo de adubos ganha relevância para manter a fertilidade do solo, repor nutrientes, ampliar os níveis de produtividade e a qualidade das culturas agrícolas. De acordo com a *Food and Agriculture Organization of United Nations* (FAO, 2018, p.14-15), as fórmulas mais produzidas pela indústria são as chamadas NPK, sigla que representa a associação de três nutrientes principais: nitrogênio (N), fósforo (P) e potássio (K).

Assim, o Capítulo 31 do Sistema Harmonizado (SH), de Adubos e Fertilizantes, subdivide-se em cinco partes:

SH4 31.01, de origem animal ou vegetal;

SH4 31.02, nitrogenados;

SH4 31.03, fosfatados;

SH4 31.04, potássicos;

SH4 31.05, que contém pelo menos dois elementos do NPK;

Além disso, optou-se por considerar dois insumos para a produção de fertilizantes, os “Fosfatos de cálcio naturais, fosfatos aluminocálcicos naturais e cré fosfatado” (SH4 25.10) e os “Fosfinatos (hipofosfitos), fosfonatos (fosfitos) e fosfatos; polifosfatos, de constituição química definida ou não” (SH4 28.35). A análise que segue considerará os países limítrofes ao Corredor Bioceânico (Argentina, Brasil, Chile e Paraguai) mais a Bolívia e o Peru.

4.5.1 Cenário mundial

Os maiores produtores mundiais variam de acordo com o tipo de fertilizante. Em 2017, segundo o World Bank (2019, p.30), no caso da amônia (nitrogênio), foram China, Índia, Estados Unidos, Rússia e Canadá; da rocha fosfática, China, Estados Unidos, Índia, Marrocos e Rússia; e do potássio, Canadá, Rússia, Bielorrússia, China e Alemanha. Segundo o Atlas do Agronegócio (SANTOS; GLASS, 2018, p.18), organizado pelas fundações alemãs Heinrich Boll e Rosa Luxemburgo, as dez empresas líderes do mercado de fertilizantes, de acordo com o faturamento, em 2015, foram: Agriun (Canadá), Yara (Noruega), Mosaic (Estados Unidos), Potash (Canadá), Indústrias CF (Estados Unidos), Sinofert (China), ICL (Israel), Phosagro (Rússia), K+S (Alemanha) e Uralkali (Rússia). Em 2018, concluiu-se o processo de fusão das canadenses Agriun e Potash, criando a gigante Nutrien, líder mundial no fornecimento de fertilizantes.

No caso dos fertilizantes (SH2 31), segundo o Trademap, em 2019, o Brasil foi o maior importador mundial (US\$ 9,1 bilhões), seguido por Índia (US\$ 7,3 bi), Estados Unidos (US\$ 7 bi) e China (US\$ 3,5 bi). Destacam-se ainda, na América do Sul, as importações de fertilizantes realizadas por Argentina (US\$ 1,05 bilhão), Peru (US\$ 578 milhões), Paraguai (US\$ 448 milhões) e Chile (US\$ 444 milhões). Ainda de acordo com o Trademap, os maiores exportadores do mundo, em 2019, foram Rússia (US\$ 8,4 bilhões), China (US\$ 7,17 bi), Canadá (US\$ 5,6 bi) e Estados Unidos (US\$ 4,13 bi). Alguns países

se destacam simultaneamente como exportadores e importadores de fertilizantes devido ao fato de que comercializam diferentes especificidades do SH2 31. Ou seja, alguns países podem obter superávits no comércio internacional de fertilizantes ainda que sejam dependentes da oferta externa de algum tipo de nutriente específico.

Dos países sul-americanos selecionados, somente a Bolívia e o Chile são superavitários; enquanto os demais acumulam saldo comerciais negativos. Destaca-se o caso do Brasil, que sozinho representa mais de 80% do déficit dos países considerados no caso dos fertilizantes. Os dados do Trademap permitem identificar que existem grandes diferenças entre os países a depender do tipo de fertilizante vendido e comprado, o que sugere a possibilidade de complementaridade dentro da região.

Das cinco nomenclaturas do SH2 31, as mais demandadas por todos os países em questão são SH4 31.02 (nitrogenados) e 31.05 (que contém pelo menos dois elementos de NPK), com um peso desproporcional para Argentina e Brasil. As importações de SH4 31.01 (de origem animal ou vegetal) e o SH4 31.03 (fosfatados) têm muito menor relevância para os países da América do Sul do que as demais especificações e ganham pequeno destaque unicamente nas exportações do Peru (guano), no primeiro caso, e da Argentina, no segundo. As compras externas de SH4 31.02, fertilizantes nitrogenados, já são muito maiores e também tem alta participação relativa nas vendas da Bolívia e da Argentina, apesar de os montantes serem reduzidos. Essa nomenclatura é bastante representativa no caso das importações do Peru e do Chile.

O SH4 31.04, fertilizantes potássicos, só tem peso como produto de exportação para o Chile. Já no caso das importações, representam percentual bastante elevado para o Brasil. O SH4 31.05, que contém pelo menos dois elementos do NPK, pode ser apontado como o grande responsável pelo déficit comercial de fertilizantes nos países sul-americanos considerados, com exceção do Chile, que é exportador líquido.

Segundo o World Bank (2019), os preços de todos os tipos de fertilizantes apresentaram crescimento desde os anos 1960 (a média da década foi de US\$ 30,8/tm), com picos nos choques do petróleo de 1973 e 1979 (na década de 1970 foi de US\$ 92,3/tm). Depois disso, os preços continuam subindo de forma paulatina até os anos 2000 (média de

US\$ 112,6/tm na década de 1980 e US\$ 113,2/tm nos anos 1990), quando iniciam as elevações mais aceleradas. A média foi de US\$ 209,8/tm nos anos 2000. A partir da crise de 2008, os preços alcançaram níveis históricos bastante elevados (média de US\$ 307,3/tm nos 2010). Depois de 2015, observa-se uma queda nos preços (a média desde então foi de US\$ 254,1/tm).

A seguir, apresenta-se um quadro detalhado das cinco nomenclaturas de Adubos e fertilizantes (SH2 31). Como os dados apresentam grande volatilidade de um ano para outro, optou-se por utilizar as informações disponibilizadas em 2019.

Ao considerar o SH4 31.01, que inclui o guano, verifica-se que todos os seis países selecionados são deficitários (US\$ 21 milhões) e que o Brasil representa 53,7% do total deste resultado negativo. Não há grandes exportadores ou importadores e a maior parte das vendas são para fora da região. O World Bank não informa o preço médio da tonelada métrica de amônia.

Em relação ao SH4 31.02, os nitrogenados (ureia), a Bolívia é o único dos países que apresenta superávit. O déficit do conjunto chega a US\$ 2,3 bilhões (sendo 74,2% só do Brasil). Os maiores exportadores, entre os seis países considerados, são Chile (55,9%) e Bolívia (30,5%). As vendas bolivianas são direcionadas especialmente para Brasil (71,6%), Argentina (23%) e Paraguai (4,7%). Segundo o Comexstat, em 2019, as importações brasileiras de SH4 31.02 tiveram como origem, principalmente, a Rússia (23,2%), o Catar (13%) e a China (13%). A Argentina soma 1,5% e a Bolívia, 0,7%. Segundo o World Bank (2019, p.40), o preço médio da Ureia (referência Mar Negro, Ucrânia), em 2018, foi de US\$ 249,4 por tonelada métrica (US\$/tm).

No caso do SH4 31.03, os fosfatados, Argentina, Bolívia e Paraguai não exportam absolutamente nada, enquanto Brasil, Chile e Peru vendem pouquíssimo. O déficit acumulado pelos seis países é de US\$ 597,1 milhões, sendo US\$ 454,6 milhões (ou 75,5%) só do Brasil. Quase 90% das importações brasileiras de SH4 31.03, em 2019, foram oriundas de Marrocos (27,1%), Israel (23,6%), Egito (22,4%) e China (15,1%) (Comexstat). De acordo com o World Bank (2019, p.40), o preço médio da Rocha fosfática (referência Phosphate Rock, Norte da África), em 2018, foi de US\$ 87,9 por tonelada métrica (US\$/tm).

O SH4 31.04 representa um déficit de US\$ 3,2 bilhões para o grupo de países considerados e o Brasil, sozinho, equivale a 98,2% deste resultado negativo. De fato, este é o maior déficit do país no caso dos fertilizantes (US\$ 3,1 bilhões). Segundo o Comexstat, em 2019, 78% das compras brasileiras de SH4 31.04, foram procedentes do Canadá (33,3%), Rússia (28,3%) e Bielorrússia (16,4%). Somente o Chile acumula superávit. Este país, o oitavo no ranking de exportadores globais de fertilizantes potássicos, é responsável por 96,6% das vendas dos seis países sul-americanos. Mais de 31% são direcionados para o Brasil. No entanto, o montante chega a apenas 2,4% das imensas importações brasileiras. O World Bank (2019, p.40) aponta que o preço médio do Cloreto de potássio (referência Vancouver), em 2018, foi de US\$ 215,5 por tonelada métrica (US\$/tm).

O SH 31.05, que inclui fertilizantes com pelo menos dois dos elementos NPK, é o causador do principal déficit dos seis países selecionados (US\$ 3,5 bilhões). Novamente, apenas o Chile obtém superávit e alcança 53,5% das exportações totais do grupo. Argentina e Bolívia não exportam nada e o Paraguai, quase nada. Nas importações, destacam-se Argentina (US\$ 595 milhões) e Brasil (US\$ 2,7 bilhões). O déficit brasileiro chega a US\$ 2,5 bilhões, equivalentes a 71,9% do resultado negativo do grupo. Dados do World Bank (2019, p.40) revelam que o preço médio dos fertilizantes que contêm pelo menos dois elementos do NPK, em 2018, foi de US\$ 370 por tonelada métrica (US\$/tm).

Analisando cada país separadamente, nota-se que a Argentina tem quase toda a sua importação concentrada no SH4 31.05 (54% do total) e no SH4 31.02 (39%). Os maiores fornecedores são China, Marrocos, Argélia e Rússia. A Asociación Civil Fertilizar (Fertilizar, 2019) revela que 66% dos fertilizantes consumidos na Argentina são importados. A Bolívia exporta essencialmente o SH4 31.02 (99,1% do total), sendo 100% para Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. No caso das compras totais brasileiras de fertilizantes, segundo o ComexStat, em 2019, as grandes carências foram de SH4 31.04 (37,9% do total importado pelo país), SH4 31.05 (30,4%) e SH4 31.02 (26,3%).

Segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE, 2019, p.1), em 2018, 80% de todo o fertilizante utilizado no Brasil provém do exterior. De acordo com o Comex Stat, as origens são, sobretudo, Estados Unidos, Canadá e Rússia. Apesar do valor ser relativamente reduzido, o Brasil exportou, em 2019, US\$ 103,8 milhões em SH4 31.05, equivalentes a 75,6% das

suas vendas totais de fertilizantes no ano. Os principais destinos das exportações brasileiras de SH4 31.05, em 2019, foram Paraguai (73,8% do total) e Argentina (13,3%) e Uruguai (5,2).

TABELA 24
Comércio de Fertilizantes - países selecionados
(em US\$ milhares e %)

		ARGENTINA		BOLÍVIA		BRASIL		CHILE		PARAGUAI		PERU	
		Impor.	Expo.	Impo.	Expo.	Impo.	Expo.	Impo.	Expo.	Impo.	Expo.	Impo.	Expo.
SH4 31.01	De origem animal ou vegetal	428,0	24,0	514,0	71,0	18.686,9	7.414,0	9.534,0	4.971,0	2.659,0	-	8.924,0	6.238,0
SH4 31.02	Nitrogenados	377.965,0	13.166,0	17.459,0	67.148,0	2.314.057,8	24.470,0	173.707,0	113.304,0	40.874,0	186,0	270.079,0	5.163,0
SH4 31.03	Fosfatados	50.587,0	5.527,0	103,0	-	454.603,7	3.879,0	29.127,0	1.081,0	38.519,0	-	1.172,0	37,0
SH4 31.04	Potássicos	26.866,0	-	2.043,0	568,0	3.135.242,9	4.522,0	29.750,0	302.369,0	59.237,0	-	76.580,0	1.300,0
SH4 31.05	Pelo menos dois do N.P.K.	591.973,0	270,0	33.692,0	-	2.696.154,3	155.318,0	118.149,0	148.357,0	244.791,0	610,0	168.348,0	18.540,0
TOTAL		1.047.819	18.987	53.811	67.787	8.618.746	195.603	360.267	570.082	386.080	796	525.103	31.278
		ARGENTINA		BOLÍVIA		BRASIL		CHILE		PARAGUAI		PERU	
		Impo.	Expo.	Impo.	Expo.	Impo.	Expo.	Impo.	Expo.	Impo.	Expo.	Impo.	Expo.
SH4 31.01	De origem animal ou vegetal	0,0%	0,1%	1,0%	0,1%	0,2%	3,8%	2,6%	0,9%	0,7%	-	1,7%	19,9%
SH4 31.02	Nitrogenados	36,1%	69,3%	32,4%	99,1%	26,8%	12,5%	48,2%	19,9%	10,6%	23,4%	51,4%	16,5%
SH4 31.03	Fosfatados	4,8%	29,1%	0,2%	-	5,3%	2,0%	8,1%	0,2%	10,0%	-	0,2%	0,1%
SH4 31.04	Potássicos	2,6%	-	3,8%	0	36,4%	2,3%	8,3%	53,0%	15,3%	-	14,6%	4,2%
SH4 31.05	Pelo menos dois do N.P.K.	56,5%	1,4%	62,6%	-	31,3%	79,4%	32,8%	26,0%	63,4%	76,6%	32,1%	59,3%
TOTAL		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	-	100,0%	100,0%

Fonte: Argentina (TRADEMAP); Brasil (COMEXSTAT); Chile (CIEIX); Paraguai (CIEIX); Peru (CIEIX, en CIF)
Elaboração dos autores

Por sua vez, o Chile compra do exterior principalmente o SH4 31.02 (47,6% do total) e o SH4 31.05 (30,4%). O Censo Nacional Agropecuario (ICEX, 2018, p.14) revela que 85% do consumo interno chileno é importado. As compras vêm de Estados Unidos, China e Venezuela. Ainda que em quantidades muito menores, o país também exporta o SH4 31.05 (39,2% do total) e o SH4 31.04 (35,4%), para México e Brasil. O Paraguai importa basicamente o SH4 31.05 (59% do total) do Brasil e da Rússia. Finalmente, o Peru depende das compras externas do SH4 31.02 (52% do total), oriundo de Rússia e Chile, e do SH4 31.05 (31%), de Estados Unidos e Rússia. Já as poucas exportações peruanas (US\$ 31,3 milhões no total) concentram-se no SH4 31.05 (59%) e são destinadas, principalmente, para Bolívia e Estados Unidos.

A continuação, apresentam-se algumas considerações sobre dois insumos para a produção de fertilizantes, os “Fosfatos de cálcio naturais, fosfatos aluminocálcicos naturais e cré fosfatado” (SH4 25.10) e os “Fosfinatos (hipofosfitos), fosfonatos (fosfitos) e fosfatos; polifosfatos, de constituição química definida ou não” (SH4 28.35). De acordo com dados do Trademap, referentes a 2018, todos os países sul-americanos selecionados são deficitários

nos dois produtos, com exceção do Peru. As exportações são nulas ou pequenas para os demais casos. A situação mais relevante é a do Brasil, que acumula saldo negativo de US\$ 233,1 milhões. O superávit peruano se deve quase que exclusivamente às vendas do SH4 25.10 (21,9% são direcionados para o Brasil). O SH4 28.35 é o maior problema de todos os deficitários. O caso brasileiro é diferente, pois demanda em grande quantidade os dois insumos.

Segundo o Comex Stat, em 2019, cerca de 46% das compras brasileiras de SH4 25.10 foram oriundas do Peru e entraram no país, principalmente, pelos portos de Santos-SP (64,9%), Rio Grande-RS (10,4%) e Paranaguá-PR (8,6%). No tocante às importações brasileiras de SH4 28.35, em 2019, cerca de 9,1% também tem origem no país andino. Ao analisar as exportações brasileiras de SH4 28.35, em 2019, nota-se que quase 78% são direcionadas para Argentina (35,2% do total), via Uruguaiana; Bolívia (25,1%), por Corumbá; México (11,9%), pelo porto de Santos; e Paraguai (5,5%), por Foz do Iguaçu.

4.5.2 Mato Grosso do Sul

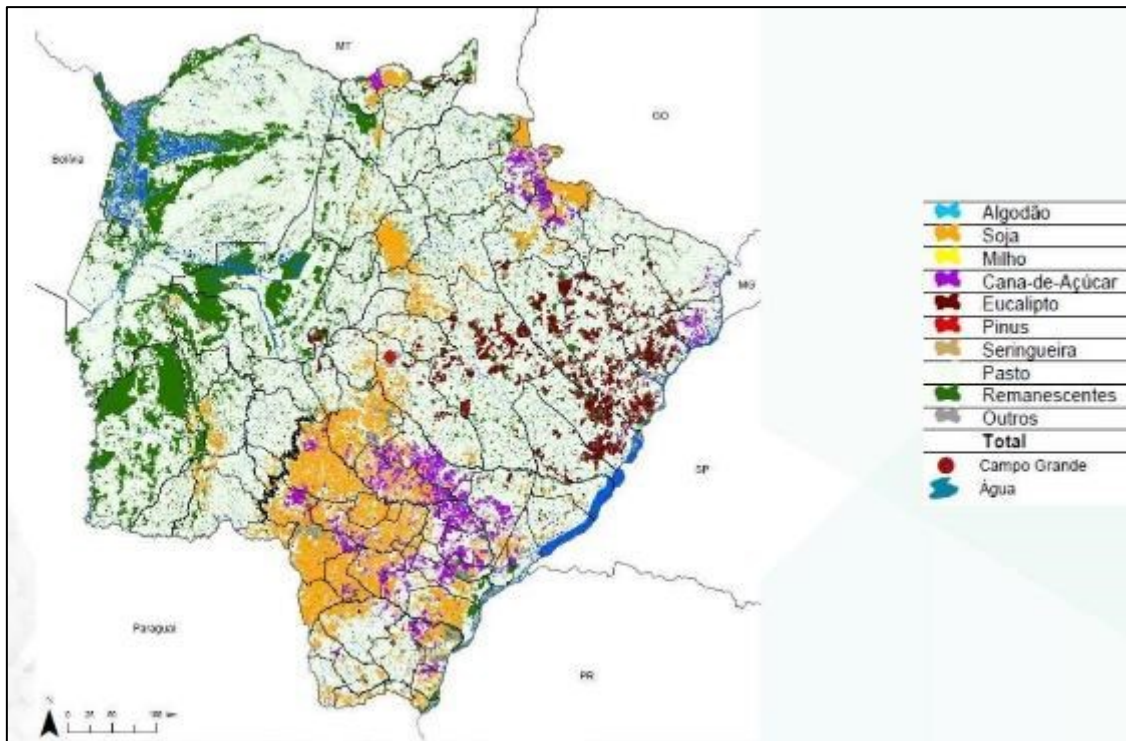
Mais de dois terços da safra de grãos do Brasil está concentrada em quatro unidades da federação: Mato Grosso, Paraná, Rio Grande do Sul e Goiás. O Mato Grosso do Sul, o centro geográfico destes estados, vem se firmando como grande produtor de soja (5º lugar), de milho (4º lugar) e de cana-de-açúcar (4º lugar). De acordo com a Pesquisa Agrícola Municipal (PAM), o estado possui 14 municípios entre os 100 maiores produtores do Brasil. Maracaju-MS é o primeiro sul-mato-grossense da lista, ocupando a 11ª posição. Os demais municípios do ranking são Sidrolândia (16ª), Ponta Porã (18ª), Rio Brillhante (22ª), Dourados (24ª), Costa Rica (33ª), São Gabriel do Oeste (34ª), Chapadão do Sul (56ª), Caarapó (67ª), Laguna Carapá (71ª), Aral Moreira (74ª), Naviraí (77ª), Nova Alvorada do Sul (80ª) e Itaporá (96ª).

Segundo o Comex Stat, em 2019, o Mato Grosso do Sul importou US\$ 248,2 milhões do capítulo SH2 31, sobretudo do Estados Unidos (26%), Canadá (24,2%), China (13,4%) e Alemanha (9,4%). Quase a metade das compras de fertilizantes do estado foram do SH6 31.04.20 “Cloreto de potássio para uso como fertilizante” (40,8%) e do SH

31.02.10 “Ureia, mesmo em solução aquosa” (8,6%).

FIGURA 19

Cultivos no Mato Grosso do Sul



Fonte: APROSOJA (2018)

No primeiro caso, as importações foram oriundas principalmente do Canadá (59,3%), Alemanha (23,2%) e Rússia (7,2%); o Chile aparece na sexta colocação com 1,4% do total de importações do estado. Chama a atenção que as compras sul-mato-grossenses de SH6 31.04.20 chilenos entram no território nacional exclusivamente pelo porto de Paranaguá-PR.

As origens das importações sul-mato-grossenses de ureia (SH6 31.02.10), em 2019, foram, principalmente: Bolívia (32,4%), Argélia (17,2%), Catar (13,1%) e Emirados Árabes Unidos (11,9%). As compras de ureia do estado caíram quase 40% com relação ao ano anterior; sendo que as originadas na Bolívia diminuíram quase 25% e na Argélia, mais de 35%. Por sua vez, as importações advindas do Catar aumentaram mais de 120% e da Rússia, 55%. As mudanças no quadro das importações sul-mato-grossenses, com a marcada presença boliviana, se deve também à instalação de uma fábrica de fertilizantes em Cochabamba, responsável por ofertar ureia e, em menor escala, por outra indústria no mesmo país, que produz cloreto de potássio nas proximidades do Salar de Uyuni. A Bolívia também anunciou

a construção de seis novas fábricas no complexo de Bulo Bulo, de ureia, amoníaco e etanol (HIDROCARBUROS, 2019).

Simultaneamente, está prevista a retomada da instalação de uma Unidade de Fertilizantes Nitrogenados da Petrobras (UFN-3) no Mato Grosso do Sul, em Três Lagoas. Em 2017, a estatal brasileira anunciou a privatização dessas estruturas, com a justificativa de atrair investimentos para suprir a dependência de fertilizantes. A previsão era que a Petrobras vendesse esta unidade produtiva para o russo Acron Group (VIEGAS, 2019)⁵³. Com o atraso na venda, em 2020, foram ampliadas as facilidades para os eventuais interessados, como a garantia da Petrobrás de fornecer gás-natural para a fábrica.

4.5.3 Vantagens do corredor

De acordo com o Trademap, o Brasil é o maior importador de Adubos e Fertilizantes (SH2 31) do mundo. A região Centro-Oeste se destaca entre as principais demandantes desses produtos. Ainda que os demais países sul-americanos considerados (Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai e Peru) não sejam grandes *players* globais nesse mercado, existe margem para satisfazer dentro da região uma considerável parcela das elevadíssimas importações brasileiras de fertilizantes. Apesar das vantagens da proximidade geográfica, chama a atenção que essa situação ocorra inclusive com as compras brasileiras de Cloreto de potássio de origem chilena.

Além disso, nota-se que os principais fornecedores de adubos e corretivos agrícolas para o Centro-Oeste brasileiro estão localizados geograficamente na região da Ásia-Pacífico (Canadá, Estados Unidos, China e Rússia), mas que apesar disso os produtos ingressam no território nacional, majoritariamente, via portos do Atlântico. Isso se deve à marcada carência de infraestrutura e logística para a conexão entre os países da região e também com os mercados fornecedores externos.

Nesse sentido, o Corredor Rodoviário Bioceânico poderia transformar essa realidade ao possibilitar que os fertilizantes chegassem de forma mais eficiente ao Mato Grosso do Sul,

⁵³ A construção foi iniciada em 2011 e paralisada em 2014, com mais de 80% de avanço.

não somente para o consumo local como também para abastecer as demais regiões produtoras agrícolas do Brasil, economizando tempo e dinheiro. A localização do estado o potencializa como um *hub* logístico para a conexão do Atlântico com o Pacífico, facilitando tanto a chegada de produtos como a sua distribuição.

As oportunidades criadas pelo Corredor, juntamente com os esforços de inteligência comercial para a concertação entre os países, estimularão a complementaridade comercial e produtiva. Ou seja, a nova rota também tem o potencial de dinamizar a industrialização do setor de fertilizantes e aumentar consideravelmente o grau de interdependência comercial entre os países partícipes.

4.6 Lítio

Nas últimas décadas, o lítio vem ganhando importância como recurso natural estratégico no mercado mundial. O mineral está sendo cada vez mais utilizado em diversos setores: militares, industriais e medicinais, ferramentas elétricas e, principalmente, baterias de smartphones, tablets, computadores portáteis e veículos híbridos e elétricos.

Em 2007, por exemplo, cerca de 25% da produção total de lítio destinava-se às indústrias de baterias iônicas (de íons de lítio) para automóveis (GOONAN, 2012, p.3). Pouco mais de uma década depois, em 2018, 56% da produção global de lítio foi empregada como insumo na produção de baterias iônicas (USGS, 2019, p.98). Isto se deve, sobretudo, às crescentes preocupações ambientais, que estimulam a utilização de fontes de energia alternativas aos combustíveis fósseis, assim como, ao desenvolvimento científico-tecnológico, que possibilita a criação de sistemas mais eficientes de armazenamento de energia em baterias.

Muitos governos vêm adotando medidas para restringir ou proibir a comercialização de veículos novos a diesel ou a gasolina. As principais experiências estão ocorrendo em países como Alemanha, Áustria, Canadá, China, Coreia do Sul, Estados Unidos, Escócia, França, Holanda, Índia, Inglaterra e Noruega, com a previsão de grandes mudanças no mercado de carros elétricos nas próximas décadas (VELLOSO, 2010, p.207).

De acordo com o estudo da *International Energy Agency (IEA)*, *Global EV Outlook*

2019, em 2017, foram vendidos cerca de 1,1 milhão de veículos elétricos (*Electric Vehicle - EV*) e veículos híbridos recarregáveis (*Plug-in Hybrid Vehicles-PHEV*), o equivalente a 0,7% do total de veículos comercializados. Embora a participação dos veículos *EV* e *PHEV* ainda represente uma pequena fração de veículos comercializados, desde 2012, esse mercado vem crescendo mais de 57% ao ano contra 3,1% do mercado de veículos convencionais. Em 2018, a frota global de carros elétricos chegou a 5,1 milhões. A China permaneceu como o maior mercado de carros elétricos do mundo, sendo responsável por quase metade do estoque global. Este cenário reforça a importância do lítio como insumo estratégico para cadeias produtivas industriais (IEA, 2019).

O quadro descrito, vinculado às projeções de continuidade da forte expansão da produção de baterias, implicará em uma demanda crescente por lítio (IEA, 2018, p.86). A perspectiva de seu uso intensivo até a metade do século XXI vem fazendo com que os países detentores das principais reservas adotem políticas públicas específicas para regular e potencializar a sua exploração. Isto se justifica pelas suas características peculiares: energia, potência e vida útil mais longa que a das demais baterias.

Em 2009, no início do governo de Barack Obama (2009-2017), os Estados Unidos anunciaram subsídios de US\$ 2,4 bilhões para o desenvolvimento das três primeiras montadoras de veículos a bateria do mundo, nos estados do Tennessee, Califórnia e Delaware. O chamado *Economic Stimulus for the Auto Industry* promoveu o desenvolvimento de veículos elétricos e de baterias pelas montadoras GM, Ford e Chrysler. O programa também garantiu US\$ 2,4 bilhões para 30 fábricas de baterias, materiais e componentes para baterias, motores e outros componentes de condução elétrica para veículos. Vale mencionar que, no final de 2018, a administração Donald Trump anunciou a reversão da política de subsídios à produção de veículos elétricos.

Outro exemplo é a Alemanha, que fundou, em 2008, a Aliança para o Desenvolvimento de Baterias de Íons de Lítio (*Lithium - Ion Battery –BMBF Innovation Alliance*) (BMBF, 2013, p.16). No trabalho intitulado Estudo de Governança e Políticas Públicas (CONSONI et al, 2018), há exemplos dessas políticas na Alemanha, Brasil, China, Estados Unidos, França, Japão e Noruega.

Observa-se, portanto, que o lítio vem ganhando uma importância crescente nos últimos anos, sobretudo nos países desenvolvidos, que buscam ampliar o controle tanto sobre as reservas do mineral como sobre as cadeias produtivas de baterias, que utilizam o carbonato de lítio (Li_2CO_3) como principal insumo. Os mesmos países vêm estimulando e promovendo a adoção de políticas públicas (*Research and Development*) para a criação de produtos energeticamente mais eficientes e a adoção de medidas mais sustentáveis a partir do mineral. Em 2019, cientistas de Estados Unidos, Japão e Reino Unido foram laureados com o Prêmio Nobel de Química, pela realização de estudos, nos anos 1970 e 1980, que conduziram ao desenvolvimento das baterias recarregáveis de íon-lítio, o que evidencia a centralidade do mineral como insumo estratégico do setor industrial contemporâneo (NOBEL PRIZE, 2019).

4.6.1 Cenário mundial

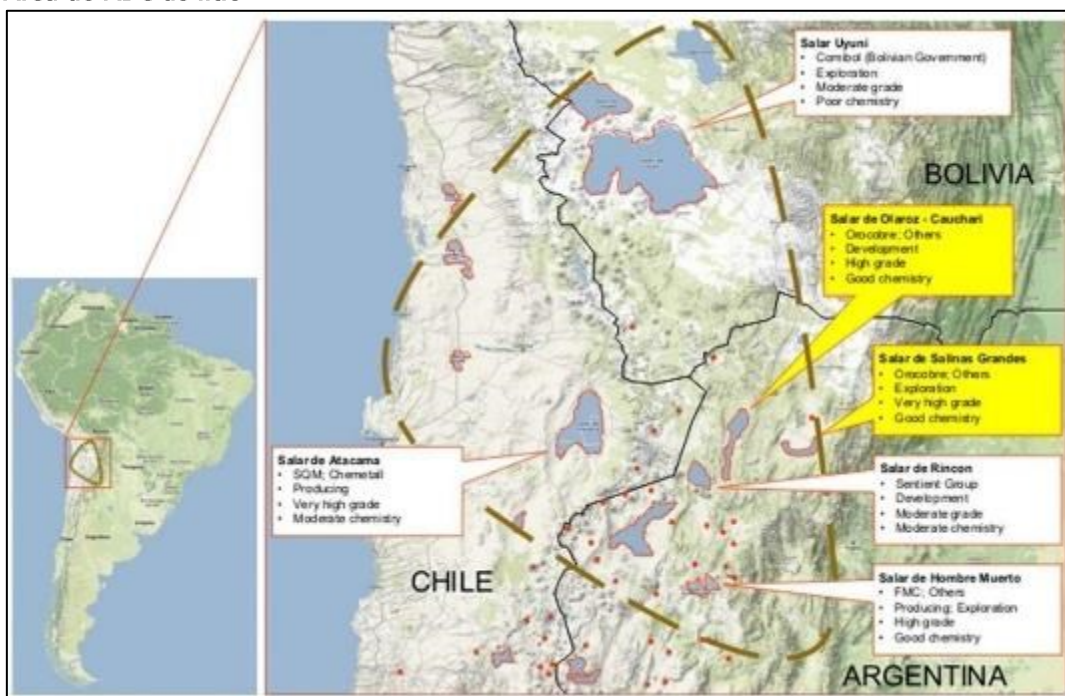
O lítio não é um produto escasso na natureza. O mineral está disperso nas águas do mar ou misturado com outros metais, geralmente encontrado com baixas concentrações, dificultando que a sua extração seja economicamente viável. Segundo o *British Geological Survey* (BGS, 2016, p10), atualmente grande parte das reservas mundiais (84%) são encontradas em dois tipos de concentrações. A primeira são as salmouras continentais (58% do total), existentes sobretudo nas salinas de Argentina, Bolívia, Chile e China. A segunda são as minas de rochas duras (26%) que detém minerais de lítio, como é o caso de Austrália, Zimbábue, Brasil e Portugal.

As áreas que concentram as maiores reservas, como é o caso da região que o Corredor Bioceânico atravessa, foram oceanos há muito tempo e durante a evolução do planeta, secaram e se transformaram em imensos reservatórios de sal. De acordo com o *Ministerio de Energía y Minería* da Argentina (ARGENTINA, 2017, p.9), estima-se que o custo de extração do lítio das profundidades das salinas, apesar deles geralmente estarem localizadas em regiões montanhosas e de difícil acesso, esteja próximo da metade do valor necessário para fazê-lo desde minas de rochas duras. Por este motivo, as atenções estão cada vez mais

voltadas para a exploração dos reservatórios de salmouras continentais presentes na América do Sul.

O relatório do *United States Geological Survey* (2019, p.99) demonstra que grande parte dos recursos está localizado na Argentina (principalmente Salar del Hombre Muerto), na Bolívia (principalmente Salar de Uyuni) e no Chile (principalmente Salar de Atacama). Estes países constituem o chamado “triângulo do lítio” ou “ABC do lítio” (FOX-DAVIES, 2013, p.5). Mais de 70% das reservas mundiais estão localizadas no Chile (57,1%) e na Argentina (14,3%). As reservas da Bolívia, país que ainda conta com capacidade reduzida para viabilizar plenamente a extração dos recursos existentes, não aparece no relatório (USGS, 2019, p.195)⁵⁴.

FIGURA 20
Area do ABC do lítio



Fonte: Lithium mining in Latin America - International Mining

De acordo com o *Ministerio de Energía y Minería* da Argentina (ARGENTINA, 2017, p.12), a quantidade de reservas provadas seria suficiente para garantir o nível da demanda mundial de lítio por mais 430 anos de consumo a níveis constantes. Assim, mesmo

⁵⁴ As definições de recursos e de reservas de lítio podem ser encontradas no USGS (2019, p.195).

que o consumo futuro aumente em três vezes até 2025, conforme previsto, as reservas provadas ainda garantiriam o abastecimento seguro por quase 150 anos.

Segundo o USGS (USGS, 2019, p.98), os três principais produtores de lítio, em 2018, somaram quase 90% do total mundial. O ranking é liderado por Austrália (60%), Chile (18,8%) e China (9,2%). Além da concentração territorial, há pouquíssimas empresas que operam neste setor, tanto na produção da matéria-prima como na de baterias de íon-lítio. Mais de 80% da produção do mineral está vinculada com quatro companhias: a estadunidense Albemarle (29%), que em 2014 adquiriu a alemã Rockwood Lithium e 49% da australiana Talison Lithium; a chinesa Tianqui Lithium (26%), que detém 51% da australiana Talison Lithium; a Sociedad Química y Minera (25%), ex-estatal chilena privatizada nos anos 1980; e a estadunidense Food Machinery Comporation - FMC Lithium (9%) (ARGENTINA, 2017, p.9). No caso do mercado de baterias, igualmente 90% são controlados por dez empresas, das quais se destacam Toyota Motor, Sony, Panasonic, Samsung SDI, LG Chem, Sanyo Electric, Hitachi Maxell e Nissan (VELLOSO, 2018, p.207).

A Argentina vem se consolidando como um dos produtores do mineral que mais cresce. Já possuía uma importante área de extração, desde 1997, no Salar del Hombre Muerto, na província de Catamarca, e em 2016 ampliou a sua participação no total mundial de 11% para 16%, com a entrada em operação das atividades do Salar de Olaroz, na província de Jujuy. Além disso, há dezenas de projetos em estudo ou vias de execução nas salinas de Caucharí, Centenario, Ratonés, Rincón, Diablitos, Pozuelos, Antofalla e Llullaillaco, além de Sal de Vida (ARGENTINA, 2017, p.11). A capacidade produtiva do país em 2017 foi de 35,5 mil toneladas e a previsão é que quadruplique até 2022. Destacam-se no mercado argentino as empresas FMC Lithium, a canadense LSC Lithium Corporation e a japonesa Toyota Tsusho Corporation (TTC). A Argentina vem exportando a sua produção de lítio principalmente para Estados Unidos (55%) e China (28%).

Em maio de 2019, anunciou-se a construção da primeira fábrica argentina de baterias de íon-lítio, localizada no Parque Industrial de Perico, na província de Jujuy, no noroeste do país. A unidade produtiva será controlada pela Jujuy Litio, integrada pela Jujuy Energía y

Minería Sociedad del Estado (Jemse), com 60%, e a companhia italiana Grupo SERI, com 40%. O objetivo inicial é que 5% da produção anual de lítio da província seja utilizado para a fabricação de baterias pela indústria local (COLQUI, 2019).

Em relação ao Chile, a *Comisión Chilena del Cobre* (COCHILCO, 2017, p.8) destaca que o lítio encontrado no Salar do Atacama possui muitas vantagens, como boa qualidade, com altas concentrações e poucas impurezas de magnésio, potássio e boro; excelente infraestrutura e proximidade das vias de escoamento; tecnologias apropriadas, que reduzem os custos de exploração e diminuem os danos ambientais; e mão de obra qualificada. Segundo o referido informe, atualmente a produção chilena alcança as 78 mil toneladas, com previsão de ampliação para 147 mil toneladas em 2021. Em 2014, criou-se uma *Comisión Nacional de Lítio*, com a finalidade de promover o desenvolvimento de uma indústria nacional agregadora de valor ao mineral. O mercado chileno é controlado sobretudo pelas empresas Albemarle e Sociedad Química y Minera de Chile (SQM), outra ex-estatal chilena privatizada nos anos 1980 (COCHILCO, 2017, p.27).

A Bolívia, apesar de possuir uma grande reserva, não contaria com as mesmas características positivas do Chile. O lítio boliviano teria maior teor de impurezas e o país possui uma infraestrutura limitada e debilidade de tecnologias. Com o intuito de reverter este quadro, em 2017, foi criada a Yacimientos de Litio Bolivianos (YLB, 2020), buscando estruturar a cadeia produtiva e garantir a agregação de valor nacional às matérias-primas. Desde o início da década, o país vem buscando estabelecer convênios com países como Irã, Japão, Coreia do Sul e China para a promoção de investimentos conjuntos (STRÖBELE-GREGOR, 2012, p.27).

Como o lítio ainda não possui um padrão de especificação, uma standardização de qualidade, os preços não são determinados por um mercado bursátil. No início dos anos 1990, os valores do carbonato de lítio estavam na casa dos US\$ 4.000/tonelada, caindo para cerca de US\$ 1.500/t na metade daquela década. Posteriormente, com a crescente demanda, foi subindo pouco a pouco até os US\$ 4.500/t, alcançados no momento da crise de 2009. Houve lento crescimento até 2014, quando o preço da tonelada chegou a US\$ 5.000. Depois de 2017, houve nova alta, superando os US\$ 7.000/t (USGS, 2019, p.98).

Segundo o Trademap, os maiores exportadores mundiais de carbonato de lítio (SH6 28.36.91), em 2019, foram Chile (58,7%), Argentina (11,7%) e China (11,2%). O Chile exportou US\$ 833 milhões, principalmente para Coreia do Sul (35,6%), Japão (25,7%) e China (13,8%) e Bélgica (12%). O caso chileno se destaca pelo fato de o país ser, com ampla vantagem, o maior vendedor de carbonato de lítio (SH6 28.36.91) do mundo e, ao mesmo tempo, ser um dos principais exportadores que acumula um considerável superávit do produto, assim como a Argentina. Isto sugere que os países sul-americanos em questão exportam grande parte do mineral sem qualquer processamento ou agregação de valor local. Ainda de acordo com o Trademap, os maiores importadores de carbonato de lítio (SH6 28.36.91) do mundo, em 2019, foram: Coreia do Sul (31,1%), Japão (20,1%), China (15,5%), Estados Unidos (6,7%) e Bélgica (5,7%).

4.6.2 Mercado brasileiro

As reservas comprovadas de lítio do Brasil ainda são relativamente pequenas, cerca de 1% do total mundial (USGS, 2019, p.99). A maior concentração está localizada no Vale do Jequitinhonha, estado de Minas Gerais. Devido à falta de estruturas industriais processadoras da matéria-prima, as importações brasileiras de carbonatos de lítio são limitadíssimas. No entanto, os montantes das compras de baterias de íon-lítio realizadas pelo Brasil não são desprezíveis. Segundo o Comex Stat, as importações de SH6 85.06.50 referentes à “Pilhas e baterias elétricas, de lítio”, em 2019, alcançaram os US\$ 21,2 milhões, seguindo a tendência crescente dos anos anteriores. Mais de 76% das compras brasileiras de SH6 85.06.50 entraram no país via aeroporto Eduardo Gomes, em Manaus-AM (41,1%), porto de Santos-SP (22,2%) e aeroporto de Viracopos-SP, em Campinas (12,8%)⁵⁵. Do total importado pelo Brasil, em 2019, 64% vieram da China, 10% dos Estados Unidos, 9,5% da Indonésia e 2,8% do Japão. Desprende-se da análise que quase a metade das compras brasileiras de baterias de íon-lítio são para abastecer as instalações fabris da Zona Franca de

⁵⁵ Desde 2016, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), seguindo determinação da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), vem restringindo o transporte de baterias de lítio em vôos comerciais.

Manaus.

Apesar de ser um mercado ainda incipiente no Brasil, existem algumas iniciativas em andamento. Em 2019, a Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (CODEMGE), empresa pública constituída na forma de Sociedade Anônima, controlada pelo estado, assinou contrato com a OXIS Energy, prevendo a abertura, na cidade de Nova Lima-MG, da primeira unidade fabril digital do mundo para a produção em massa de células de lítio-enxofre (FAPESP, 2019, p.71). A conclusão da primeira fase está prevista para 2022. Essa iniciativa é de grande importância, sobretudo, para as indústrias de defesa e aeroespacial, como satélites, drones e veículos elétricos de decolagem e aterrissagem vertical. Igualmente, poderá estimular a oferta nacional de veículos elétricos, como ônibus, caminhões e veículos comerciais leves, promovendo a internalização de parte da cadeia produtiva de células de bateria e reduzindo parcela da dependência brasileira dos fornecedores asiáticos e estadunidenses.

Também em Minas Gerais, na cidade de Araxá-MG, a Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração (CBMM) anunciou parceria com a Toshiba Corporation para desenvolver um novo tipo de bateria de lítio. Por sua vez, o Grupo Moura, especializado na produção de baterias de chumbo, estabeleceu em Belo Jardim-PE uma unidade de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) de bateria de lítio, em parceria com a estadunidense Xalt Energy.

Outro exemplo a ser destacado é o do Parque Tecnológico de Itaipu (PTI) e do Instituto de Tecnologia Aplicada e Inovação (ITAI) que, em conjunto com a japonesa Nissan, acordaram desenvolver carregadores bidirecionais para veículos elétricos, em Foz do Iguaçu. Por fim, vale mencionar o caso da Electrocell, empresa incubada no Centro de Inovação, Empreendedorismo e Tecnologia (Cietec) da Universidade de São Paulo (USP), em parceria com a Brasil VE Superleves (FAPESP, 2019, p.74).

4.6.3 Vantagens do corredor

A exploração mineral e o processamento industrial no chamado Triângulo ABC do Lítio (Argentina, Bolívia e Chile) pode converter-se em um dos fatores mais relevantes para o desenvolvimento da região em torno ao Corredor Bioceânico. A criação e a articulação de cadeias produtivas regionais do lítio são estratégicas, na medida em que podem integrar as

maiores reservas do mundo e conectá-las aos parques industriais sul-americanos. Nesse sentido, o lítio ganharia ainda mais importância caso o Brasil se convertesse em processador industrial do mineral, sobretudo desenvolvendo baterias recarregáveis.

Com o Corredor Bioceânico, haveria a possibilidade de o Brasil importar a matéria-prima do lítio dos países vizinhos, via Porto Murtinho-MS, para realizar o processamento na região ou transportá-la até as áreas industriais, como o Polo Industrial de Manaus. O Chile também poderia ser beneficiado, ao passar a contar com uma plataforma de exportação no Atlântico e com a redução dos custos logísticos e dos prazos de entrega para o mercado europeu. A Argentina igualmente poderia beneficiar-se, na medida em que está previsto o aumento acelerado de sua produção de lítio e que o Corredor representará saídas para as suas exportações, tanto pelo Pacífico como pelo Atlântico.

O desafio dos países sul-americanos será criar condições favoráveis para o desenvolvimento de cadeias produtivas que agreguem valor à produção regional e realizem plenamente os benefícios de se manufaturar o lítio encontrado *in natura*. A melhor utilização desse potencial depende da formação e capacitação de mão-de-obra especializada; da construção de infraestrutura multimodal articulada; da eficiente vinculação entre universidades, empresas públicas e privadas; e da organização de marcos regulatórios; além de outras iniciativas promovidas pelos Estados.

4.7 Sal

O sal (NaCl) é cada vez mais utilizado em distintas indústrias, na agricultura e na pecuária, podendo ser encontrado na natureza de duas formas: sal marinho e sal de rocha (sal-gema). O primeiro tem ocorrência em forma de solução e é obtido por meio da extração e da evaporação da água do mar acumulada em oceanos, lagos, aquíferos subterrâneos ou fontes de salmoura natural. O segundo, tem ocorrência em estado sólido e se encontra em depósitos a céu aberto ou se obtém via extração de minas subterrâneas que já foram parte de um mar que secou (BRASIL, 2014, p.1). O código utilizado para o sal é o SH4 25.01, ou “Sal (incluindo o sal de mesa e o sal desnaturado) e cloreto de sódio puro, mesmo em solução

aquosa ou adicionados de agentes antiaglomerantes ou de agentes que assegurem uma boa fluidez; água do mar”.

4.7.1 Cenário mundial

Segundo o USGS (2019, p.139), estima-se que, em 2018, a produção global de sal foi de 300 milhões de toneladas e os maiores produtores foram China (22,7%), Estados Unidos (14%) e Índia (9,7%). Os três países somados equivalem a 46,7% do total mundial. De acordo com o Trademap, em 2019 os principais exportadores de sal (SH4 25.01) foram Holanda (10,2% das vendas totais), Alemanha (9,1%) e Índia (8,5%). O Chile ocupou a sexta posição de maior exportador mundial do produto em 2019 (5,4%). As vendas brasileiras de sal, em 2019, representaram 0,7% do total exportado mundialmente. Os líderes mundiais na importação de SH4 25.01, em 2019, foram os Estados Unidos (18,9%), Japão (8,1%) e China (7,5%).

Analisando o mercado chileno, nota-se que o país exportou, em 2019, cerca de US\$ 156,4 milhões, direcionados sobretudo para Estados Unidos (64%), Canadá (17,5%), Brasil (11,8%) e Peru (1,7%), conforme descrito anteriormente. As vendas chilenas de SH4 25.01, em 2019, equivalem a 5,4% das exportações globais do produto. A Argentina exportou pouco mais de US\$ 2,2 milhões de sal (SH4 25.01), o que representa aproximadamente 0,1% do total vendido mundialmente. Entre seus principais compradores figuram Paraguai (51,9%) e Uruguai (14,7%). Em relação às importações argentinas de sal, em 2019, constata-se que o país comprou aproximadamente US\$ 5,7 milhões, dos quais quase 75% tiveram como origem o Chile. O Paraguai importou US\$ 5,5 milhões de sal, oriundos principalmente de Argentina (54,6%), Chile (19,9%), Brasil (12,5%), Bolívia (11,7%) e Peru (0,7%).

4.7.2 Mercado brasileiro

De acordo com o Departamento Nacional de Produção Mineral-DNPM (BRASIL, 2017, p.1), no Brasil, a produção chegou a 7,5 milhões de toneladas (3% do total mundial), sendo 6,1 milhões (81,3% do total brasileiro) de sal marinho e 1,4 milhão (18,7% do total brasileiro) de sal de rocha. As explorações de sal marinho estão concentradas na Costa Semiárida Brasileira, entre o chamado Golfão Maranhense e o Cabo do Calcanhar, no Rio Grande do Norte. A região é caracterizada pelo clima semiárido quente e seco e pelo déficit de precipitação. As reservas de sal de rocha, extraída via mineração, estão concentradas, especialmente, entre os estados de Espírito Santo e Sergipe.

O Rio Grande do Norte foi responsável por 77% da produção total de sal e por 95% do sal marinho do Brasil. Alagoas e Bahia foram responsáveis por 20% da produção nacional total, tudo a partir do sal de rocha. Ao observar o ranking dos municípios, cerca de 80% da produção está concentrada nas cidades potiguares de Mossoró-RN (33%), Macau-RN (33%) e Areia Branca-RN (14%) (BRASIL, 2017, p.2).

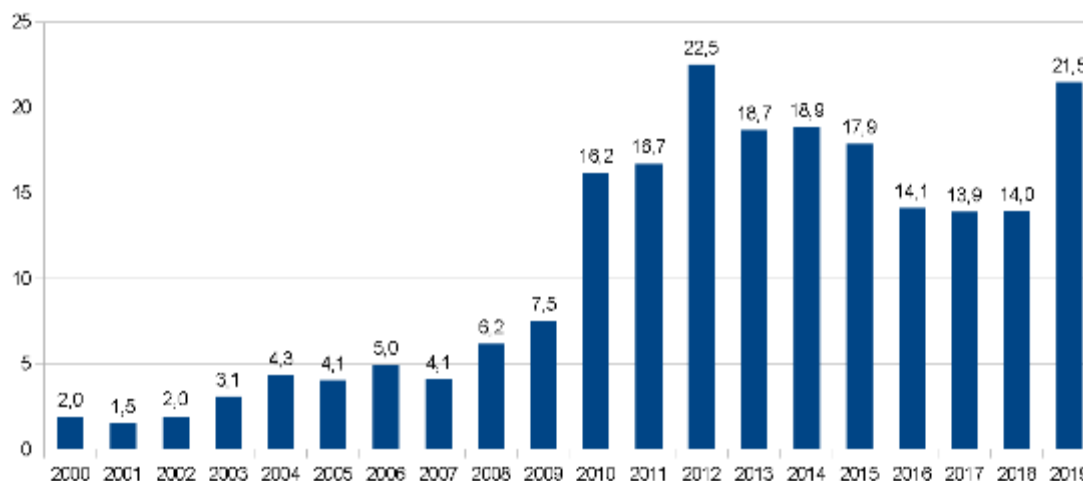
O consumo de sal no Brasil é direcionado para a indústria de rações animais (38%), indústria de cloro-soda (28%), alimentação humana e indústria alimentícia (14%) e indústria em geral e demais atividades (20%), incluindo frigoríficos, curtumes, indústrias de papel e celulose, têxtil e farmacêutica, prospecção de petróleo e tratamento d'água (BRASIL, 2017). Mais de 90% da demanda interna é garantida pela própria produção nacional.

De acordo com o Comex Stat, em 2019, o Brasil importou US\$ 33,2 milhões do SH2 25.01, referente à “Sal (incluídos o sal de mesa e o sal desnaturado) e cloreto de sódio puro, mesmo em solução aquosa ou adicionados de agentes antiaglomerantes”. Os principais mercados fornecedores, em 2019, foram o Chile, com US\$ 21,4 milhões (64,5% do total); os Estados Unidos, US\$ 6,4 milhões (19,3%); e o Paquistão US\$ 2,8 milhões (8,6%). No caso das compras brasileiras de sal originadas no Chile, que aumentaram 54% em 2019, destaca-se que 100% entraram no país via portos atlânticos, pelas cidades de Imbituba-SC (53,8%), Santos-SP (38,1%) e Paranaguá-PR (8,1%).

GRÁFICO 6

Importações brasileiras de Sal oriundas dos países do Corredor Bioceânico (Argentina, Chile e Paraguai), entre 2000 e 2019

(Em US\$ milhões)



Fonte: Comex Stat, 2020

Elaboração dos autores

Vale apontar uma novidade com relação aos últimos anos. O Brasil passou a exportar sal em maiores quantidades para os seus vizinhos sul-americanos, apesar de o montante ser relativamente pequeno. O atual cenário do intercâmbio intrarregional poderá ser potencializado pelo Corredor. Em 2019, as vendas brasileiras de sal destinadas a Argentina, Chile e Paraguai alcançaram US\$ 800 mil, equivalentes a 4% do total. Os aumentos em comparação com o ano anterior foram de 230% no caso do Paraguai, quase 90% saindo do país por via terrestre, e de 150% no caso da Argentina, mais de 40% deixando o Brasil por Uruguaiana-RS. Mais de 80% das exportações de sal do Brasil vão dirigidas aos Estados Unidos (60%) e Nigéria (22%).

4.7.3 Mato Grosso do Sul

Assim como outros estados brasileiros, o Mato Grosso do Sul adquire o sal em Mossoró, no Rio Grande do Norte, a mais de 3.500 km de distância. Segundo o Comex Stat, em 2019, o estado também importou modestos US\$ 589 dólares em sal (de origem sueca e francesa). Em 2018, o mesmo estado havia importado US\$ 8 mil (quase 95% trazido do Paquistão), apesar da abundância de reservas de sal no Norte da Argentina (Jujuy, Salta e Catamarca) e no Norte do Chile. Nos anos anteriores, o Mato Grosso do Sul importou sal

dos dois países vizinhos, contudo desde 2013 as compras diminuíram significativamente. De acordo com o Trademap, Paraguai e Uruguai continuam importando de Argentina e Chile. Em 2018, o Paraguai comprou US\$ 3,6 milhões da Argentina e US\$ 1,8 milhão do Chile. Por sua vez, o Uruguai comprou US\$ 3,5 milhões do Chile e US\$ 719 mil da Argentina.

Uma cotação de preços, realizada em julho de 2019, com uma empresa fornecedora de sal estabelecida na cidade de Mossoró, no Rio Grande do Norte, permitiu constatar as grandes diferenças de preço resultantes do frete cobrado para o transporte até o Mato Grosso do Sul. A quantidade mínima de sacos de sal moído sem iodo, de 25 kg, que deveriam ser encomendados desde Mossoró-RN para a cidade de Porto Murtinho-MS é de 1.200 unidades. De acordo com a empresa consultada, o preço de cada saco na cidade potiguar custa R\$ 2,70 (ou R\$ 2,50 à vista), totalizando a compra em R\$ 3.240 (ou R\$ 3.000 à vista). No entanto, o frete custa R\$ 7 por saco, aumentando o valor unitário para R\$ 9,7 (ou R\$ 9,50 à vista) e o total da compra, para R\$ 11.640 (ou R\$ 11.400 à vista). O prazo de entrega é de duas semanas.

4.7.4 Vantagens do Corredor

Pelo fato do sal tratar-se de um produto relativamente barato, no qual predominam os intercâmbios regionais, de menor distância, um dos elementos fundamentais deste mercado são os custos gerados pelos deslocamentos, em termos de logística e prazos de entrega. Neste sentido, o Corredor Bioceânico criará oportunidades para que o Mato Grosso do Sul, assim como outros estados brasileiros, possa importar sal da Argentina ou do Chile, com redução dos custos atuais. O Paraguai igualmente poderá beneficiar-se, já que quase 100% das suas compras de sal já são oriundas dos países vizinhos.

4.8 Ganhos do Corredor Rodoviário Bioceânico para a articulação produtiva e a exportação de produtos selecionados

A análise dos produtos selecionados permitiu vislumbrar algumas conclusões ainda que preliminares. Certamente, com o Corredor, o Mato Grosso do Sul e outros estados brasileiros poderão contar com uma plataforma de exportação privilegiada no Pacífico, assim como a Argentina, o Chile e o Paraguai terão a possibilidade de atuar ainda mais no mercado brasileiro e, inclusive, exportar via oceano Atlântico. Ou seja, mais que uma mera via de conexão de comércio com a Ásia, o Corredor poderá servir de base para consolidar uma maior integração do centro-oeste da América do Sul, com adensamento das relações comerciais e promoção da articulação produtiva regional.

No caso da celulose, observou-se que, com a ativação do Corredor, além das celebradas vantagens de comércio com a Ásia, pode ser estabelecida uma dinâmica que estimule a criação de cadeias regionais de valor, com amplas possibilidades de complementaridade de produtos e logística entre o Centro-Oeste brasileiro e os mercados chileno, argentino e paraguaio. O Brasil poderia ampliar as importações de fibra longa produzida no Chile e na Argentina. Por sua parte, este país poderia aumentar a pequena produção atual, articulando-a com os mercados chileno e brasileiro.

O Mato Grosso do Sul teria a possibilidade de constituir um polo integrado no centro do continente, articulado com o mundo por meio dos dois oceanos. A partir de dados da EPL (2020), estima-se que economia proporcionada pelo Corredor Rodoviário 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, poderia ascender a US\$ 70 milhões anuais no caso das vendas de celulose para a região da Ásia-Pacífico. Os ganhos com relação à rota tradicional, via portos brasileiros do Atlântico e oceano Índico superariam os US\$ 25 milhões anuais.

No caso da soja, vale a pena retomar alguns pontos já mencionados. Considera-se fundamental, com a finalidade de promover a agregação de valor nacional à produção, gerando emprego e renda no Brasil, modificar o quadro de venda quase exclusiva de soja em grãos, não-processada, para o mundo. Para tanto, seria viável tirar proveito da janela de oportunidade gerada pelo recente atrito comercial entre China e Estados Unidos. A

articulação produtiva do Mato Grosso do Sul e do Centro-Oeste brasileiro com os países vizinhos, via Corredor Bioceânico, poderia promover importantes ganhos para o setor sojeiro. Mesmo que o comércio intrarregional de soja seja mais circunstancial do que constante, vem sendo usado para que os países cumpram seus compromissos externos. Desta maneira, os estoques reguladores poderiam ter unidades de armazenamento mais próximas aos portos do Norte chileno. Por fim, a aproximação igualmente seria proveitosa por possibilitar o aproveitamento de acordos de livre-comércio extrarregionais que o Chile possui.

Ao tratar das proteínas animais, dividiu-se a análise em três partes: carnes, peixes e miudezas de frango. Todos os segmentos representam elevada potencialidade de expansão com o Corredor, já que este conectará a maior região produtora do mundo com as principais áreas demandantes. Atualmente, as vendas brasileiras são escoadas via portos do Atlântico.

O estratégico posicionamento do estado, somado à criação de uma infraestrutura de conexão bioceânica ainda permitirá que empresas do Mato Grosso do Sul desfrutem das vantagens geográficas e logísticas do Corredor. Sabe-se, por exemplo, que o Brasil é o principal produtor e exportador de carne bovina do mundo. A região Centro-Oeste é a maior produtora do país. O terceiro maior produtor nacional é o estado do Mato Grosso do Sul, que detém 12 das 40 maiores cidades pecuárias do país. O Corredor terá um impacto dinamizador destas realidades, promovendo um ambiente favorável à ampliação da produtividade e ao desenvolvimento de cadeias produtivas em áreas geográficas historicamente coadjuvantes.

Segundo dados da EPL (2020), ao considerar-se apenas as exportações sul-mato-grossenses de carnes desossadas de bovino (NCM 02.02.30.00) e pedaços e miudezas comestíveis de galinhas (NCM 02.07.14.00) para os principais mercados do sudeste asiático, a economia proporcionada pelo Corredor, ao substituir o comércio do Mato Grosso do Sul via portos brasileiros do Atlântico e Canal do Panamá pelos portos do Norte do Chile, chegaria a US\$ 4,3 milhões anuais. Nesse caso, os ganhos com relação à rota tradicional, via oceano Índico, superaria os US\$ 1,8 milhão por ano.

Ao analisar-se os adubos e fertilizantes, nota-se que o Brasil é o maior importador do mundo e que o Centro-Oeste brasileiro está entre as principais regiões demandantes do país.

Mesmo que as economias vizinhas atualmente não tenham condições de satisfazer toda a demanda de fertilizantes do Brasil, haveria espaço para que a sua produção suprisse parte das compras brasileiras. Além disso, a EPL (2020) proporcionou informações que permitem considerar as grandes vantagens da importação de adubos oriundos da costa oeste do Canadá, desde o porto de Vancouver, para as regiões de Salta e do Chaco paraguaio. O custo de transporte (sem porto e transbordo) de Vancouver até Salta via portos do Norte do Chile e corredor bioceânico fica 26,9% mais barato do que pela via do Canal do Panamá (diminuição de US\$ 79,90/t para US\$ 58,42/t). Ao considerar as compras de fertilizantes canadenses para o Chaco paraguaio, a redução dos custos é ainda maior, de 47,7% (de US\$ 112,66/t para US\$ 58,87/t).

O Corredor tornará possível que os adubos cheguem ao Mato Grosso do Sul, não apenas para o consumo próprio, mas também para o abastecimento de outras regiões agrícolas do Brasil. A localização do estado o eleva à condição de hub logístico para a conexão bioceânica. A nova rota terá o potencial de dinamizar a industrialização do setor e de aumentar o grau de interdependência comercial e produtiva entre os países partícipes.

TABELA 25

Ganhos anuais proporcionados pelo Corredor Rodoviário Bioceânico, produtos selecionados, comparação da rota dos portos do oceano Atlântico (via oceano Índico) com a rota dos portos do Norte do Chile

	Via portos do Brasil e Oceano Índico			Via Corredor e portos do norte do Chile		Redução Custo transporte Via Chile	
	Toneladas	USD/Ton	USD Milhões	USD/Ton	USD Milhões	em %	USD Milhões
Celulose (47.03.29.00)	2.762.734	140,50	388,2	131,31	362,77	6,5%	25,39
Carnes desossadas de bovino, congeladas (02.02.30.00)	41.579	171,99	7,2	154,42	6,42	10,2%	0,73
Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados (02.07.14.00)	61.285	171,99	10,5	154,42	9,46	10,2%	1,08

Fonte: EPL (2020)

Elaboração dos autores

Como a terceira maior reserva de minério de ferro do Brasil, o Maciço do Urucum, localiza-se no Mato Grosso do Sul, o Corredor poderá potencializar uma nova dinâmica virtuosa regional ao diversificar as rotas de escoamento, otimizar custos, diminuir prazos de entrega e potencializar o desenvolvimento. Nesse caso, no futuro, seria fundamental a

expansão de uma malha ferroviária que permita o transporte do mineral com menores custos logísticos.

TABELA 26

Ganhos anuais proporcionados pelo Corredor Rodoviário Bioceânico, produtos selecionados, comparação da rota dos portos do oceano Atlântico (via Canal do Panamá) com a rota dos portos do Norte do Chile

	Via portos do Brasil e Canal do Panamá			Via Corredor e portos do norte do Chile		Redução Custo transporte Via Chile	
	Toneladas	USD/Ton	USD Milhões	USD/Ton	USD Milhões	em %	USD Milhões
Celulose (47.03.29.00)	2.762.734	156,57	432,56	131,31	362,77	16,1%	69,79
Carnes desossadas de bovino, congeladas (02.02.30.00)	41.579	196,10	8,15	154,42	6,42	21,3%	1,73
Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados (02.07.14.00)	61.285	196,10	12,02	154,42	9,46	21,3%	2,55

Fonte: EPL (2020)

Elaboração dos autores

O caso do lítio resume o imenso desafio das economias sul-americanas de estabelecer condições virtuosas para o desenvolvimento de cadeias produtivas que agreguem valor à produção local. A exploração e o processamento no Triângulo ABC do Lítio poderá converter-se em um dos principais elementos para o desenvolvimento da região adjacente ao Corredor. A geração e a articulação de cadeias produtivas regionais do lítio são fundamentais, na medida em que poderão integrar as maiores reservas do planeta e conectá-las a parques manufatureiros sul-americanos.

Com relação a este mineral cada vez mais estratégico, fica evidente que a plena utilização depende da formação e capacitação de mão-de-obra altamente qualificada; da construção de infraestrutura multimodal articulada; da vinculação eficiente entre universidades, empresas públicas e privadas e instituições de pesquisa e desenvolvimento; da organização de marcos regulatórios; e iniciativas promovidas pelo Estado.

Finalmente, tratou-se do sal, mercado no qual tendem a prevalecer custos de produção relativamente baixos, retornos reduzidos e intercâmbios de curta distância. Observa-se, no entanto, que esta lógica não tem valido para o Mato Grosso do Sul ou para a

região Centro Oeste, que trazem o produto desde o nordeste brasileiro, com altos custos derivados de gastos com deslocamento, fretes e prazos de entrega.

Nesse sentido, o Corredor Bioceânico poderá criar vantagens para que o Mato Grosso do Sul e as regiões agropecuárias demandantes de sal possam importar o bem desde a Argentina ou do Chile, com redução de custos de transporte. O Paraguai também poderá ser beneficiado, já que quase a totalidade das suas compras de sal são adquiridas nos países vizinhos.

Conforme comentado anteriormente e explicitado na tabela acima, os dados fornecidos pela EPL (2020) serviram de insumo para o cálculo dos ganhos proporcionados pelo corredor para o estado do Mato Grosso do Sul, ou seja, das diminuições nos custos anuais atuais, para as exportações de três tipos de produtos: celulose, carnes desossadas de bovino e pedaços e miudezas comestíveis de galinhas. Os ganhos estimados beiram os US\$ 75 milhões por ano ao comparar-se a via do Canal do Panamá e a alternativa do Corredor. No caso da comparação entre a rota tradicional do Índico e a do Corredor, as vantagens alcançadas seriam de US\$ 27 milhões. Esses valores são estimativas baseadas em montantes estáticos do comércio de 2019 e expressam um cenário que tende a ser dinamizado com a consolidação das obras de infraestrutura para a articulação intrarregional e conexão com os mercados asiáticos.

Conclui-se que as vantagens proporcionadas pelo Corredor Rodoviário Bioceânico compensam com sobras os gastos das obras de interconexão bioceânica. A ponte entre as cidades de Porto Murtinho-MS e Carmelo Peralta-PAR tem um custo estimado de US\$ 75 milhões, enquanto a rodovia que liga Carmelo Peralta com a cidade de Loma Plata, no departamento de Boquerón, no único trecho ainda não pavimentado do corredor, tem custo de US\$ 440 milhões. A construção do Corredor Bioceânico significa a possibilidade de articular as cadeias produtivas do Norte do Chile, do Noroeste argentino, do Chaco paraguaio e do Centro-Oeste brasileiro, além de, claramente, incorporá-las na rota comercial bioceânica e no caminho da integração e do desenvolvimento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABIEC. **Beef Report: Perfil da Pecuária no Brasil**. ABIEC, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3emwO2C>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- AEN. **Segunda ponte de Foz do Iguaçu tem ritmo intenso de obras**. Governo do Estado, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3xcFTDM>
- AMARILLA, Gloria. Entrevista: PARAGUAI. **Revista Unirila**, p.16, 2019.
- ANP. **Autorizada a retomada da Chamada Pública do Gasbol**. ANP, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3v05H3Z>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- ANDRADE, Silvo. Estratégica para escoar produção, hidrovía retoma investimentos. **Campo Grande News**, Campo Grande, 13 set. 2018a. Disponível em: <https://bit.ly/3v2whJz>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- ANDRADE, Silvio. Após exigência, construção de terminal de embarque no porto é questionada. **Campo Grande News**, Campo Grande, 30 out. 2018b. Disponível em: <https://bit.ly/2RFa0Dg>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- ANTAQ. **Transporte de cargas na hidrovía do Paraguai**. Brasília: ANTAQ, 2011. Disponível em: <https://bit.ly/3eeEu6J>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. ANTAQ, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3gpQ7dF>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- APROSOJA. Uma nova safra. Sistema Famasul (Federação da Agricultura e Pecuária do Mato Grosso do Sul). Campo Grande, 2018.
- ARCE, Lucas. Tendiendo costosos puentes: Paraguay en el Mercosur. **Civitas - Revista de Ciências Sociais**, v. 10, n. 1, 118-133, 2010.
- ARGENTINA. **El Litio: una oportunidad**. Buenos Aires: Ministerio de Energía y Minería de la República Argentina, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3vhjYcP>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- ARGENTINA. **¿Qué es el Plan Belgrano?** Unidad Plan Belgrano, 2019a. Disponível em: https://efinl.cancilleria.gob.ar/userfiles/Unidad%20Plan%20Belgrano_3.pdf. Acesso em: 24 nov. 2020.
- ARGENTINA. **Acuerdo histórico: La Argentina logra exportar harina de soja a China**. Buenos Aires: Argentina, 2019b. Disponível em: <https://bit.ly/2QeKioM>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- ARON, Raymond. **Paz e Guerra entre as Nações**. Brasília: Editora UnB, 2002.
- ARTAZA, Mario. Chile y Asia hoy: una mirada crítica. **Estudios Internacionales**, v. 39, n.156, p. 55-65, 2007.
- ARRUDA, Daniella. “Efeito Vale” derruba em 53% exportação de minério de MS. **Correio do Estado**, Campo Grande, 12 mar. 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3v2wA7b>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- ATHENALAB. Frontera Norte: momento para un nuevo enfoque. **Documento de trabajo**, n. 2, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/32APEND>. Acesso: 27 jun. 2020.
- BANZATTO, Arthur. A paradiplomacia como instrumento de integração fronteiriça no Mercosul e a atuação do estado de Mato Grosso do Sul nesse contexto. *In*: Lamoso, Lisandra (org.). **Relações Internacionais de Mato Grosso Do Sul: Comércio, Investimentos e Fronteira**. Curitiba: Íthala, 2016, 209-244.

- BARROS, Pedro; PADULA, Raphael; SEVERO, Luciano. A integração Brasil-Venezuela e o eixo Amazônia-Orinoco. **Boletim de Economia e Política Internacional**, n. 7, p. 33-41, 2011.
- BARROS, Pedro; RAMOS, Felipe. O Novo Mapa da Integração Latino-Americana: balanço e perspectiva da estratégia da política externa brasileira para a região (2003-2013). **Revista IMEA**, n. 2, p. 7-20, 2013.
- BARROS, Pedro; GONÇALVES, Julia. Fragmentação da Governança Regional, o Grupo de Lima e a Política Externa Brasileira (2017-2019). **Mundo e Desenvolvimento**, n. 3, p. 6-39, 2019.
- BARROS, Pedro; GONÇALVES, Julia; SAMURIO, Sofia. Desintegração econômica e fragmentação da governança regional na América do Sul em tempos de Covid-19. **Boletim de Economia e Política Internacional**, n. 27, p. 125-144, 2019.
- BATISTA, Taoana Souza. **A Indústria de Papel e Celulose no Brasil: Produtividade, Competitividade, Meio Ambiente e Mercado Consumidor**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Química) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2018.
- BENEDETTI, Alejandro; SALIZZI, Esteban Hernán. Fronteras en la construcción del territorio argentino. **Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía**, v. 23, n. 2, p. 121-138, 2014.
- BERNAL-MEZA, Raúl. Alianza del Pacífico versus ALBA y Mercosur: entre el desafío de la convergencia y el riesgo de la fragmentación de Sudamérica. **Pesquisa & Debate**, v. 26, n. 1, p. 1-34, 2015.
- BGS (2016). Lithium Commodity Profile. British Geological Survey, United Kingdom, 2016. Disponível em: <https://on.doi.gov/3x7hM9p>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- BMBF (2013). Federal Ministry of Education and Research of Germany. Department for Electronic Systems and Electric Mobility 53170 Bonn, 2013. <https://bit.ly/3ek5aTC>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- BNDES. **Corredor Bioceânico Ferroviário: Estudos técnicos referentes ao Eixo de Capricórnio**. Rio de Janeiro: Híbrida, 2011.
- BNDES. **Panoramas Setoriais: 2030 Desafios e Oportunidades para o Brasil**. Rio de Janeiro: BNDES, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3gsfGee>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- BRASIL. **Sumário Mineral**. Brasília: Departamento Nacional de Produção Mineral, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/2RQltjB>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- BRASIL. **Anuário mineral brasileiro**. Brasília: Departamento Nacional de Produção Mineral, 2016. Disponível em: <https://bit.ly/3v2wXi5>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- BRASIL. **Sumário Brasileiro Mineral 2017**. Brasília: Departamento Nacional de Produção Mineral, 2017. Disponível em: <http://antigo.anm.gov.br/portal/dnpm/publicacoes/serie-estatisticas-e-economia-mineral/sumario-mineral/sumario-brasileiro-mineral-2017>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- BRICEÑO RUIZ, José. Del regionalismo abierto al regionalismo poshegemónico. *In*: ACOSTA, Willy (Ed.). **Política Internacional e Integración Regional Comparada en América Latina**. San José: FLACSO, p. 23-35, 2014.
- BRUM, Adriana; AMORIM, Gustavo. A inserção internacional de Mato Grosso Do Sul: uma análise pela pauta exportadora e importadora. *In*: Lamoso, Lisandra (Org.). **Relações**

- Internacionais de Mato Grosso Do Sul: Comércio, Investimentos e Fronteira.** Curitiba: Íthala, 2016, 15-39.
- CAMPOS, Thales de Souza. **Os Recursos Minerais do Morro de Urucum e o Desenvolvimento Regional.** 1995. Dissertação (Mestrado em Geociências) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas 1995.
- CANESSA, Julio. Visión geopolítica de la regionalización chilena. **Política y Estrategia**, n. 24, p.13-35, 1982.
- CARLINO, Alicia; VEIRAVÉ, Federico. La formación de bloques subregionales: la provincia del Chaco y sus vínculos con los Estados del sur brasileiro. **Revista Ciclos en la historia, la economía y la sociedad**, v. 19, n. 37-38, p. 51-75, 2010.
- CEPAL. **La Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: hacia la convergencia en la diversidad.** Santiago: CEPAL, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/3ek5r96>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- CEPAL. **La convergencia entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: enfrentando juntos un escenario mundial desafiante.** Santiago do Chile: CEPAL, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/2Qa6GQq>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- CEPAL. **Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2019: el adverso contexto mundial profundiza el rezago de la región.** Santiago de Chile: CEPAL, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3dvUH8l>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- COCHILCO. **Mercado internacional del litio y su potencial en Chile.** Comisión Chilena del Cobre, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3n0vuGi>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- COLQUI, Luis. Jujuy. Construyen la primera fábrica de baterías de litio del país. **La Nación**, Perico, 24 maio 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3tye3PZ>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- COMEXSTAT. **Exportação e Importação Geral.** Comexstat, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3tApQNA>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- COMUNIDAD ANDINA. **Secretario General y Presidente del Tribunal de Justicia de la CAN participaron en III Reunión sobre Convergencia de Mecanismos de Integración Subregional, organizada por UNASUR.** Comunidad Andina, 2015. Disponível em: <https://bit.ly/32twoSj>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- COMTRADE. **United Nations International Trade Statistics Database.** 2020. Disponível em: <https://comtrade.un.org/>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- CONAB. **Soja – Análise Mensal – Maio/2018.** CONAB, 2018a. Disponível em: <https://bit.ly/2P3R8wZ>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- CONAB. **Perspectivas para a Agropecuária - Volume 6 - Safra 2018/2019.** CONAB, 2018b. Disponível em: <https://bit.ly/3ttm0G5>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- CONSONI, Flávia et al. **Estudo de Governança e Políticas Públicas para Veículos Elétricos.** Promobe, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3txlg2Q>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO. **Antecedentes.** Mato Grosso do Sul, Corredor Rodoviário Bioceânico. 2020. Disponível em: <https://bit.ly/2P1AvSs>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- COSTA, Darc. **Estratégia Nacional.** Rio de Janeiro: Ed. Aristeu de Souza, 2013.
- COUTO E SILVA, Golbery. **Geopolítica do Brasil.** Rio de Janeiro: Bibliex, 1965
- DEPEC (2019). **Papel e Celulose.** Departamento de Pesquisas e Estudos Econômicos. Bradesco, 2019.
- DORATIOTO, Francisco. **Relações Brasil-Paraguai: afastamento, tensões e reaproximação (1889-1954).** Brasília: FUNAG, 2012.

- DORATIOTO, Francisco. Paraguai: mediterraneidade e política externa até 1989. *Monções*, v.4. n. 7, p. 191-210, 2015.
- EFE. Macri propone que China colabore con IIRSA para conectar Asia con Sudamérica. EFE, Pequim, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3sz8QpC> . Acesso em: 28 maio 2020.
- EPE. Empresa de Pesquisa Energética, 2019. Informe Técnico. **Competitividade do Gás Natural**: Estudo de Caso na Indústria de Fertilizantes Nitrogenados.
- ORIGLIA, Gabriela. Belgrano Norte Grande. Las claves del plan de obras que anunciará el Gobierno. *La Nación*, Córdoba, 29 jul. 2020. Disponível em: <https://bit.ly/32s17PR> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- EMBRAPA. **Brasil pode ganhar mais com a soja se priorizar a qualidade do grão**. Embrapa, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3tyqDyP> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- EMBRAPA. Embrapa Soja. Embrapa, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3st3aO9>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- EPL. **Estudo do Corredor Bioceânico Rodoviário**: Celulose, Exportações e fretes. 2018a.
- EPL. **Corredor Rodoviário Bioceânico**: nuevas oportunidades. Apresentação Power Point. 2018b.
- EPL. **ESTUDO DE CUSTOS CORREDOR BIOCEÂNICO**. *In*: VIII Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico, 2019, Campo Grande.
- FAO. World fertilizer trends and outlook to 2018. Roma: FAO, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/32vNZt0> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- FAOSTAT. **Data**. Faostat, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3tu8gea> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- FAPESP. **Pesquisa FAPESP**. São Paulo: Fapesp, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3n9Ky4I>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- FERNÁNDEZ, Luis; ESPINOZA, Augusto. Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración regional. *Análisis Económico*, v. 19, n. 41, p.153-174, 2004.
- FERTILIZAR. Estadísticas, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3tywWC9> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- FIGUEIREDO, Eliana; CONTINI, Elisio. China: Gigante também na agricultura. *Revista de Política Agrícola*, v. 22, n. 2, p. 5-29, 2013.
- FIORI, José Luis; PADULA, Raphael. Brasil: geopolítica e “abertura” para o Pacífico”. *Revista de Economia Política*, v. 36, n. 3, p. 536-556, 2016.
- FMI. Primary Commodity Price, 2020. Disponível em <https://bit.ly/3dvIyAo> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- FRENKEL, Alejandro. “Muevan el mundo que me quiero subir”: Política exterior e integración regional en el gobierno de Mauricio Macri. *Informe de Coyuntura ORALC*, n. 2, p. 16-29, 2016.
- FURLAN, Luiz. El Plan Belgrano: una prometedora iniciativa estratégica y geopolítica para la República Argentina. *Boletín IEEEE*, n.1, p. 617-634, 2016.
- GARCÍA, Viviana. Estado y frontera en el norte de Chile. *Estudios Fronterizos*, v. 16, n. 31, p.117-148, 2015.
- GONÇALVES, Julia de Souza Borba. **Brasil e a Aliança do Pacífico**: visões em disputa na integração regional? 2019. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais “San Tiago Dantas”, São Paulo, 2019.

- GOONAN, Thomas. **Lithium use in batteries**. U.S. Geological Survey Circular 1371, 2012. Disponível em: <https://on.doi.gov/3duEbFU>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- GORE ARICA Y PARINACOTA. **Avanzan para conectar el norte de Chile con Brasil y potenciar la proyección hacia el Asia Pacífico**. Noticias, 2016. Disponível em: <https://bit.ly/3n3HAYz>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- GOVERNO DO MATO GROSSO DO SUL. **Plano De Desenvolvimento E Integração Da Faixa De Fronteira/MS**. Campo Grande: SEMAGRO, 2012. Disponível em: <https://bit.ly/3n3HVBl>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- GOVERNO DO MATO GROSSO DO SUL. **Viabilizado pelo Estado, terminal de Porto Murtinho triplicará cargas em 2017**. G1, 06 out. 2016. Disponível em: <https://glo.bo/3tyfC0j>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- GRANSOW, Bettina. Chinese Infrastructure Investment in Latin America: an Assessment of Strategies, Actors and Risks. *Journal of Chinese Political Science*, v. 3, n. 20, p. 267-287, 2015.
- HIDROCARBUROS. **El Complejo Petroquímico de Fertilizantes de Bulo Bulo se potencia con seis nuevas plantas**. Hidrocarburos, 2019. Disponível: <https://glo.bo/3tyfC0j>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- HOURCADE, Odile; ODDONE, Nahuel. Gran Chaco Sudamericano. Un escenario privilegiado para la cooperación transfronteriza. **Informe para Redes Chaco**, 2012. Disponível em: <https://bit.ly/3syqmdQ>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- IBÁ. **Relatório Anual, 2019**. IBÁ, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3tCkQq>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- IBGE. **Agricultura, pecuária e outros**. 2020. Disponível em: <https://bit.ly/32uNdMM>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- ICEX. **El mercado de Fertilizantes en Chile**. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Santiago de Chile, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3n2X9GT>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- IEA. **Global EV Outlook: Towards cross-modal electrification**. IEA, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/2QCvZKP>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- IEA. **Global EV Outlook: Scaling up the transition to electric mobility**. IEA, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3szvkaf>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, Con Área De Control Integrado Paraguay – Brasil**. Ficha de Proyecto, 2020a. Disponível em: <https://bit.ly/2P2C8zk>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Pavimentação Carmelo Peralta - Loma Plata**. Ficha de Proyecto, 2020b. Disponível em: <https://bit.ly/3n0lvRz>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Pavimentación Del Tramo Cruce Centinela - Mariscal Estibarribia - Pozo Hondo - Mision La Paz**. Ficha de Proyecto, 2020c. Disponível em: <https://bit.ly/32uczKG>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Pavimentação Tartagal - Misión La Paz - Pozo Hondo**. Ficha de Proyecto, 2020d. Disponível em: <https://bit.ly/2QBk5AI>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Pavimentación Paso Sico-Peine-Baquedano**. Ficha de Proyecto, 2020e. Disponível em: <https://bit.ly/2P4oOdV>. Acesso em: 25 nov. 2020.

- IIRSA. **Construcción De La Carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa**. Ficha de Proyecto, 2020f. Disponível em: <https://bit.ly/3n2XFoj> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Construcción De La Carretera Ollagüe - Collahuasi**. Ficha de Proyecto, 2020g. Disponível em: <https://bit.ly/3tArXB0> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Ruta Cancosa-Iquique** . Ficha de Proyecto, 2020h. Disponível em: <https://bit.ly/3swHiGf> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Corredor Ferroviário Bioceânico Para A Integração (Trecho Boliviano)**. Ficha de Proyecto, 2020i. Disponível em: <https://bit.ly/3tysrYD> .
- IIRSA. **Recuperação Do Trecho Pozo Colorado - Concepción**. Ficha de Proyecto, 2020j. Disponível em: <https://bit.ly/3ty2hoB> .
- IIRSA. **Pavimentación Del Tramo Puerto Suárez - Mutún**. Ficha de Proyecto, 2020k. Disponível em: <https://bit.ly/3tAHmRM> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Pavimentación De La Ruta Concepción - Vallemí (Rutas A06 Y Py14)**. Ficha de Proyecto, 2020l. Disponível em: <https://bit.ly/32uNJKI> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Pavimentación Del Tramo Carretero Santa Rosa - Capitán Bado (Ruta Nacional Nº 11 - Frontera Con Brasil)**. Ficha de Proyecto, 2020m. Disponível em: <https://bit.ly/32rkXL3> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Pavimentación De La Ruta Curuguaty - Villa Ygatimí - Ypejhú**. Ficha de Proyecto, 2020n. Disponível em: <https://bit.ly/3n3UTiE> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Pavimentación De La Ruta Cruce Guaraní - Corpus Christi - Pindoty Porá**. Ficha de Proyecto, 2020o. Disponível em: <https://bit.ly/3tyYOGu> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Construcción De La Ferrovía Cascavel - Guaira - Dourados – Maracajú**. Ficha Proyecto, 2020p. Disponível em: <https://bit.ly/2QIbcFm> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Conexión Vial - Ferroviaria Motacucito - Mutún - Puerto Busch**. Ficha de Proyecto, 2020q. Disponível em: <https://bit.ly/32wjjaN> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Melhoramento Do Trecho Ferroviário Corumbá - Santos (Sp)**. Ficha de Proyecto, 2020r. Disponível em: <https://bit.ly/3dyu0Ag> . Acesso em: 30 jun. 2020.
- IIRSA. **Construção Das Avenidas Perimetrais Do Porto De Santos E Dragagem**. Ficha de Proyecto, 2020s. Disponível em: <https://bit.ly/3n2Y0r5> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Melhoramento Do Trecho Ferroviário Corumbá - Campo Grande (Trem Do Pantanal)**. Ficha de Proyecto, 2020t. Disponível em: <https://bit.ly/2P63rZG> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Melhoramento Da Navegabilidade Do Rio Paraguai (Assunção - Apa)**. Ficha de Proyecto, 2020u. Disponível em: Disponível em <https://bit.ly/3dxYuC9> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Recuperação E Manutenção Do Canal Tamengo**. Ficha de Proyecto, 2020v. Disponível em: <https://bit.ly/3sCaK94> .
- IIRSA. **Projeto Binacional Para O Melhoramento Da Navegabilidade Do Rio Paraguai, De Confluência À Assunção**. Ficha de Proyecto, 2020w. Disponível em: <https://bit.ly/3mZMYmn> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Aprofundamento Do Calado Do Rio Paraná De Confluência À Rio Da Prata**. Ficha de Proyecto, 2020x. Disponível em: <https://bit.ly/3tLd3Z3> . Acesso em: 25 nov. 2020.

- IIRSA. **Melhoramento Da Navegabilidade Do Rio Alto Paraná (Rio Acima Saltos Del Guairá)**. Ficha de Proyecto, 2020y. Disponível em: <https://bit.ly/3n3Vu3S> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Projeto Binacional De Melhoramento Da Navegabilidade Do Alto Paraná**. Ficha de Proyecto, 2020z. Disponível em: <https://bit.ly/32w6Sf6> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Projeto Binacional De Melhoramento Da Navegabilidade Do Rio Uruguai**. Ficha de Proyecto, 2020aa. Disponível em: <https://bit.ly/2QHbT1H> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- IIRSA. **Melhoramento Da Navegabilidade Do Rio Tietê**. Ficha de Proyecto, 2020ab. Disponível em: <https://bit.ly/3dvXQFb> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- INDEX MUNDI. **Welcome**. Index Mundi, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3swiadZ> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- INFORME PRESIDENCIAL. **Infraestructura, Transporte y Conectividad**. Informe Presidencial, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3n27Gln> . Acesso em: 28 maio 2020.
- IPEA. **Ipea coordena debate na VIII Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico**. IPEA, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/32tJP4j> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- ITAMARATY. **Comunicado de Brasília**. 2000. Disponível em: <https://bit.ly/2QCbRs3> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- ITAMARATY. **Declaração de Assunção Sobre Corredores Bioceânicos**. 2015. Disponível em: <https://bit.ly/32tJQ8N> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- ITAMARATY. **Declaração De Brasília Sobre Corredores Bioceânicos**. Notas à Imprensa. Disponível em: <https://bit.ly/3dz3FBU> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- KELLY, Philip. **Geopolitics of Paraguay: Pivotal Position within a Model of Geopolitics**. Historical Text Archive, 2002. Disponível em: <https://bit.ly/2P3Utfv> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- KELLY, Philip. **Checkerboard and Shatterbelts: The Geopolitics of South America**. Austin: University of Texas Press, 1997.
- LAMOSO, Lisandra. **A exploração de minério de ferro no Brasil e no Mato Grosso do Sul**. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, 2001.
- LAMOSO, Lisandra. Os territórios da mineração sob a lógica da acumulação financeira no capitalismo contemporâneo. **Geusp – Espaço e Tempo**, v. 21, n. 3, p. 718-736, 2017.
- LAUFER, R. Argentina y su asociación estratégica con China en la era Kirchner. **Análisis y Pensamiento Iberoamericano sobre China**, n. 22, 4-24, 2017.
- LEMOS, Mario Luiz Freitas et al. Agregação de Valor na Cadeia de Soja. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **BNDES Setorial**, n. 46, p.167-217, 2017.
- LE BOURLEGAT, Cleonice. Eixos de integração e desenvolvimento, rota de integração latino-americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. **Interações**, v. 20, n. especial, p. 107-123, 2019.
- LONG, Tom.; URDINEZ, Francisco. Status at the Margins: Why Paraguay Recognizes Taiwan and Shuns China. **Foreign Policy Analisis**, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1093/fpa/oraa002>.
- MANUTENÇÃO E SUPRIMENTOS. **Pólo siderúrgico inaugura novo ciclo econômico em Corumbá**. Manutenção e Suprimentos, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/32xkmHH>. Acesso em: 25 nov. 2020.

- MARIANO, Karina; MARIANO, Marcelo. As teorias de integração regional e os estados subnacionais. *Impulso*, v. 13, n. 31, 47-69, 2002.
- MARTINS, Marco Antônio Fávaro. **Terra e mar no pensamento geopolítico argentino: da disputa hegemônica no cenário doméstico a sua influência sobre a Geopolítica do Brasil**. Tese (Doutorado em Integração da América Latina) – Programa de Pós-Graduação Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
- MASI, Fernando; ROJAS, Gustavo. **La inserción internacional de Paraguay en democracia**. Assunção: El Lector, 2019.
- MERCOSUL. **PARLASUL considera prioritário Projeto de Corredor Ferroviário Bioceânico Central**. Parlamento Mercosur, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3txNIlb>. Acesso em: 30 jun. 2020.
- MERCOSUR. **Balanzo Positivo do Paraguai sobre sua Presidência Pro Tempore**. 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3txdupu>. Acesso em: 01 jul. 2020.
- MILET, Paz. La política exterior de Chile: enfoque histórico 1990-2002. *In*: ROSS, César; ARTAZA, Mario. **La política exterior de Chile, 1990 – 2009: del aislamiento a la integración global**. Santiago de Chile: RIL, p. 315-332, 2012.
- MINREL. **Canciller Muñoz recibió en audiencia al Ministro de Comercio Exterior de Brasil**. Sala de Prensa, 2015. Disponível em: <https://bit.ly/3dvsxuo>. Acesso em: 01 jul. 2020.
- MINREL. **Declaración Presidencial sobre la Renovación y el Fortalecimiento de la Integración de América del Sur**. Noticias anteriores, 2019a. Disponível em: <https://bit.ly/3n1DOFS>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- MINREL. **Canciller Ribera se reúne con su homólogo brasileño y se comprometen a fortalecer los vínculos de largo plazo**. Sala de Prensa, 2019b. Disponible: <https://minrel.gob.cl/canciller-ribera-se-reune-con-su-homologo-brasilenoy-se-comprometen-a/minrel/2019-09-05/163219.html>. Acesso em: 01 jul. 2020.
- MINREL. **Clase Magistral del Ministro de Relaciones Exteriores, Herald Muñoz, en la Universidad Central**. Sala de Prensa, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/2P3GgPz>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- MINREL. **Política Exterior de Chile 2030**. Santiago do Chile: Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, 2018. Disponível em: https://minrel.gob.cl/minrel/site/artic/20180201/asocfile/20180201161909/2030_politica_exterior_chile.pdf. Acesso em: 25 nov. 2020.
- MIRANDA, Rubens. Guerra Comercial Estados Unidos x China e o impacto na soja e no milho brasileiro. **Boletim Informativo do Centro de Inteligência do Milho**, n. 95, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3sGQa7L>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- MOTA, Ana Ceci Franco Vidal. **Pólos Mineró-siderúrgicos no Brasil: A Contribuição da Avaliação Ambiental Estratégica no Caso de Corumbá**. 2009. Dissertação (Mestrado em Planejamento Energético) – Programa de Planejamento Energético, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.
- MRE. **El corredor bioceánico convertirá al Chaco paraguayo en el nuevo Canal de Panamá de América del Sur**. Noticias de Embajadas y Consulados, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3txoZ0k>. Acesso em: 29 jun. 2020.
- NOBEL PRIZE. **The Nobel Prize in Chemistry 2019**. The Nobel Prize, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3ttpM2d>. Acesso em: 25 nov. 2020.

- ODEPA. **Celulosa chilena: Avances y perspectivas de su comercio exterior**. Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (Ministério de Agricultura), 2018. Disponível em: <https://bit.ly/2QETimW> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- ORTEGA PRADO, Rodolfo A. **Geopolítica: Aporte del Ejército de Chile**. Santiago: Academia de Guerra, 2013.
- OVANDO, Cristian. Paradiplomacia y actores subnacionales de frontera en Chile desde viejos y nuevos marcos institucionales. **Aldea Mundo**, v. 22, n. 44, 7-16, 2017.
- OVANDO, Cristian; ÁLVAREZ, Gonzalo. La dimensión fronteriza de la política exterior de Chile: inmovilidad y emergencia de nuevas dinámicas. **Estudios Fronterizos**, v. 12, n. 24, p. 75-102, 2011.
- OVIEDO, Eduardo. Argentina: alternancia política y política exterior – la relación con China durante el mandato del presidente Mauricio Macri. **China Hoy**, 40-42, 2017.
- OYARZÚN, Lorena. The Pacific in Chile's Foreign Policy: A Tool to Reinforce Open Regionalism. **Latin American Policy**, v. 9, n. 2, p. 282-303, 2019.
- PETROBRÁS. **Petrobras acelera iniciativas para abertura do mercado de gás**. Petrobrás, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/32xkTJH> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- PIRES, Marcos. Notas Sobre A Parceria Estratégica Brasil – China. IN: SORIA, Adrián; MILET, Paz. (Orgs). **China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales**. San José: FLACSO, 2015, p. 249-275.
- PIRES, Marcos; PAULINO, Luís. Reflexões sobre a hegemonia e a política internacional da China: a iniciativa “cinturão e rota” como uma estratégia de desenvolvimento pacífico. **Relaciones Internacionales**, n. 53, p. 207-228, 2017.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS. **Três Lagoas é oficialmente a Capital Mundial da Celulose**. Três Lagoas: Prefeitura Municipal de Três Lagoas, 2013. Disponível em: <https://bit.ly/3tzf0aM> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- RIBEIRO SILVA, Cristovão Henrique. **Política Industrial Brasileira e a Industrialização de Mato Grosso do Sul no século XXI**. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2016.
- ROJAS, Gustavo. La emergencia de China en América Latina. Cómo pensar el Paraguay en la Cuenta Asiática del Pacífico. **OBEI**, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/2QCy3m3> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- SAFAROV, Alejandro, A. El Territorio como factor dinámico de la integración: La ZICOSUR. **Revista Persona**, 2000. Disponível em: <https://bit.ly/3tAtZRE> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- SAFAROV, Alejandro. A paradiplomacia do Noroeste Argentino: o caso ZICOSUR. **Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión**, v.7, n.14, 2019.
- SANTAROSA, Felipe. **Rivalidade e integração nas relações chileno-peruanas: implicações para a política externa**. Brasília: FUNAG, 2012.
- SANTA GADEA, Rosário. Integración Suramericana y Globalización: El papel de la infraestructura. **Revista de La Integración**, v. 1, n. 2, 2008.
- SANTOS, Maureen; GLASS, Verena (Orgs.). **Altas do agronegócio: fatos e números sobre as corporações que controlam o que comemos**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3dChJLb> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- SCHULZ, Carsten-Andreas; ROJAS, Federico. Chile as a transpacific bridge: brokerage and social capital in the Pacific Basin. **Geopolitics**, 2020. DOI: <https://bit.ly/3mZ98Fi> .

- SEMAGRO. **Governador assume compromisso de acelerar liberação dos recursos para corredor bioceânico.** Geral, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/32rxAWk> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- SENADO FEDERAL. **53ª reunião da CRE.** Brasília: Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal, 2019a. Disponível em: <https://bit.ly/3ndqMp3> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- SENADO FEDERAL. **Requerimento nº 424, de 2019.** Brasília: Projetos e Matérias, 2019b. Disponível em: <https://bit.ly/3dz4Tgu> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- SEVERO, Luciano; LIMA, Los 15 Años del Focem. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, Brasília, DF, 2020.
- SERVICIO NACIONAL DE GEOLOGÍA Y MINERÍA. **Anuario de la Minería de Chile.** 2017. Disponível em: <https://bit.ly/2QIXzWQ> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- SIMONOFF, Alejandro. Giros en las estrategias de inserción argentina a partir de la presidencia de Mauricio Macri. **Revista Conjuntura Austral**, v.7, n. 37, p. 40-51, 2016.
- STRÖBELE-GREGOR, Juliana. Litio en Bolivia. El plan gubernamental de producción e industrialización del litio, escenarios de conflictos sociales y ecológicos, y dimensiones de desigualdad social. **DesiguALdades.net Research Network on Interdependent Inequalities in Latin America Working Paper**, n. 14, 2012.
- THE DIALOGUE. **China-Latin America Finance Database.** 2020. Disponível em: <https://bit.ly/2QIcGzt> . Acesso em: 28 maio 2020.
- TRAVASSOS, Mário. **Projeção Continental do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1931.
- TRADEMAP. Disponível em: <https://bit.ly/32w9dXq> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- UEMS. **UniRila. Mídia e Ciência,** 2019. Disponível em: <http://www.uems.br/midiaciencia/unirila/>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- ÚLTIMA HORA. Paraguay solicita ingresar como observador en la Alianza del Pacífico. **Última Hora.** 08 maio 2013. Disponível em: <https://bit.ly/3tCAN1o> . Acesso em: 26 jan. 2019.
- UNASUL. **Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.** Montevideú: IIRSA, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/3sytp5R> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- UNASUL. **Declaración especial de las Ministras y Ministros del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento.** Buenos Aires: Unasul. 2017a. Disponível em: <https://bit.ly/3n2Tnx4> . Acesso em: 25 nov. 2020. Acesso em: 25 nov. 2020.
- UNASUL. **Declaración de las Ministras y Ministros del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento.** Buenos Aires: Unasul 2017b. <https://bit.ly/3n2Tnx4> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- UNASUL. **Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración Revisión Quinquenal.** Buenos Aires: COSIPLAN. 2017c. Disponível em: <https://bit.ly/3n9P5nK> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- UNASUL. **Calendario preliminar de actividades – Cosiplan, 2018.** Buenos Aires: COSIPLAN, 2017d. Disponível em: <https://bit.ly/3tAvsHE> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- UNASUL. **Plan de Acción Estratégico 2012-2022 ajustado a 2017.** Buenos Aires: COSIPLAN, 2017e. Disponível em: <https://bit.ly/32wLaHU> . Acesso em: 25 nov. 2020.

- United States Department of Agriculture (USDA). **Livestock and Poultry**: World Markets and Trade. United States Department of Agriculture, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3n2advT> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- USGS (2019). Mineral commodity summaries. United States Geological Survey, 2019. <https://on.doi.gov/2QEUKFU>
- VADELL, Javier. El Foro China-CELAC y el nuevo regionalismo para un mundo multipolar: desafíos para la Cooperación ur-Sur'. **Carta Internacional**, v. 13, n. 1, 2018.
- VALE. **Estrada de Ferro Carajás**: o caminho onde passa a nossa riqueza. Vale, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/2QFrXL2> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- VÁZQUEZ, Fabricio. Las reconfiguraciones territoriales del Chaco paraguayo: Entre espacio nacional y espacio mundial. **Población y Desarrollo**, n. 28, p. 69-82, 2005.
- VELILLA DE ARELLAGA, Julia. **Paraguay: un destino geopolítico**. Asunción: Instituto Paraguayo de Estudios Geopolíticos y Relaciones Internacionales, 1982
- VELLOSO, João Paulo dos Reis (Coord.). **Estratégia de Implantação do Carro Elétrico no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Altos Estudos, 2010. Disponível em: <https://bit.ly/3n1zExG> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- VIEGAS, Anderson. Venda de fábrica de fertilizantes da Petrobras em MS para empresa russa deve ser fechada até setembro, diz senadora. **G1**, Campo Grande, 17 jun. 2019. Disponível em: <https://glo.bo/3tzME06> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- WORLD BANK. **Commodity Markets Outlook. The Role of Substitution in Commodity Demand**. Washington: World Bank, 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3n2ahM9> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- YLB. **Breve reseña histórica**. La Paz: YLB, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3dw0BGx> . Acesso em: 25 nov. 2020.
- YOUKEE, Mat. Paraguay's agribusiness pushes for China market access. **Diálogo Chino**, 8 nov. 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3tLfTxb> . Acesso em: 28 maio 2020.
- ZICOSUR. **Objetivos**. Zicosur, 2020a. Disponível em: <https://bit.ly/3tyw00X> . Acesso em: 27 jun. 2020.
- ZICOSUR. **Acerca de Zicosur**. Zicosur, 2020b. Disponível em: <https://bit.ly/3sz8M9m> . Acesso em: 27 jun. 2020.

OS AUTORES

PEDRO SILVA BARROS

É técnico de planejamento e pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) desde 2009. Atualmente (2021), é editor da revista Tempo do Mundo e coordenador do projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul, ambos do Ipea. Entre 2015 e 2018, foi diretor de assuntos econômicos da União de Nações Sul-Americanas (Unasul), servindo em sua Secretaria Geral em Quito, Equador. Foi professor do departamento de economia da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) e da Universidad de Los Hemisferios (Quito, Equador). Concluiu o Programa de Pós-Doutorado no Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo (FEA-USP). É doutor em ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo (PROLAM-USP), onde também realizou estágio pós-doutoral. É mestre em economia política (PUC-SP), bacharel em ciências econômicas (USP) e bacharel em direito (USP).

RAPHAEL PADULA

É coordenador e Professor Permanente da Pós-Graduação em Economia Política Internacional (PEPI) do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professor Associado da UFRJ, desde 2009, da área de Economia Política Internacional. Graduado em Ciências Econômicas pela UFRJ (2003), Mestre (2005) e Doutor (2010) em Engenharia de Produção pela COPPE-UFRJ. Pesquisador-Bolsista do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) no Projeto: Integração Regional: O Brasil e a América do Sul. Editor da revista Oikos desde 2002. Membro dos grupos de pesquisa registrados no CNPq "O poder global e a geopolítica do capitalismo" e "A inserção internacional brasileira: projeção global e regional".

LUCIANO WEXELL SEVERO

É professor do curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA) desde 2011, e do Programa de Pós-Graduação em Integração Contemporânea da América Latina (PPG-ICAL) desde 2017. Doutor em Economia Política Internacional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em 2015. Bolsista-pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) no projeto "Integração Regional: o Brasil e a América do Sul" desde 2018. Assessor do Banco de Comércio Exterior da Venezuela - Bancoex (2004-05), Coordenador de projetos da ALBA no Ministério de Indústrias Básicas e Mineração da Venezuela (2005-07) e Assessor do presidente da Federação das Câmaras de Comércio e Indústria da América do Sul (2008-11). Coordenador do Observatório da Integração Econômica da América do Sul -OBIESUR e da revista La Espada.

SOFÍA ESCOBAR SAMURIO

É Doutoranda em Economia na Universidade de Brasília (UnB) e Mestre em Relações Internacionais pela Pontifícia Universidade Católica (PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2018). Possui graduação em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Integração Latino-Americana (UNILA, Foz do Iguaçu, 2014) e em Relações Internacionais pela Universidad de la República (UdelaR, Montevideo, 2011). É bolsista pesquisadora no Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) na Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Política Internacional (Dinte) no projeto Integração Regional: O Brasil e a América do Sul. Membro do Corpo Editorial da Revista Tempo do Mundo do Ipea. Membro do Observatório da Integração Econômica da América do Sul (OBIESUL) e do Corpo Editorial da Revista La Espada (projeto de extensão da UNILA).

JULIA DE SOUZA BORBA GONÇALVES

Pesquisadora bolsista na Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), vinculada ao projeto "Integração Regional: o Brasil e a América do Sul". Bacharela em Relações Internacionais pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (Unesp) e Mestra em Relações Internacionais pelo Programa de Pós-Graduação San Tiago Dantas (UNESP/UNICAMP/PUC-SP), onde obteve bolsa CAPES durante todo o curso de mestrado. Desde 2014 é membro da Rede de Pesquisa sobre Regionalismo e Política Externa (REPRI), sendo pesquisadora do Observatório de Regionalismo (ODR) e do Laboratório de Novas Tecnologias de Pesquisa em Relações Internacionais (LANTRI). Desde 2019 é associada à Red Colombiana de Relaciones Internacionales (RedIntercol).

“Desde a Zicosul, consideramos o Corredor Rodoviário Bioceânico como uma ferramenta fundamental para a integração e o desenvolvimento em nossa macrorregião, que incrementará nosso comércio regional e o conectará com mercados internacionais, com maior geração de emprego e aumento da competitividade. Os benefícios econômicos do Corredor redundarão na melhoria da qualidade de vida das nossas populações. O projeto é chave para o fortalecimento das relações políticas e da estrutura produtiva, além de melhoria significativa de nossa Infraestrutura”.

Mariano Fernández, Secretário Pro-Tempore da Zona de Integração do Centro-Oeste Sul-americano (Zicosul) e Secretário de Relações Internacionais do Governo da Província de Tucumán, Argentina.

“Há cinco anos, os presidentes de Argentina, Brasil, Chile e Paraguai assinaram a Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos, no contexto do elevado interesse dos estados do Centro-Oeste brasileiro em conectar-se com os mercados asiáticos por meio dos portos do Pacífico. Nesse documento, nossos presidentes assinalaram que se avanzaria gradualmente com uma política de “convergência na diversidade” para aproximar os países do Atlântico com os do Pacífico, a Aliança do Pacífico com o Mercosul. Mas o mundo mudou em 2020, as crises econômica e sanitária se instalaram como um desafio e uma realidade que nos convoca com maiores urgências, nos obriga a refletir sobre os caminhos da economia mundial e a tomar as medidas necessárias para que nossos países possam voltar a fortalecer-se nesse novo cenário. Existe aqui uma grande oportunidade e um grande desafio para que o trabalho no Corredor Bioceânico se oriente com maior impulso no sentido da integração regional e a formação de cadeias regionais de valor, aumentando a resiliência de nossos processos produtivos, desenvolvendo estratégias empresariais para exportar nossos produtos para a Ásia e, com isso, dirigir-nos para uma menor dependência de nossas economias das exportações de recursos naturais. Devemos estar orgulhosos do compromisso e do esforço que os governos e as equipes técnicas realizam, assim como dos avanços que virão. As ações apontam para o crescimento econômico, a criação de novas oportunidades de negócios e a geração de empregos na zona do Corredor Bioceânico”.

Viviana Araneda Urbina, Chefa da Divisão de Cadeias Globais de Valor da Subsecretaria de Relações Econômicas Internacionais, Ministério de Relações Exteriores do Chile

“Parabéns pelo relevante livro, que reúne estudos complementares sobre distintos aspectos do Corredor Rodoviário Bioceânico. O conjunto de obras de infraestrutura permitirá explorar a posição geográfica estratégica do Paraguai na América do Sul e integrar áreas relativamente apartadas das regiões desenvolvidas. Espera-se que, em poucos anos, o Chaco Paraguaio esteja incorporado a uma nova dinâmica econômica, melhor conectado com o grande Chaco Sul-americano, o Centro-Oeste brasileiro, o Noroeste argentino e o Norte chileno, assim como também com o Sul da Bolívia”

Oscar Cáceres Zotti, Diretor Geral de Comércio Interior da Subsecretaria de Estado de Comércio e Serviços, do Ministério de Indústria e Comércio do Paraguai

“Leitura essencial para atualização sobre o Corredor Bioceânico. Destaca-se pelo caráter original, colaborativo e rigoroso da obra”

Ruberval Franco Maciel, Professor da UEMS, UniRila/UEMS na Rota

