

A ligação bioceânica e sua importância para a economia brasileira

Daniel Claudino dos Santos

Faculdade de Tecnologia Rubens Lara

Ailton Jose Santos da Silva

Faculdade de Tecnologia Rubens Lara

Nereu Rodrigues Moreira

Faculdade de Tecnologia Rubens Lara

RESUMO

Esta pesquisa irá apresentar o projeto de ligação bioceânica entre os oceanos Atlântico e Pacífico, que está sendo conduzido pelo Brasil, Argentina, Chile e Paraguai. É um projeto de grande importância para a geopolítica sul-americana uma vez que irá permitir uma melhor integração da região, principalmente para esses quatro países que conduzem o projeto. Neste estudo, inicialmente, será discutido o consequente impacto no Brasil que a dependência do uso dos portos do Atlântico traz e, quais são as perspectivas do projeto para o país, em seguida, será apresentado o projeto do corredor bioceânico, sua situação atual no que diz respeito a sua implantação e, será enfatizada a importância que o projeto trará para a economia regional e de forma mais específica os benefícios que resultarão para o Brasil. O encurtamento das distâncias das rotas marítimas entre o país e os mercados asiáticos, principais destinos dos produtos brasileiros, fará com que haja reduções nos custos logísticos de transporte e os produtos nacionais, com isso, poderão ter maiores vantagens competitivas diante dos concorrentes internacionais.

Palavras-chave: Ligação bioceânica, Integração regional, Geopolítica sul-americana.

1 INTRODUÇÃO

A integração do continente sul-americano antigo sonho desde o Congresso do Panamá, convocado por Simón Bolívar, em 1826, sempre esteve muito longe de se tornar uma realidade. Grande parte da dificuldade em tornar efetiva essa integração se deve às características do espaço geográfico que não auxilia a maior aproximação entre os países que dividem o espaço sul-americano.

Ao estudar a geopolítica da América do Sul pode-se com clareza verificar os distintos interesses dos três grandes blocos geopolíticos que compõem o espaço sul-americano: ao norte a Venezuela, parte da Colômbia e as Guianas são atraídas para o oceano Atlântico Norte e o mar do Caribe; ao oeste parte da Colômbia, Equador, Peru e Chile têm no Pacífico o seu maior interesse; e ao leste Brasil, Uruguai e Argentina, debruçados sobre o Atlântico Sul, tendem a voltar os seus olhos apenas para o Atlântico. Paraguai e Bolívia, dois países mediterrâneos são totalmente dependentes dos seus vizinhos para ter acesso ao mar, tanto para o leste, bem como para o oeste. Acrescenta-se a isso a existência de dois grandes obstáculos que limitam a circulação dentro do espaço sul-americano; a cordilheira dos Andes e a floresta tropical Amazônica.



Nos últimos anos o crescente aumento no volume do comércio internacional e acirrada concorrência existente entre os diferentes “players” de mercado acelerou projetos existentes, mas que não tinham sido colocados em ação. A integração regional da América do Sul deixou de ser apenas um antigo desejo de melhor convivência entre os povos sul-americanos para tornar-se uma necessidade de sobrevivência econômica diante dos atuais caminhos da globalização.

O presente trabalho tem por objetivo apresentar o projeto de ligação dos oceanos Atlântico e Pacífico, a chamada ligação bioceânica, que está sendo conduzido pelo Brasil, Argentina, Paraguai e Chile. A pesquisa discorrerá ainda, sobre as implicações logísticas desse projeto e identificará os benefícios econômicos e sociais que serão por ele gerados.

2 LIGAÇÃO BIOCEÂNICA: PERSPECTIVAS PARA O BRASIL

De acordo com Raddatz, *et al* (2014), os produtos brasileiros vêm com o passar dos anos sofrendo uma perda significativa de competitividade, produtos esses, oriundos do Mato Grosso, Mato Grosso do sul, Rondônia, da parte sul do Amazonas e do Acre. Essa perda ocorre não somente por conta da falta de infraestrutura no país, com o já conhecido problema dos longos percursos rodoviários, do lamentável estado de conservação das estradas brasileiras, dos congestionamentos nos portos ou, ainda, por conta das elevadas tarifas portuárias, que são consideradas como uma das mais altas do mundo. Soma-se a tudo isso o fato das exportações brasileiras serem muito dependentes do uso dos portos do Oceano Atlântico, localizados a uma grande distância dos mercados asiáticos principais destinos de exportação dos produtos do Brasil.

Como infere (Raddatz, *et al*, 2014), devido à complexidade das questões que envolvem o comércio no país, compreende-se como um importante capítulo para seu desenvolvimento, como membro atuante da economia global, a criação de meios para se alcançar uma melhor e maior comercialização de seus produtos. O projeto do corredor, rota ou ligação bioceânica, projeto este fomentado, justamente, dentre outros, pela incessante busca por competitividade e desenvolvimento econômico, pode ser utilizado como uma ferramenta para que o Brasil possa alcançar seus objetivos comerciais.

Segundo (RADDATZ, *et al*, 2014), para o território brasileiro a Rota Bioceânica compreende um projeto que tem por intuito promover a diminuição das distâncias entre o setor nacional de produção e os mercados consumidores externos. Para a economia brasileira as exportações compreendem um elemento de suma importância, pois parte da produção nacional, principalmente a de commodities, tem o mercado asiático como principal destino das suas exportações.

De acordo com Cabrera, *et al* (2018), as rotas utilizadas têm origem exclusivamente nos portos localizados no Oceano Atlântico, contornando o continente africano, ou cruzando o canal do Panamá para então chegar aos mercados consumidores asiáticos. Por conta do tempo de viagem, o custo das

mercadorias encarecem por conta do valor do frete. O projeto da Ligação Bioceânica tem justamente, como principal objetivo amenizar tal problemática, implementando via portos do Oceano Pacífico, um trajeto menor até o continente asiático, o que reduziria as distâncias, economizando, com isso, o custo do transporte dos produtos e tornando-os mais competitivos.

3 O CORREDOR BIOCEÂNICO

De acordo com (RADDATZ, *et al*, 2014) devido aos investimentos constantes em tecnologias ligadas aos transportes, assim como, em infraestrutura, as fronteiras geográficas entre países, cidades e estados cada vez mais estão sendo encurtadas. Diante dessa constatação, um desenvolvimento econômico em maior escala pode se tornar uma realidade, o que significa ganho não somente dentro da linha econômica mas, também, avanços de ordem operacional, crescimento no campo da infraestrutura, na zona de integração regional e, sobretudo, significa a presença do setor logístico em peso, que atende um investimento a altura que um país continental exige.

Segundo (OLIVEIRA, 2011), tendo o impulsionamento do desenvolvimento de uma região como objetivo, investimentos somente em transportes não compreendem uma estratégia boa o suficiente, portanto, ações complementares se fazem necessárias. Logo, investimentos adicionais em infraestrutura de transportes são indispensáveis para se alcançar o desenvolvimento pretendido, sendo possíveis alternativas as ligações, corredores ou rotas de transporte.

Como infere Raddatz, *et al* (2014), os corredores de transporte, se utilizando de modernos sistemas operacionais e de infraestrutura, fazendo, dessa forma, a ligação entre as áreas produtoras e as áreas consumidoras, compreendem-se como um segmento do sistema de transporte. O intuito da criação de corredores de transporte, de acordo com (BARAT, 1978, p.301), na perspectiva do mercado interno, tem por objetivo não somente atuar na comercialização dos densos fluxos de mercadorias (cereais, petróleo, minério etc.), mas também na questão de seu manuseio, transporte e armazenagem, permitindo um paulatino aumento no que se refere a integração das regiões abastecedoras de matérias primas e alimentos com os centros industriais.

De acordo com Cabrera, *et al* (2018), o comércio entre os países vizinhos compreende o propósito da existência desses corredores, facilitando, dessa forma, o acesso daqueles entre os quais não exista acesso, possibilitando, com isso, para os principais exportadores, a existência de uma vantagem competitiva sobre os portos do Atlântico, integrando, dessa forma, um comércio promissor.

Como infere (DOS SANTOS; CAETANO, 2020), com o intuito de promover e incentivar, na América do Sul, a integração entre países, por meio da integração física entre eles, nasce o projeto da ligação Bioceânica, a partir da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul – Americana – IIRSA, que compreende uma idealização em conjunto entre governos dos 12 países sul-americanos:



Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela.

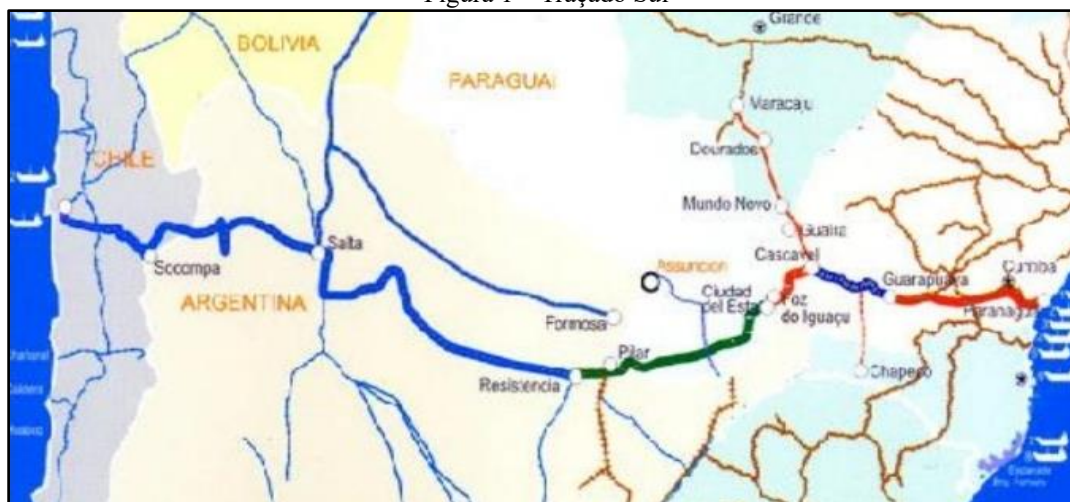
De acordo com (CAMPOS; FARIA, 2022), em solo brasileiro, o projeto que teve seu início no ano de 2000, junto a cúpula dos presidentes sul-americanos assume uma das maiores estradas do mundo, o projeto avança por aproximadamente 3.500 km, cobrindo as cidades do interior de São Paulo, segundo o site Campo Grande News, (2023, n.p), na linha principal, dentro do conceito estratégico para o Brasil, o projeto se estende na região do mato grosso do sul, entrando nas cidades de Porto Murтинho, Jardim, Caracol, Bela Vista, Guia Lopes da Laguna, Nioaque, Sidrolândia e Campo Grande.

De acordo com. (Raddatz *et al*,2014), o projeto da ligação bioceânica, ligando o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico, na América do Sul se divide em três traçados, o traçado sul, central e o traçado norte, estes sendo chamados de corredores, rotas ou ligações bioceânicas, a seguir estes serão aqui detalhados.

3.1 TRAÇADO SUL

Como mostra (RADDATZ, *et al*, 2014), construído para o transporte de carga entre a Argentina e o Chile, este, compreende a primeira travessia bioceânica, nomeada de Aconcágua. O modal ferroviário foi o primeiro modal utilizado para o transporte de passageiros e cargas entre esses países. Detentora da menor distância entre os portos do Pacífico e Atlântico e, também da melhor infraestrutura, a travessia vai de Valparaíso no Chile até o porto de Rio Grande no Brasil, contando com aproximadamente 2.200 km de extensão. Durante o inverno, de julho a setembro, essa rota tem de lidar com desafios como temperaturas de até -20°C , contando com constantes nevascas e avalanches, se tornando obrigatório o uso de correntes em todos os veículos, a passagem, nesses casos, fica bloqueada por até 20 dias. A rota possui um trecho de 22 km de descida, na descida da Cordilheira dos Andes pela Serra do Caracol (Aconcágua), um trecho com penhascos e curvas acentuadas, um dos pontos mais perigosos do trajeto que conta com 180km da travessia da cordilheira. Tendo um clima favorável, um veículo de carga leva em média 6 horas para fazer esse percurso a uma média de 30km/h. O traçado dessa rota é apresentado na Figura 1.

Figura 1 – Traçado Sul



Fonte:Rezende (2010)

3.2 TRAÇADO CENTRAL

Na região central do Brasil localiza-se o segundo corredor bioceânico, com aproximadamente 3.500km de extensão, a travessia se deu por meio um acordo entre o Brasil, Chile, Bolívia e a IIRSA. Assim como no corredor sul, um desafio enfrentado por esta rota é o clima, pois esta, que conta com aproximadamente 200 km de travessia pela cordilheira, enfrenta temperaturas que chegam a -10° C, também, necessitando em algumas épocas da utilização de correntes. Localizando-se, em meio aos principais polos produtores do país, esta rota, para os commodities agrícolas, possui um dos melhores potenciais logísticos. (Raddatz, *et al*, 2014).

O principal desafio enfrentado por essa rota compreende a falta de segurança no transporte rodoviário, na travessia em território Boliviano, pois nesse trecho a travessia consegue ser mais insegura do que no Brasil. (Raddatz, *et al*, 2014), Um dos principais fatores que desmotivam o uso desta rota, compreende, justamente, a falta de segurança, devido à grande incidência de roubos de cargas, crime este, geralmente praticado por quadrilhas denominadas de “Piratas Bolivianos”. A cobrança de pedágios nos perímetros de cada cidade ou o trancamento do trânsito por meio de barreiras, lamentavelmente, são empecilhos criados pelos governantes dos municípios situados ao longo da rota, Devido à falta de contingente o suficiente e da falta de estrutura para impedir a ação dessas quadrilhas, a polícia se torna ineficiente e, em consequência disso, ocorre uma elevação no custo do transporte internacional. O traçado dessa rota é apresentado a seguir na Figura 2.

Figura 2 – Traçado Central



Fonte: Klein (2011)

3.3 TRAÇADO NORTE

Ligando a cidade do Rio Branco no Estado do Acre À Matarani e Ilo no Peru, o terceiro e, inaugurado recentemente corredor bioceânico, de acordo com o que mostra Raddatz, *et al* (2014), compreende uma nova opção com pouco controle aduaneiro para o transporte de cargas. Neste, de maneira diferente aos corredores central e sul, em suas estradas a temperatura mínima alcançada é de -5°C , o que torna menos provável a ocorrência de nevascas e avalanches. O corredor norte, em toda sua extensão, exceto pela existência de uma balsa na divisa dos Estados de Rondônia e do Acre, sobre o Rio Madeira, conta com toda uma estrutura de pavimentação.

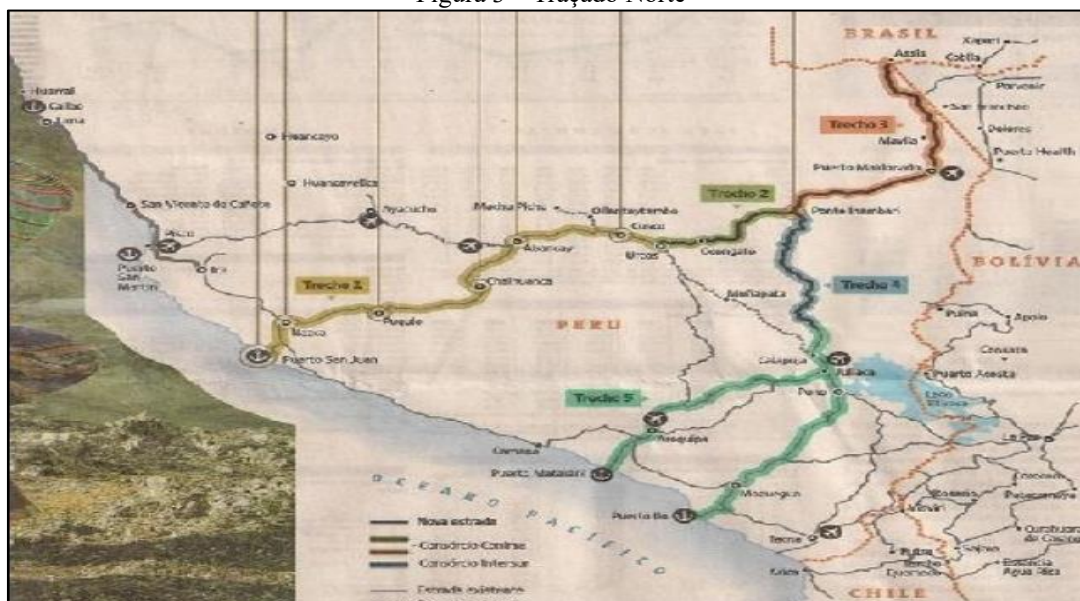
De acordo com (RADDATZ *et al*, 2014), tendo como destino a tríplice fronteira com a Bolívia e o Peru, a rota inicia-se em Porto Velho (RO) por meio da BR-364 e continua passando por Rio Branco no Acre pela BR-317. Realizada por meio das selvas amazônicas e pelos picos andinos, a travessia desse corredor possui, através da cordilheira 170 km de cruzamento sendo, estes, usados mais para a movimentação turística do que para o transporte de cargas. Esta, compreende, aos produtos do norte do Mato Grosso que possuem como destino o mercado Asiático, uma alternativa viável, esta travessia localiza-se a uma distância de cerca de 2700 km dos portos do Chile, estes, que, possuem uma capacidade ociosa de aproximadamente 50% e, ainda, possuem a mesma profundidade que os principais portos brasileiros, entre 10 e 14 metros, ainda, esses oferecem algumas vantagens, como a economia de tempo.

Como evidência Raddatz, *et al* (2014), a estrada do Pacífico, em terras peruanas, segue por rotas distintas, uma em direção ao porto de Matarani, seguindo pelo Lago Titicaca, se utilizando da rodovia PE-034 e, pela PE036 ao porto de Ilo. A outra rota, segue pela rodovia PE-030 passando por Nazca e Cuzco, em direção ao porto de San Juan de Marcona. A cidade de Rio Branco no Acre pela rodovia BR 317, compreende o ponto de partida da saída ao norte do país, são apenas pouco mais de 300 km do estado do Acre até a fronteira com o Peru. Dentro da Amazônia há, ainda, nesta rota uma bifurcação, um

ramal segue em direção ao Lago Titicaca na cidade de Puno levando até os portos de Matarani e Ilo, o outro vai em direção a Cuco, passando por Nazca e terminando no Pacífico. De acordo com (Raddatz; et al 2014), ocupando uma posição estratégica, o Acre possui uma rota de 6 dias para chegar a Ásia, também sendo uma rota mais barata, pois exclui a necessidade de se utilizar a travessia do canal do Panamá e assim evitando-se o pagamento de suas taxas. O traçado dessa rota é apresentado na Figura 3.

De acordo com (Raddatz, et al, 2014), a travessia da Amazônia na Cordilheira dos Andes, demanda de uma atenção redobrada de quem por ela transita, justamente pelo fato de ser uma realidade muito recente e, que ainda demanda de muito ajustamento para pôr, de fato, em funcionamento, por esta rota, as importações e exportações. O maior obstáculo para esse tipo de transporte de carga, compreende justamente a barreira natural da Cordilheira que acomete todos os acessos ao Pacífico, com uma extensão de 8000 km e 160km de largura contando com invernos rigorosos. Dentre os cuidados que devem ser tomados por quem utiliza esta travessia, o principal é com relação à mudança climática, pois na floresta sendo em média 30 graus, o clima é quente e úmido, já quando se alcançam 4.725 metros acima do nível do mar, o ar é seco e rarefeito e em média a temperatura é de -5 graus.

Figura 3 – Traçado Norte



Fonte: Brito (2009)

4 ASPECTOS LOGÍSTICOS DO PROJETO

No aspecto do tempo de viagem, o projeto encolhe em 17 dias o transporte de commodities para Ásia e Oceania. É um caminho significativo para o alívio do Porto de Santos (SP), diminuindo a distância e tempo para as exportações e importações brasileiras entre mercados potenciais na Ásia, Oceania e Costa Oeste dos Estados Unidos pela rota Pacífico. (ALMEIDA, s.d)



Engatando novamente nas perspectivas para o centro oeste brasileiro, como infere (CONSTANTINO, *etal*, 2023), o projeto move a promessa de transformação de Mato Grosso do Sul em um hub logístico ou, um centro de distribuição de mercadorias, uma vez que, o percurso pode atrair investimentos estrangeiros estimulando, dessa forma a formação de parcerias, o desenvolvimento regional e a integração.

Segundo a Newsletter Dourados agora (2023, n.p), a região centro oeste move o país no campo da produção agrícola, podendo reduzir para cerca de 12 dias a menos, ou seja em 23% o tempo de viagem para a China, por exemplo. Diferente do antigo circuito utilizado, já mencionado anteriormente que se utilizava para chegar a Ásia, do canal do Panamá e etc. O novo, utiliza como eixo central o Chaco paraguaio, diminuindo consideravelmente o trajeto, sendo inclusive chamado de Canal do Panamá terrestre.

De acordo com (CAMPOS; FARIA, 2022), o corredor bioceânico, ainda, com o objetivo de impulsionar a movimentação de produtos, construirá no município de Porto Murtinho (MS) situado na parte sul do Pantanal, às margens do rio Paraguai, território de fronteira entre Brasil e Paraguai, uma ponte rodoviária, contando com estradas e alfândegas, que ligará o Brasil à cidade Carmelo Peralta no Paraguai. Porto Murtinho conta com aproximadamente 15 mil habitantes, dos quais, vivem majoritariamente do turismo de pesca 80% da população. Tal empreendimento, orçado na casa de 75 milhões de dólares, tem, para sua construção, o aporte da Itaipu Binacional.

De acordo com a Newsletter Dourados agora (2023, n.p), o projeto denominado Ponte Binacional, tem a possibilidade de reduzir em duas semanas a distância para a Ásia nas exportações brasileiras. Levantando dados referente ao impacto na movimentação de produtos, nota-se que a produção de grãos no Mato Grosso do Sul ultrapassa em mais de quatro vezes a de toda produção do Paraguai, logo, para o escoamento de sua produção o corredor significará uma redução de 25% a 30% em seus custos.

Como mostra Asato, *et al* (2019), enfatizando o viés logístico do projeto, é pertinente abordar que de acordo com o Sindicato de Transporte e Logística de Mato Grosso do Sul (SETLOG/MS, s.d.), por meio do grande empreendimento da construção da Ponte Binacional, e toda a consequente integração entre Brasil, Paraguai e Chile que será possibilitada, para as exportações o corredor poderá contar com uma redução de até 12% no frete. Com essa ponte, ou seja, com a quebra dessa barreira geográfica, discutem-se, não somente questões relacionadas às exportações de produtos e a diminuição de rota marítima para outros continentes, mas, também, em territórios paraguaios, discutem-se procedimentos que tornem mais viável a pavimentação de rodovias (aproximadamente de 500km), e na Argentina outros 24km, tendo primeiro como intuito, justamente, facilitar a logística e, em segundo, na extensão de todo o corredor impulsionar o turismo.



5 CORREDOR BIOCEÂNICO: ASPECTOS ECONÔMICOS

De acordo com o site Correio do Estado (2020, n.p), partindo do propósito da criação da Ligação Bioceânica, que consiste, justamente, em trazer uma melhora nos processos de exportação por meio da implementação de um trajeto mais eficiente, dentro dessa linha das exportações, há de mencionar que o Estado Sul-Mato-Grossense, será o mais beneficiado em

virtude da rota, devido ao potencial elevado de movimentação que possui, com a Rota, a demanda dos países Asiáticos pelos produtos Sul-mato-grossenses, tais como, Peixes, Frangos e Suínos aumentará e, conseqüentemente, às exportações do estado aumentarão. De acordo com um estudo realizado pela Federação das Indústrias do Mato Grosso do Sul (FIEMS), tal potencial poderá atingir a ordem de 1,5 bilhão por ano.

Ainda, segundo o site Correio do Estado (2020, n.p), como mostram dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), de 2015 a 2020 metade das exportações do Mato Grosso do Sul seguiram em direção a China e para a ilha de Hong Kong, estando, açúcares de beterraba e de cana, milho, pastas químicas de madeira, soja, sacarose e carne bovina, entre os principais produtos exportados e, neste mesmo período, 13% das exportações tiveram como destino, países como Tailândia, Japão, Coreia do Sul e Malásia.

De acordo com o site ms.gov.br (2024, n.p), apontado pelo secretário Jaime Verruck da Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEMADESC), durante o ano de 2023, por volta de US\$ 6,5 bilhões das saídas sul-mato-grossenses foram conduzidas para a Ásia e nações ligadas a rota bioceânica, o acúmulo total desse volume nas exportações gerais reúne US\$ 10,5 bilhões.

Segundo dados do site Rotabioceanica.com.br (2021, n.p), em efeito da alta população dos países como a China, com dimensão de 1,443 bilhões de habitantes, seguido pela Índia, representando 1,366 bilhões, é gerada uma grande procura pelos produtos produzidos no Brasil.

Ainda, de acordo com o site ms.gov.br (2024, n.p), tomando aspectos mais atuais e olhando para os dados da (Carta de Conjuntura) do Comércio Exterior compilada pela (SEMADESC) é possível sinalizar o crescimento do setor agrícola no primeiro trimestre de 2024 tendo como base o primeiro trimestre de 2023, pois, analisando esta relação, é possível notar um aumento de 4,5% nas exportações, que sugerem US\$ 2,185 bilhões no trimestre.

De acordo com o site ms.gov.br (2024, n.p), para o secretário Jaime Verruck, da SEMADESC, os números do primeiro trimestre de 2024, compreendem bons indicativos no campo do comércio exterior, a venda de Soja alcançou uma alta de 19,95%, com relação a 2023, um acúmulo de US\$ 642.200.455,00, produtos como Celulose e Carne Bovina Congelada, também obtiveram aumento, mas,

o açúcar foi o produto que obteve o maior percentual de aumento na tabela: 67,12% somando US\$ 163.853.009.000.

Quanto aos principais destinos dos produtos sul-mato-grossenses, como aborda o site ms.gov.br (2024, n.p), o país que mantém o posto de liderança no ranking é a china, que inclusive, no primeiro trimestre de 2024, ampliou sua participação nas compras, beirando 44,21% do total (US\$ 924.576.014,21). Os Estados Unidos segue na segunda posição com (US\$ 124.449.845,00, ou 5,95%), na frente de países como a Holanda, indonésia e Índia, este que, assume o quinto lugar nesse ranking, a Argentina se encontra na sexta posição, pois, reduziu o nível de compras do Mato Grosso do Sul em 47,7%, no trimestre passado em relação ao início de 2023.

6 CORREDOR BIOCEÂNICO E A INTEGRAÇÃO REGIONAL

Colocando em pauta, a integração regional entre as fronteiras brasileiras e as políticas públicas específicas que a envolvem, como mostra (DOS SANTOS; CAETANO, 2020), é pertinente indicar o Programa de Desenvolvimento Social da Faixa de Fronteira (PDFF), e os projetos da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) criada em 2000.

De acordo com (HONORIO, 2013), pode-se considerar a IIRSA como o primeiro movimento do regionalismo sul-americano com o foco direcionado a consolidação de iniciativas de integração e cooperação entre os países latinos. Nesse sentido, estando inserido

na plataforma de desenvolvimento, a rota Bioceânica, objetiva incitar a modernização das estruturas de comunicações, transportes e energia e a cooperação regional.

Com relação ao desenvolvimento de comunidades, por meio do impulsionamento da integração proporcionada pelo corredor, (Asato *et al*, 2022), afirma que:

Esta ruta que recorre la Ruta Bioceánica y consecuentemente, el Corredor Vial Bioceánico puede oportunizar un cambio de perspectiva local, principalmente a partir de las inversiones aportadas en infraestructura de toda orden en el área de frontera que comprende Porto Murtinho y Carmelo Peralta, valorando el interés colectivo de las comunidades locales. Además, se espera un incremento en la realización de obras en las carreteras de Mato Grosso do Sul en la ruta de Campo Grande a Porto Murtinho, fomentando la conectividad e integración regional e imponiendo un incentivo a la internacionalización de las pequeñas y medianas empresas de estos territorios que serán impactados por el Corredor.

Segundo (ALMEIDA, s.d), física, comercial, econômica, energética, política e cultural são algumas das dimensões com as quais o processo de integração da América do Sul pode ser analisado. Aprofundando a integração regional, os corredores rodoviários, ferroviários e hidroviários, possibilitam



o impulsionamento e a criação de novos fluxos de comércio e investimentos. Em áreas mediterrâneas, como Mato Grosso do Sul ou Chaco paraguaio, os Corredores Bioceânicos, permitem o acesso aos portos do Pacífico de maneira eficiente.

Segundo (DOS SANTOS; CAETANO, 2020), a integração física e econômica proporcionada por meio do projeto pode servir como um meio para o fortalecimento de laços entre os países envolvidos, criando dessa forma maior cooperação e interdependência entre o Brasil, Chile, Paraguai Argentina, conseqüentemente contribuindo para o crescimento em conjunto, resolução de conflitos de maneira pacífica, estabilidade política, entre outros.

Segundo (BASTOS, s.d), atuando como um impulsionador em cidades ou territórios anteriormente isolados, o corredor proporcionará possibilidades de desenvolvimento e crescimento econômico. Grandes transformações poderão ocorrer nas cidades de Porto Murtinho, Carmelo Peralta, Pozo Hondo ou Missão de Lá Paz, como a criação de postos de trabalho locais, dessa forma, motivando os jovens a permanecer em suas cidades de origem para trabalhar, evitando, com isso, seu deslocamento para outros centros urbanos.

Nas áreas rurais, de acordo com (Bastos, s.d), devido ao avanço do comércio e das atividades produtivas, assim como, nos pequenos centros urbanos, benefícios poderão ser observados como Internet de qualidade, alta oferta de dispositivos de telecomunicação e computadores. Em paralelo, cursos técnicos, cursos superiores terão suas ofertas impulsionadas, inclusive por empresas.

De acordo com Bastos, (s.d), aumentando a oferta de empregos, assim como, da população, o nível de renda, o desenvolvimento dos territórios, fortaleceram a maneira com a qual se observam as perspectivas de ascensão de carreira e mobilidade social. Porém, mesmo com todas essas vantagens trazidas aos territórios, há de se observar que esse favorecimento não alcançará a todos, pois, devido às demandas de mercado haverá aqueles que de forma permanente ou temporária serão deslocados. Caberá aos governos a criação de políticas públicas para a inclusão de todos, garantindo, com isso, um espaço de capacitação e aperfeiçoamento.

Além disso, segundo Dos Santos e Caetano (2020), o projeto embora tenha como intuito a união entre países, pode, também, ao contrário de seu objetivo original trazer mais desafios ainda a integração e gerar preocupações geopolíticas. A busca pela liderança e por benefícios econômicos pode servir como um estopim para o surgimento de disputas comerciais e rivalidade entre os países. Um exemplo disso, pode ser a construção de infraestruturas em territórios de fronteira, o que pode gerar tensões relacionadas à soberania e à segurança nacional.

Ainda, dentro dessa ótica de desafios e, focando na questão ambiental, mesmo que se compreenda o grande projeto da implementação da Rota Bioceânica, como um projeto que trará inúmeros benefícios e vantagens, há, também, de se levar em consideração o impacto negativo ao meio ambiente que sua

implementação trará as regiões que da rota fazem parte. Tais impactos, no entanto, não possuem uma identificação ao certo e, tão pouco, podem já ser antecipados, ademais, ainda não existe um esforço, de fato, para encontrar os meios para identifica-los, mitigar, evitar e compensa-los. (ARGELLO, *et al*, 2023).

7 CORREDOR BIOCEÂNICO: FORTALECIMENTO DO TURISMO

De acordo com (DOS SANTOS; CAETANO, 2020), nas regiões de fronteira entre as cidades, estado e países o crescimento do turismo também compreende uma das possibilidades trazidas pela Rota Bioceânica, isso devido aos atrativos, dentre outros, dos destinos de Bonito e do Pantanal no Brasil. Como mostra (Asato,*et al*, 2019) uma gama de diferentes formas de turismo podem ser abrangidas, dentre elas, o turismo cultural e de eventos em regiões como Porto Murtinho, que conta com mais de 20 edificações históricas e Jujuy no território argentino, o turismo de contemplação, presente em todos países que da rota fazem parte, o turismo de aventura, o enoturismo na região de Salta na Argentina e o turismo em áreas naturais como no deserto do Atacama. Porém, um desafio se faz presente na questão da transformação desta expectativa em realidade, pois, entre o estado do Mato Grosso do Sul e os países que fazem parte da rota a relação existente, até o momento, é quase que insignificante, isso dado ao fato da integração entre os países ainda ser embrionária.

Além disso, é válido afirmar, segundo (Asato *et al*, 2019) que as externalidades positivas que o Corredor Bioceânico poderá trazer vão além de progresso e dinamismo, o corredor pode tornar possível uma significativa melhora na qualidade de vida da população que vive no entorno dos países componentes do projeto, por meio de um crescimento atrelado a uma integração educacional e cultural, geradora de renda, fortalecendo, dessa forma, a união entre os povos. Como infere Asato *et al*, (2019), observando-se a importância para a promoção social, dinamização da economia e para os movimentos interculturais que a atividade do turismo possui, se torna de extrema importância a compreensão de que o desenvolvimento local vai além de somente crescimento econômico, este, possui um conceito mais amplo se aproximando da ideia de proporcionar qualidade de vida, ou seja, colocando o ser humano no centro da questão do desenvolvimento, um dos fundamentos da economia criativa.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Corredor Bioceânico, quando totalmente implantado, representará para o Brasil uma significativa melhoria na eficiência do transporte de cargas internacional. Por tudo o que foi estudado, é evidente que este corredor oferece várias vantagens logísticas e socioeconômicas.



Quando em operação, o Corredor Bioceânico irá reduzir significativamente o tempo de trânsito das mercadorias, proporcionando uma rota mais direta entre os mercados da América do Sul e da Ásia, isso pode resultar em economias substanciais para as empresas de transporte e seus clientes.

Além do mais, o corredor oferece a possibilidade de diversificar as rotas de transporte, reduzindo a dependência de rotas tradicionais. Isso tornarão as cadeias de suprimento mais seguras e flexíveis, tornando-as, também, menos vulneráveis a interrupções.

A integração regional também é um ponto a ser levado em conta. Este projeto ajudará a desenvolver parcerias econômicas entre os países da América do Sul, não só em questão de comércio mas também no turismo.

É importante salientar que a implementação do Corredor Bioceânico apresenta desafios. Estes incluem a necessidade de investimentos significativos em infraestrutura, a necessidade de coordenação entre diferentes países e a necessidade de garantir que o corredor seja operado de uma maneira que seja sustentável.

Finalmente, pode-se afirmar com relativa segurança que o Corredor Bioceânico vai oferecer grande potencial para propiciar maior integração regional do continente sul-americano, principalmente entre os países envolvidos no projeto e que o Brasil será grandemente beneficiado, pois seus produtos terão preços mais competitivos no mercado internacional.



REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Julio Cesar Mota Martins de. Ligações Bioceânicas na América Latina. Santos: Fatec Santos, s.d. 29 slides, color.

ARGUELHO, Joelma Fernandes et al. Need for Strategic Environmental Assessment on the Bi-Oceanic Route in Mato Grosso do Sul. *Interações (Campo Grande)*, v. 24, n. 4, p. e2444167, 2023.

ASATO, Thiago Andrade et al. Perspectivas da economia criativa e do desenvolvimento local no Corredor Bioceânico. *Interações (Campo Grande)*, v. 20, p. 193-210, 2019.
<https://www.iirsa.org/News/Detail?Id=4>

ASATO, Thiago Andrade et al. La Ruta Bioceánica como campo de discursividades producidas. *Interações (Campo Grande)*, v. 22, p. 1159-1173, 2022.

BARAT, J. A evolução dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1978.

BASTOS, Bruno Gouvêa. Rota Bioceânica: nova geopolítica na américa do sul. Mato Grosso do Sul: Conexão Contábil Centro-Oeste, s.d. 19 slides, color.

BRITO, Agnaldo. Nova rodovia dará ao Brasil acesso limitado ao Pacífico. 2009. Disponível em: <<http://www.agr.feis.unesp.br/defers/noticias/index.php?idnoticia=1245592459>>. Acesso em: 17 març. 2024.

CABRERA, Fabiane de Oliveira Moreti; CAMILO, Ana Paula. IMPLEMENTAÇÃO DA ROTA BIOCEÂNICA NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: UMA ANÁLISE SOBRE A DINÂMICA ECONÔMICA E SUAS IMPLICAÇÕES TERRITORIAIS. *ANAIS DO ENIC*, n. 10, 2018.

CAMPOS, Luana; FARIA, Alcides. Rota Bioceânica: o que é e seus impactos diretos e indiretos. Campo Grande: ECOA, 2022.

CONSTANTINO, Michel et al. Mato Grosso do Sul on the Growth Route: an investigation into the potentialities driven by the Bioceanic Route. *Interações (Campo Grande)*, v. 24, n. 4, p. e2444195, 2023.

CIDADES DE MS QUE FAZEM PARTE DA ROTA BIOCEÂNICA TERÃO ORIENTAÇÕES DE TRÂNSITO: Presidente conselho estadual de trânsito destaca a necessidade de atuar junto à implementação da Rota. Mato Grosso do Sul, 31 ago. 2023. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/cidades-de-ms-que-fazem-parte-da-rotabioceanica-terao-orientacoes-de-transito>. Acesso em: 23 abr. 2024.

DOS SANTOS, Bruno Henrique Caetano. TEICOPOLÍTICAS NA FRONTEIRA BRASILPARAGUAI: A ROTA BIOCEÂNICA E O SISTEMA INTEGRADO DE MONITORAMENTO DE FRONTEIRAS-SISFRON. *Confluências | Revista Interdisciplinar de Sociologia e Direito*, v. 22, n. 1, p. 89-100, 2020.

EM 2023, MS EXPORTOU 6,45 BILHÕES DE DÓLARES PARA A ÁSIA E SUL-AMERICANOS NO TRAJETO DA ROTA. Mato Grosso do Sul, 11 abr. 2024. Disponível em: <https://www.ms.gov.br/noticias/em-2023-ms-exportou-645-bilhoes-de-dolares-para-a-asia-e-sul-americanos-no-trajeto-da-rotas>:. Acesso em: 19 abr. 2024.



ESTUDO DA UFMS APONTA A ABERTURA DE VÁRIAS OPORTUNIDADES NA ECONOMIA LOCAL: Estudo da UFMS aponta a abertura de várias oportunidades na economia local. MatoGrosso do Sul, 27 nov. 2020. Disponível em: <https://correiodoestado.com.br/economia/rota-bioceanica-tem-potencial-para-movimentar-r-1-5-bilhao-em-mato-gr/379613/#>.. Acesso em: 22 abr. 2024.

EXPORTAÇÕES: SUPERÁVIT DE MS CRESCE 16,7% E CHEGA A 1,5 BILHÃO DE DÓLARES NO 1º TRIMESTRE DE 2024. Mato Grosso do Sul, 10 abr. 2024. Disponível em: <https://www.ms.gov.br/noticias/exportacoes-superavit-de-ms-cresce-167-e-chega-a-15-bilhao-de-dolares-no-1o-trimestre-de-2024#>. Acesso em: 17 abr. 2024.

HONÓRIO, Karen dos Santos. O significado da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil. 2013.

KLEIN, Jefferson. Corredor bioceânico abre saídapelo Pacífico. 2011. Disponível em <http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=55490>>. Acesso em: 15 març. 2024

OLIVEIRA, Márcio Gimene de. A Ferrovia Bioceânica Paranaguá-Antofagasta ea controvérsia entre o modelo primário-exportador eo modelo desenvolvimentista. Oikos (Rio de Janeiro), v. 10, n. 2, p. 243-266, 2011.

RADDATZ, Lizandro; BUSS, Ricardo Niehues. Rota Bioceânica Norte como alternativa de escoamento da produção da soja pelo oceano Pacífico. Revista Científica do ITPAC, v. 7, n. 4, p. 1-10, 2014.

RESENDE, Geraldo. Um corredor ferroviáriobioceânico para mudar o futuro. Disponível em: <http://depgeraldo.wordpress.com/2010/04/06/um-corredor-ferroviario-bioceânico-para-mudar-o-futuro/>>. Acesso em: 15 març. 2024

ROTA BIOCEÂNICA REVELA MUNDO DE POSSIBILIDADES PARA COMÉRCIO, INDÚSTRIA E TURISMO DA AMÉRICA LATINA. MS, 25 jul. 2023. Disponível em: <https://www.douradosagora.com.br/2023/07/25/rota-bioceanica-revela-mundo-de-possibilidades-para-comercio-industria-e-turismo-da-america-latina/>. Acesso em: 18 abr. 2024.

ROTA BIOCEÂNICA: Brasil-Ásia. Mato Grosso do Sul, 2021. Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/brasil-asia>. Acesso em: 25 abr. 2024.