

CORREDOR BIOCEÂNICO LIGANDO O BRASIL AOS PORTOS DO NORTE DO CHILE

1ª EDIÇÃO - CAMPO GRANDE/MS - BRASIL - 2024

**ERONILDO BARBOSA DA SILVA
ERICK PUSCH WILKE
VANDER LOUBET**

**MARCELO AUGUSTO SANTOS TURINE
(ORGANIZADORES)**



Copyright © by **Eronildo Barbosa da Silva**
Erick Pusch Wilke
Vander Loubet
Marcelo Augusto Santos Turine

Direitos Autorais reservados de acordo com a Lei 9.610/98

Coordenação Editorial

Valter Jeronymo

Coordenação Geral

Eronildo Barbosa da Silva

Projeto de Capa

Life Editora

Revisão Final

Life Editora

Impressão e Acabamento

Life Digital



Life Editora

Rua Américo Vespúcio, 255 - Santo Antonio

CEP: 79.100-470 - Campo Grande - MS

Fones: (11) 3508-1941 - Cel.: (67) 99297-4890

contato@lifeditora.com.br • www.lifeditora.com.br

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Silva, Eronildo Barbosa da
Wilke, Erick Pusch
Loubet, Vander
Turine, Marcelo Augusto Santos

Corredor Bioceânico Ligando o Brasil aos portos do Norte do Chile /
Eronildo Barbosa da Silva, Erick Pusch Wilke, Vander Loubet e Marcelo
Augusto Santos Turine – Campo Grande, MS: Life Editora, 2024.

282p. : il. : 23 cm

ISBN 978-65-5887-524-6

1. Corredor Bioceânico 2. Brasil 3. Chile 4. Paraguai 5. Argentina
I. Título

CDD - 370

Proibida a reprodução total ou parcial, sejam quais forem os meios
ou sistemas, sem prévia autorização dos autores.

ORGANIZADORES



ERONILDO BARBOSA DA SILVA nasceu em Pombal, Paraíba. É Professor Universitário, Mestre em Educação, Doutor em educação e Pós-doutor em Administração e Mudanças Climáticas. Desde a década de 1980 trabalha como pesquisador sendo autor de diversos livros sobre Mato Grosso do Sul.

Gosta de política, futebol, música popular brasileira e boteco.



ERICK PUSCH WILKE possui bacharelado em Turismo (UEPG), Mestrado em Cultura & Turismo (UFBA-UESC) e Doutorado em Administração na linha de estudo e pesquisa Estratégias Organizacionais (UNINOVE-SP). Atualmente é docente adjunto na Escola de Administração e Negócios (ESAN) da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) e coordenador da frente de ações e

atividades em prol do Corredor Bioceânico na instituição.



VANDER LOUBET nasceu em Porto Murinho em janeiro de 1964. É um político brasileiro, filiado ao Partido dos Trabalhadores (PT), eleito e reeleito deputado federal pelo estado do Mato Grosso do Sul. É conhecido por sua ação em defesa das comunidades rurais.



MARCELO AUGUSTO SANTOS TURINE é Bacharel em Ciência da Computação pelo Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas (IBILCE /UNESP) em São José do Rio Preto/SP (1991). Tem mestrado em Inteligência Artificial no Instituto de Ciências Matemáticas e Computação de São Carlos (ICMC/USP) (1994). Concluiu o doutorado em 1998 na área de Ciência da Computação (Engenharia de Software) pelo Instituto de Física de São Carlos (USP) e o pós-doutorado em Políticas Públicas na PUC-SP (2002). É professor Titular da Faculdade de Computação. Foi Diretor-Presidente da Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (Fundect), vinculada à Secretaria de Estado de Cultura, Turismo, Empreendedorismo e Inovação (Sectei).

AUTORES

Eronildo Barbosa da Silva nasceu em Pombal, Paraíba. É Professor Universitário, Mestre em Educação, Doutor em educação e Pós-doutor em Administração e Mudanças Climáticas. Desde a década de 1980 trabalha como pesquisador sendo autor de diversos livros sobre Mato Grosso do Sul.

Erick Pusch Wilke possui bacharelado em Turismo (UEPG), Mestrado em Cultura & Turismo (UFBA-UESC) e Doutorado em Administração na linha de estudo e pesquisa Estratégias Organizacionais (UNINOVE-SP). Atualmente é docente adjunto na Escola de Administração e Negócios (ESAN) da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) e coordenador da frente de ações e atividades em prol do Corredor Bioceânico na instituição.

Debora Fittipaldi Gonçalves possui Graduação em Turismo pela UCDB (2000) e Licenciatura em Pedagogia pelo Centro Universitário da Grande Dourados - UNIGRAN (2018), especialização em Metodologia do Ensino Superior pelo Centro Universitário da Grande Dourados - UNIGRAN (2003), Mestrado em Desenvolvimento Regional pela Universidade Regional de Blumenau (2008) e Doutora em Desenvolvimento Regional pela Universidade Regional de Blumenau FURB - SC (2016), Doutorado Sanduiche na Universidade de Barcelona (UB) no Programa de Gestión de La Cultura y El Patrimonio com bolsa da CAPES - Programa de Doutorado Sanduíche no Exterior, pesquisadora na linha de Estado, Sociedade e Desenvolvimento do território, membro do Grupo de Pesquisa Ethos, Alteridade e Desenvolvimento - GPEAD.

Thiago Andrade Asato é Professor Doutor em Desenvolvimento Local. Docente no curso de Turismo da UEMS – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Campo Grande, e das trilhas de pós-graduação em Gestão da Faculdade Novoeste. Representante GTA Seguro Viagem em Mato Grosso do Sul e Executivo BWT Operadora de Turismo.

Edgar Aparecido da Costa é Geógrafo. Doutor em Geografia pela Unesp, Presidente Prudente-SP. Professor Titular da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus Pantanal.

Glenda Helenice da Silva Rodrigues é Licenciada em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus Pantanal.

Ynes da Silva Félix é Doutora e Mestre em Direito das Relações Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Pós-doutora em “Derechos Humanos sobre Las Generaciones de los Derechos Humanos y los Derechos Sociales” na Universidade de Salamanca. É professora titular de Direito do Trabalho da Faculdade de Direito da UFMS e professora permanente do Curso de Mestrado em Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Está na coordenação do Observatório sobre a Violência contra a Mulher da Fadir- UFMS em convênio com a Casa da Mulher Brasileira de Campo Grande. Líder do Grupo de Pesquisa “Direitos Humanos Sociais” vinculado à linha de pesquisa “Direitos humanos, Estado e Fronteiras”.

Bayardo Mayorquim Horta Barbosa é professor adjunto 3, da Faculdade de Engenharias, Arquitetura e Urbanismo e Geografia -Faeng/UFMS. Tem Doutorando em Engenharia de Produção/UNIP (2024). É Mestre em Agronegócios -Consórcio UFMS/UnB/UFMG (2008) e MBA em Gestão Estratégica em Agronegócios-UFMS (2003). Graduado em Administração (UFMS) e Tecnologia da Construção Civil-Edificações (CESUP). Atua nas áreas de Administração, Engenharia de Produção, Logística e Gestão da Cadeia de Suprimentos.

Luciane Cristina Carvalho é Professora da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul - UFMS (desde 2017). Possui Pós-doutorado em Teoria Econômica pela Universidade Estadual de Maringá- UEM, doutora em Teoria Econômica (2014) pela Universidade Estadual de Maringá - UEM, com estágio de doutoramento Sanduíche na Université du Québec à Trois-Rivières - CA. Mestre em Integração Latino - Americana pela Universidade Federal de Santa Maria, (2007) e graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Santa Maria (2004). Com experiência na área de teoria econômica, economia internacional, finanças, agricultura familiar e economia solidária. É coordenadora do Observatório de Economia da UFMS-Obecon.

APRESENTAÇÃO

Ser músico de formação acadêmica e paixão visceral, e ainda por cima trabalhar na liderança da Pró-reitora de Extensão, Cultura e Esportes da UFMS foi um dos presentes mais especiais que recebi ao longo da minha jornada profissional, pois me permitiu vislumbrar fatores determinantes das relações humanas e da construção da sociedade; coisas que me escapariam à vista no decorrer de uma carreira estritamente musical.



Foi no exercício do trabalho de pró-reitor; que pude observar dois líderes brilhantes, atuando em seus respectivos protagonismos sociais: um, liderando a Universidade Federal de Mato Grosso do Sul; e outro, em seu sexto mandato de deputado Federal pelo Estado de MS. São eles, Marcelo Turine e Vander Loubet. No ano de 2017, ambos estavam preocupados com o futuro comercial e social do Estado e tinham, dentre suas preocupações, a já bem alardeado Corredor Bioceânico, cujas discussões também ocorriam no âmbito de outras universidades de nosso Estado, como UCDB e UEMS.

Foi nesse ano que Turine e Vander idealizaram uma pesquisa abrangente, feita por pesquisadores de destaque no cenário acadêmico, que inventariasse os principais atores culturais e econômicos engendrados do decurso dessa ligação rodoviária denominada Rota Bioceânica – pesquisa também sonhada e vislumbrada por nosso pesquisador e economista Ido Michels.

Daí, com o apoio do ex-governador e deputado Fede-

ral na época, Zeca do PT, Vander e Turine decidiram levar adiante a empreitada em parceria com a UFMS e UEMS objetivando colher insumos sobre as potencialidades e gargalos ao longo do Corredor Bioceânico; em especial ligados aos quesitos cultura, economia, direito, turismo e história.

Fui indicado, ao lado do professor Ido Michels, UFMS, para apoiar institucionalmente o projeto. Acompanhei todas as fases e pude sentir o crescimento paulatino e sua importância. Mesmo em meio à pandemia do Covid-19, as ações extensionistas e a pesquisa foram executadas com resultados positivos.

A comunidade tem em mãos um inventário realista, calcado em dados precisos, concretos e obtidos com rigor acadêmico, sobre as potencialidade e fragilidades desse Corredor Bioceânico - sonhado por pioneiros históricos como Heitor Miranda, ex-prefeito de Porto Murtinho; Jorge Sória, ex-prefeito de Iquique, Chile, e outros – não menos importantes –.

Esta obra, sem sombra de dúvidas, vai ajudar concretamente nas tomadas de decisões do poder público e da iniciativa privada. Como pró-reitor, quero celebrar o fato das universidades e seus pesquisadores participarem do processo de construção de um futuro alvissareiro para os povos do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Mais tarde outros países da região irão se juntar a esses quatro.

Peço saúde a Deus para, junto com minha arte, palmilhar essa Rota, saindo de Campo Grande para atingir os portos do norte do Chile; ouvindo o riquíssimo cancionero musical de nossos irmãos latino-americanos.

Boa leitura

Marcelo Fernandes Pereira

PREFÁCIO

Nasci no lindo e progressista município de Porto Murtinho, na fronteira de Mato Grosso do Sul com a República do Paraguai. Minha família vinha da lida com gado e pequenos comércios de secos e molhados em Bela Vista, Murtinho e outras cidades da fronteira Sudoeste do então Estado de Mato Grosso. Meu pai Orcírio dos Santos, por exemplo, era capataz de fazenda. Minha mãe cuidava do lar.



Em que pesem as dificuldades, eles sabiam que a fronteira é um lugar voltado para unir pessoas que foram separadas por uma divisa formal – geralmente feita por burocratas a serviço dos Estados, na expressiva maioria das vezes sem consultar os interesses daqueles que vivem, trabalham e sonham ao longo das linhas estabelecidas pela política formal.

Desde criança aprendi que a fronteira é um lugar cheio de gargalos e imensas potencialidades. Ali se encontram pessoas com formação cultural e política diferentes. Gente que veio de outros continentes e países, trazendo suas experiências de vida. Porto Murtinho teve a felicidade de ser um dos Portos mais importantes do velho Mato Grosso. Por meio de navios e barcos, entravam e saíam mercadorias e ideias que modelaram o mundo moderno.

Murtinho viveu sua época de ouro até a primeira metade do século passado. Quem anda pelas ruas da cidade pode contemplar sua arquitetura bonita e bem preservada. Aliás, quando assumi o governo do estado, de 1999 a 2007, fiz imenso esforço para recuperar algumas relíquias arquitetônicas da cidade que “pediam” ajuda aos poderes públicos e à iniciativa privada para continuarem vivas e exuberantes.

A produção e comercialização de tanino, couro, charque e erva-mate criaram as condições para que Murtinho apresentasse relativo crescimento econômico e social. Esse fato, então, aliado a questões de geopolítica, permitiu que a cidade ganhasse Correios e Telégrafos, aviação comercial, comércio com produtos europeus, cinema, bares e restaurantes sofisticados, bem como uma população oriunda de diversas partes do mundo. Até a literatura sindical chegava aos trabalhadores das fábricas de Porto Murtinho.

Mas, na década de 1940, por conta dos novos fluxos comerciais e culturais que surgiram após a Segunda Guerra Mundial, em que as rotas hidroviárias da Bacia do Prata perderam relativa densidade, aliada à implantação da Ferrovia Noroeste do Brasil, que ligou o sul de Mato Grosso com São Paulo, a partir de 1914.

Assim, infelizmente, a bucólica Murtinho foi impactada negativamente com essas mudanças. Um intenso processo imigratório atingiu a cidade. As pessoas queriam morar em Campo Grande e outras praças, que ganhavam força com o advento do trem e do comércio com São Paulo.

Não eram mais os navios e barcos que abasteciam as fazendas e cidades da região Sudoeste. Esse tipo de transporte perdeu espaço para o velho e bom trem que, todo dia, espalhava fumaça, mercadorias e gente ao longo dos seus trilhos.

Eu, meus irmãos e muitos garotos e garotas de Porto Murtinho víamos famílias inteiras pegando barcos e navios até uma estação ferroviária em busca de melhores dias.

Em cima da barranca do rio Paraguai ou dentro de pequenas lanchas, a remo, cruzando do velho Porto até a Ilha de Margarita, às vezes, inclusive, fazendo o trajeto a nado, também pensávamos em sair de Murtinho.

Sair com o objetivo de criar as condições materiais e culturais para, um dia, voltar à nossa cidade e lutar por melhores alternativas econômicas e sociais. Aquele processo de letargia que tomou conta da cidade nos incomodava.

Com ajuda dos meus pais, eu e meus irmãos fomos estudar em outras cidades do Brasil. Mesmo longe, nutríamos a ideia de voltar para o sul de Mato Grosso. A vida foi generosa com a gente. Quando foi possível, voltamos com energia e ideias para serem aplicadas na cidade.

Mesmo jovens, vimos que um dos meios para resgatar parte da qualidade de vida da nossa urbe, sem dúvida, passava pela atividade política. Assim, com determinação e foco, fomos à luta e começamos a disputar os espaços políticos de Murtinho e Campo Grande, onde alguns residiam. Parte da nossa formação política aconteceu no movimento estudantil.

No caso de Murtinho, primeiro foi Osório Miranda que conquistou o cargo de vereador. Mas, antes, em 1966, meu pai tinha sido vice-prefeito e prefeito da cidade. Mais tarde, em 1998, Heitor Miranda ganhou a prefeitura de Porto Murtinho. Pouco tempo depois foi a Mirian dos Santos que se tornou prefeita da nossa cidade.

A ideia do meu pai de que a fronteira é um lugar de oportunidades estava nas mãos de alguns jovens de Murtinho, que, então, simpatizavam com o sonho de uma América unida, livre e justa com todos e todas.

Advogo modestamente que o entusiasmo de Heitor Miranda e Jorge Soria, ex-prefeito de Iquique, Chile, foram lanternas que iluminaram a conquista da Rota Bioceânica Brasil aos Portos do Norte do Chile, que deve entrar em operação em 2026.

Quando ganhei a direção do governo de Mato Grosso do Sul, drenei parte da minha energia e da minha equipe de trabalho na direção de se criar as condições materiais e políticas para que um Corredor Econômico ligasse a América do Sul, passando, então, por Porto Murtinho.

Nessa perspectiva, tive o apoio incondicional do presidente Lula. Lembro de numa conversa, nas barrancas do rio Paraguai, no pesqueiro que temos em Murtinho, na qual Heitor e eu explicamos a ele a importância de uma Rota passando

por Murtinho. Mais tarde tivemos o apoio de Dilma Rousseff.

Visitei vários países do nosso Continente, em parceria com Heitor, Mirian, Osório, Vander e outros importantes líderes de Mato Grosso do Sul. Lembro de parceiros relevantes na liderança do Zicasul, como Jorge Soria, Kit Cabeça, Carlos Romero, Gustavo Raich, Oscar Zamur, Mario Casco, senador Uchoa e outros não menos importantes.

Não esqueço das palavras do senador Uchoa, da Argentina, em uma das nossas reuniões do Zicasul. “Amigos e amigas da luta por uma América Latina unida. As grandes obras, as sonham os santos loucos, as realizam os empreendedores natos, as usufruem o cidadão comum, e as criticam os imbecis crônicos”.

Após ter deixado o governo, em 2007, corretamente, outras lideranças da sociedade civil e da sociedade política de Mato Grosso do Sul deram sequência ao trabalho de defesa de um Corredor por Porto Murtinho.

Todos os que levantaram a bandeira da integração da América estão de parabéns. Essa foi uma conquista coletiva que honra todos que vivem e trabalham em Mato Grosso do Sul.

Por tudo isso, quero dizer que faria tudo outra vez. Aliás, tudo que se relaciona a essa Rota me toca profundamente. Daí que estou muito alegre e honrado em prefaciá-lo livro – *Corredor Bioceânico entre o Brasil e os Portos do Norte do Chile* – escrito por professores da Universidade Federal e estadual, além de outros atores importantes como Vander Loubet e o Reitor Turine, um entusiasta do tema.

Eu e Vander destinamos emendas para este lindo projeto. Por tudo isso, desejo que a obra se converta em instrumento de pesquisa e análise para todos e todas que desejam conhecer e intervir na história de Mato Grosso do Sul e da América Latina. Ótima leitura!

Zeca do PT

Deputado estadual por Mato Grosso do Sul

SUMÁRIO

RAÍZES HISTÓRICAS DO CORREDOR BIOCEÂNICO
CAMPO GRANDE AOS PORTOS DO CHILE.....17

Eronildo Barbosa da Silva

COOPETIÇÃO: ALICERCE PARA O TURISMO NO
CORREDOR BIOCEÂNICO.....119

*Erick Pusch Wilke. Debora Fittipaldi Gonçalves e Thiago
Andrade Asato*

AGRICULTURA FAMILIAR NO TRECHO SUL-MATO-
-GROSSENSE DA ROTA BIOCEÂNICA CAMPO GRAN-
DE AOS PORTOS DO NORTE DO CHILE.....167

Edgar Aparecido da Costa e Glenda Helenice da Silva Rodrigues

PERSPECTIVAS PARA A PROTEÇÃO JURÍDICA DAS RE-
LAÇÕES DE TRABALHO NO CORREDOR BIOCEÂNICO
CAMPO GRANDE AOS PORTOS DO CHILE.....187

Ynes da Silva Félix

REFLEXÕES SOBRE A LOGÍSTICA RODOVIÁRIA DO
CORREDOR BIOCEÂNICO CAMPO GRANDE AOS
PORTOS DO CHILE.....227

Bayardo Mayorquim Horta Barbosa

CORREDOR BIOCEÂNICO E AS POTENCIALIDADES
COMERCIAIS PARA MATO GROSSO DO SUL.....251

RAÍZES HISTÓRICAS DO CORREDOR BIOCEÂNICO CAMPO GRANDE AOS PORTOS DO CHILE

Eronildo Barbosa da Silva

Introdução

No processo de expansão das civilizações as fronteiras surgem como lugares que apresentam relações simétricas e assimétricas e isso se explica porque é nesse espaço onde termina e começa uma nação. Essa é uma realidade concreta, entretanto, as fronteiras não são construções naturais. Não foi uma força estranha que definiu as suas linhas. Elas são estabelecidas pelos seres humanos em função dos seus interesses difusos. “Todas as fronteiras são construção humanas, sobretudo as territoriais, que visam sempre atender algum objetivo.”¹



As fronteiras separam pessoas e nações, mas podem também se converter em espaços geográficos harmônicos, solidários e integrados a ideia de que são territórios comuns aos povos que vivem, trabalham e sonham ao longo do seu traçado. “A fronteira não é uma linha, é um dos elementos da comunicação biossocial que assume uma função reguladora. Ela é a expressão de um equilíbrio dinâmico que não se encontra somente no sistema territorial, mas em todos os sistemas biossociais”²

A história da humanidade está repleta de iniciativas

1. FERRARI, 2014, p. 3.

2. RAFFESTIN, 2005, p. 13.

objetivando integrar as fronteiras por meio do comércio, da indústria, do turismo, da religião, da cultura e das ações de infraestrutura física. As sociedades sempre encontraram caminhos para superar os desafios comuns. Há um intenso trabalho dos homens e mulheres voltado para trocar experiências e complementar parte das demandas de cada nação, em determinado tempo histórico. Nessa luta, então, a fronteira favorece esse intercâmbio.

Sabemos que os europeus chegaram a quase todas as partes do planeta a partir do século XVI, influenciando, por meio do consenso e da coerção³ as linhas de fronteiras, a cultura, a religião e o comércio de todos os continentes. A ocupação do Brasil e da América espanhola é produto direto do trabalho da burguesia comercial europeia em seu processo de acumulação primitiva de capital⁴ cujas bases, inicialmente, eram o ouro e a prata.

Na formação capitalista são os fatores econômicos que definem a construção dos mecanismos de integração física entre nações, embora outras dimensões da sociedade influam para modelar projetos coletivos que unam as fronteiras e os habitantes. Laços culturais e de compaixão também vinculam povos. A história das fronteiras da América do Sul tem simetria e assimetria, conflitos e consensos, como outras do mundo antigo, medieval e do tempo presente. Há uma dinâmica muito peculiar nessas linhas que não se explica apenas pela movimentação de capitais. Os laços culturais têm enorme força.

A Europa tem longa tradição na construção de fronteiras que se converteram em corredores econômicos. Elas são instrumentos históricos de integração de pessoas, culturas, produção, comércio e consumo. Era comum pessoas passarem meses, nas margens dos rios, esperando melhoras nas condições climáticas para seguir adiante nas suas viagens.

3. GRAMSCI, 1984, p.149.

4. MARX, 1984, p. 285.

Esse período era aproveitado para se estabelecer trocas nas mais diversas dimensões da atividade humana. As origens das feiras populares devemos buscar no encontro de povos diferentes que se encontravam para trocar experiências e mercadorias nas muralhas de um burgo ou na beira de um rio.

Na atualidade parte importante das nações europeias está integrada economicamente e politicamente a União Europeia, que conta com 27 países associados. Há uma certa unidade na diversidade, fruto do amadurecimento dessas populações, que, há milhares de anos, convivem com problemas e avanços.

Os Estados Unidos da América, o Canadá e o México desde o ano de 1992 formaram o NAFTA (North American Free Trade Agreement) ou Tratado de Livre-Comércio da América do Norte. A China e a Rússia estão liderando a reconstrução da famosa Rota da Seda no mundo asiático, por meio dos Brics, do qual o Brasil faz parte.

Não são poucas as regiões do planeta que cumprem papel fundamental de ligação entre os eixos de produção e comunicação. No geral, são espaços geográficos que facilitam a integração por meio de modais rodoviários, aeroviários, ferroviários, hidroviários e culturais.

O debate sobre corredores econômicos ou eixos de integração regional chegou ao Brasil na virada da década de 1960 para 1970, como parte de um conjunto de ações voltadas para o planejamento econômico, que passou a ser adotado no País. Destacou-se nessa especialidade o ex-ministro Eliezer Batista, um formulador importante dos conceitos de eixos ou cinturões de desenvolvimento econômico no Brasil e na América do Sul.

No ano de 1996, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte fez um denso estudo sobre os potenciais corredores que o Brasil poderia construir voltados para ligar o Brasil aos portos peruanos e chilenos. Esse estudo com-

templou uma rota que cortaria o Mato Grosso do Sul em direção aos portos do Chile.

Para efeito didático e metodológico os técnicos do Geipot concluíram que esses corredores deveriam ser formalmente tratados “não como Corredores Bioceânicos voltados, inicialmente, à utilização de portos peruanos e chilenos pelo Brasil, mas como corredores de integração e desenvolvimento, proporcionando a integração dos países, o desenvolvimento das regiões por eles atravessados, assim como, e principalmente, a incorporação de mercados historicamente separados”⁵.

Em 2015, portanto, os presidentes do Brasil, Argentina, Chile e Paraguai definiram a rota do corredor que deverá cruzar Mato Grosso do Sul. Esse foi um momento importante porque devolveu para a população um sonho que era cultivado há décadas, inclusive e principalmente por nossos vizinhos da América do Sul.

Assim, a finalidade deste estudo objetiva resgatar parte da história desse corredor cujas origens devemos buscar na segunda metade da década de 1960, quando lideranças do Chile começaram a prospectar rotas que pudessem ligar o Atlântico brasileiro ao Pacífico chileno.

Advogamos que o papel da história nesse processo é fundamental. Ela ajudará a registrar as origens, sonhos, expectativas e visão de futuro dos vários grupos sociais que estão participando dessa empreitada ou os que serão impactados direta ou indiretamente, inclusive os marginalizados e oprimidos que não são poucos ao longo desse traçado.

A pesquisa objetiva contribuir para que a sociedade civil e a sociedade política conheçam a história dessa rota e projetem passos seguros em direção a um futuro alvissareiro para todos. Para ancorar esse estudo escolhemos trabalhar com a concepção metodológica de pesquisa bibliográfica e documental.

5. BRASIL, 1996, p.11.

Mato Grosso do Sul e a integração sul-americana

Mato Grosso do Sul é uma sub-região do Brasil que tem longa tradição em conectar os interesses do país com outras nações da América do Sul. O estado está situado na região Centro-Oeste do Brasil, e se converteu em um dos principais acessos ao Mercosul, pois faz fronteira com Bolívia e Paraguai, além de estar interligado por ferrovias, rodovias e por meio das hidrovias dos rios Paraná e Paraguai com a Argentina, Bolívia o Uruguai.

O papel estratégico que Mato Grosso do Sul cumpre não é algo novo. Essa é uma história antiga e relevante que traz muito orgulho para aqueles que nasceram ou decidiram viver e trabalhar nas franjas do pantanal. Quando a Espanha decidiu conhecer, ocupar e explorar as riquezas do Rio da Prata e seus afluentes, empreitada que culminou com a descoberta de metais preciosos e a criação de várias cidades, o caminho que permitiu chegar às terras da Espanha, de acordo com o Tratado de Tordesilhas de 1494, foi feito por uma parte importante do território do Sul de Mato Grosso.⁶

Quando o português Aleixo Garcia chegou ao Império Inca liderando um grupo de índios, por volta de 1523 ou 1524, em busca de ouro e prata, empreendeu marchas pelos rios Miranda e Paraguai e sobre as franjas da serra de Maracaju, territórios que faziam parte do antigo Caminho do Peabiru, rota muito usada pelos indígenas que circulavam pelas fronteiras móveis pertencentes a Portugal e Espanha.⁷

Esses fatos indicam que, já no início da ocupação do Brasil e das demais nações hispânicas, a partir de 1500, o Sul de Mato Grosso se converteu em relevante caminho para quem desejava chegar as riquezas auríferas de Potosí e de outras cidades dos povos originários da Cordilheira

6. SILVA, 2006, p. 42.

7. SILVA, 2005, p. 14

dos Andes. O processo de ocupação formal do Sul de Mato Grosso, embora se registrem alguns conflitos fronteiriços, inclusive e principalmente a Guerra entre o Brasil e o Paraguai no período de 1864 a 1869, quadra marcada por intenso sofrimento das populações que habitavam as áreas de fronteira, as relações entre os dois países com algum grau de desconfiança por parte da nação guarani, avançaram bastante ao longo do século XX, como podemos ver mais à frente.

É importante destacar que parte substancial da mão-de-obra das fazendas agrícolas e de gado, os trabalhadores dos ervais e da exploração de tanino e os operários que trabalhavam nos tradicionais saladeiros voltados para a produção de carne de charque, eram de origem paraguaia ou de outros países da Bacia do Prata.⁸ Quase toda produção econômica dessa sub-região, no século XIX, como (charque, couro, tanino e erva-mate) era exportada pelos rios comuns ao Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai.

O porto de Corumbá, por exemplo, era um dos mais importantes do Brasil e galvanizava parte do comércio da Bacia do Rio da Prata. Não menos importante eram os portos da cidade de Porto Murtinho que escoava parte relevante da produção de charque, tanino, erva-mate e couro produzido no Sudoeste do estado. Também recebia produtos europeus e muita gente que desejava participar da produção de riqueza daquele município.

Desde o início do século XX que o Estado brasileiro faz esforços para tentar integrar o sul de Mato Grosso as demais províncias do país. Não havia comunicação por terra com os outros estados federados. Por séculos o acesso a essa sub-região era feito exclusivamente pelos rios ou por penosas caminhadas por onde não existia qualquer traço de civilização. Nessa perspectiva, notadamente após a conquista

8. SILVA, 2005, p. 33

ta da Republica, em 1889, algumas obras de infraestrutura começaram a serem feitas no Mato Grosso, como forma de aumentar a defesa do território e apoiar a rarefeita população formada por colonos e indígenas.

Ainda no chamado Brasil Império foram construídos os fortes de Coimbra em 1775 e o de Ladário em 1873. Aos poucos foram implantados os Correios e Telégrafos, navegação de cabotagem e a construção de quarteis modernos em Campo Grande. A partir de 1908 começou a construção da Estrada de Ferro que ficou conhecida como Noroeste do Brasil, ligando o município de Santos, São Paulo, a cidade de Corumbá situada na fronteira com a Bolívia.⁹ A ideia dessa ferrovia era conectar o Sul de Mato Grosso com outras capitais nacionais e internacionais, particularmente com a Bolívia, Peru e Paraguai.

A ferrovia Noroeste do Brasil chegou a Corumbá em 1952. Em 1955 ela se integrou aos ramais da ferrovia boliviana que liga Santa Cruz de la Sierra a Corumbá. Posteriormente, em 1953, os trilhos também atingiram Ponta Porã cidade que faz fronteira com Pedro Ruan Cabalero, no Paraguai. Ambas as ferrovias partem de Campo Grande. Essas ferrovias são as obras mais importantes já construídas no Sul de Mato Grosso com o objetivo de dotar o estado de uma comunicação com outras praças comerciais, além de aumentar a influência do Brasil na América do Sul.

O problema era que havia muita desconfiança do governo brasileiro de que a Argentina poderia criar complicações para o país ao se aproximar, diplomaticamente e fisicamente, da Bolívia e do Paraguai.

Os autores que já trataram desse assunto tendem sempre a enfatizar os objetivos políticos presentes na construção da estrada, os quais poderiam ser assim

9. SILVA, 2005, p. 39.

resumidos: a) prevenir um eventual bloqueio da via fluvial (platina) para Mato Grosso, já que essa passava por territórios da Argentina e do Paraguai; b) fazer face a eventuais movimentos separatistas ou de “perturbação da ordem” em Mato Grosso; c) atrair para a “órbita” brasileira os países mediterrâneos vizinhos, Paraguai e Bolívia (contrapondo-se, no caso, às ações da Argentina, cujas ferrovias visavam a manter aqueles países em sua “órbita” particular). Essas interpretações acentuam, assim, a “vocação internacional” da ferrovia brasileira que se destinasse a Mato Grosso, vinculando-a inclusive a projetos de uma estrada de ferro transcontinental.¹⁰

A lógica de que o Brasil deveria ampliar suas rela es econômicas e sociais com os países da América do Sul ganhou força e densidade ao longo da década de 1930, sob a liderança de Getúlio Vargas, que se sentia incomodado com a política da Argentina para a Bacia do Rio da Prata. A diplomacia nacional percebeu que era importante participar dos esforços de desenvolvimento dos países vizinhos, em especial do Paraguai e da Bolívia. Vargas atuou conforme as diretrizes da época do diplomata Rio Branco: a defesa da estabilidade política regional; a não interven o nos assuntos internos dos países vizinhos e a permanente preocupa o de manter o entendimento e o diálogo fluido com Buenos Aires.¹¹

Entre a década de 1930 e os dias atuais foram assinados muitos tratados entre o Brasil e seus vizinhos da América do Sul como parte da política voltada para aumentar a posi o do Brasil nessa parte do continente. Neste trabalho destacaremos alguns acordos que impactaram mais diretamente as rela es de Mato Grosso do Sul com seus dois vizinhos Bolívia e Paraguai.

10. QUEIRÓZ, 2004, p. 118

11. DORATIOTO, 2014, p. 115.

Na Guerra do Chaco (1932-1938) entre Bolívia e Paraguai cuja vitória militar e política foi do Paraguai, que contou também com o apoio explícito da Argentina, o Brasil desenvolveu esforços diplomáticos para que o conflito terminasse. Concretamente, ofereceu apoio econômico aos dois países para recuperarem suas economias. Ao Paraguai, permitiu acesso aos portos brasileiros. A nação guarani conquistou um caminho seguro para exportar seus produtos, por via marítima, sem depender dos portos da Argentina.¹²

A Bolívia também recebeu ajuda. O Brasil desembolsou o valor de um milhão de Libras-Ouro destinado a construir parte do modal ferroviário desse país.¹³ Também ajudou a construir uma parte da malha rodoviária. Aliás, em 20 de setembro de 1947, o presidente do Brasil Eurico Gaspar Dutra, veio ao antigo Mato Grosso para inaugurar a ponte ferroviária sobre o rio Paraguai, na altura do distrito de Porto Esperança, como parte dos esforços para aumentar as relações com a Bolívia.

Nessa oportunidade, ele disse que aquela obra “deveria desempenhar um papel importante no tráfego internacional do futuro com os trabalhos que se ativam na Estrada de Ferro Brasil-Bolívia, para a ligação transcontinental Santos- Arica”¹⁴. O presidente, provavelmente, se referia ao porto peruano de Ilo que permite ligação com os países asiáticos. O porto de Arica fica no Chile e também é estratégico no comércio com a Bacia Asiática.

Essas iniciativas diplomáticas do Brasil ajudavam a contornar eventuais críticas e ou discretos atritos do passado. Como sabemos, na virada do século XIX para XX, Brasil e a Bolívia alimentaram uma disputa, que durou em torno de 10 anos, tendo como causa a ocupação de uma peque-

12. DORATIOTO, 2014, p. 108.

13. OLIVEIRA, 2016, p. 23.

14. O Jornal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro (RJ), edição de 23 de setembro de 1947.

na parte do território boliviano por seringueiros brasileiros oriundos do Nordeste. Alguns chamam esse conflito de a “Revolução Acreana”.

A questão foi pacificada com o Tratado de Petrópolis de 1903. Coube ao Brasil reconhecer que uma parte do território em disputa pertencia a Bolívia. Em troca do Acre, a Bolívia incorporou ao seu território áreas localizadas na margem direita do Rio Paraguai e outras na região de Cárcere em Mato Grosso. O Brasil também construiu a Ferrovia Madeira-Mamoré que beneficiou as exportações daquele país pelo Rio Amazonas. A questão faz parte da história oral e formal da Bolívia. Vez ou outra um ator, corretamente, lembra desse episódio.

Gás boliviano

Outro tratado importante com a Bolívia, provavelmente, o mais relevante depois da integração ferroviária entre os dois países, na década de 1950, foi o acordo que permitiu o gás butano boliviano chegar ao Brasil e abastecer quase todo país, tendo como porta de entrada Mato Grosso do Sul.

As raízes desse acordo podem ser encontradas no famoso Tratado de Roboré celebrado entre o Brasil e a Bolívia, em 1953, época em que o Brasil tinha interesses em explorar o petróleo da região de Santa Cruz. O tempo passou e a exploração de petróleo foi trocada pelo comércio de gás butano. Nos anos 1990, no governo de Itamar Franco, foi celebrado acordo para o Brasil adquirir, da Bolívia, o contrato de compra de 30 milhões de metro cúbico de gás dia. Quem conta essa história é o ex-ministro e ex-senador da República por Mato Grosso do Sul, Delcídio do Amaral.

Quando eu era secretário executivo do Ministério de Minas e Energia do governo Fernando Henrique e, depois ministro de Minas e Energia do Governo de Itamar Franco, iniciamos os estudos para adquirirmos o gás boliviano. O gás natural da Bolívia é muito rico e estratégico para o Brasil. Nosso contrato objetivava a aquisição de 30 milhões metros cúbicos dia{...}. Começamos a estruturar o projeto na área de engenharia da Petrobras a qual eu era o Diretor de Gás e de Energia. Esse projeto é uma espécie de luneta que começa com um diâmetro maior e vai diminuindo até chegar na ponta de entrega. É realmente um gasoduto de integração internacional por meio de energia O projeto já nasceu com olhar ampliado a exemplo dos grandes projetos de integração da Europa. Ele nasce nas jazidas da província de Santa Cruz, na Bolívia, entra em Corumbá e cruza o nosso estado, corta São Paulo e desce para o Sul, passando por Curitiba e, depois, Florianópolis e Porto Alegre. {...} O problema é que esse gás é pouco utilizado no nosso estado, porém, trouxe grande vantagem econômica. Arrecada, de ICMS, algo¹⁵ em torno de 20% a 25% da receita total do estado.

Ademais, em 26 de junho de 1951, o Brasil assinou um tratado com a República do Paraguai com o objetivo de disciplinar os transportes aéreos regulares, produto da criação de rotas formais ligando as cidades de Assunção, Corumbá, São Paulo e Rio de Janeiro.¹⁶ Porto Murtinho também era beneficiado com essa rota feita pela Viação Real.

Esse acordo tem imensa importância porque na época não havia comunicação por rodovias ligando essas cidades. As pessoas e mercadorias transitavam pelos rios. Só em

15. Entrevista com Delcido Amaral, em 05 de junho de 2021.

16. OLIVEIRA, 2016, p. 23.

1960, foi celebrado convênio entre o Brasil e o Paraguai para se construir, em território Guarani, uma rodovia ligando a cidade de Concepción a Ponta Porá. O Brasil concedeu empréstimo no valor de 11,2 milhões de dólares para custear parte dessa obra que passou a se chamar Yby- Yajú.¹⁷

Ainda como parte das iniciativas para a América do Sul foi acordado entre o Brasil e Paraguai convênio para a construção de uma ponte sobre o rio Apa, que corta o Sul de Mato Grosso. A ponte ficou pronta em 1971, e liga as cidades de Bela Vista, no Paraguai, a homônima no Mato Grosso do Sul. Outra iniciativa importante que beneficiou o estado foi a exportação de energia elétrica do Paraguai para o Brasil. Essa iniciativa atenuou a crise energética que a região vivenciava na virada da década de 1970 para 1980, principalmente nas sub-regiões da Grande Dourados e do Sudoeste.

O Mercosul e os eixos de integração

Um debate importante sobre integração dos países da América do Sul acontecia na Comissão Econômica para a América Latina-Cepal, entidade criada em 1948, no Chile, pela Organização das Nações Unidas, com o objetivo de trabalhar mecanismo que fortalecessem os laços econômicos da região em função dos problemas decorrentes da divisão internacional do trabalho e da extrema dependência desses países as economias da Europa e dos Estados Unidos da América.

Essa dependência se acentuava em função da baixa capacidade dos países latinos em diversificar suas exportações, modernizar os parques industriais e substituir parte

17. OLIVEIRA, 2016, p. 43.

das suas importações como bem identificou Maria da Conceição Tavares na sua obra - da substituição de importações ao capitalismo financeiro- Zahar Editora, 1978. No plano econômico havia uma busca para encontrar um modelo de desenvolvimento que não estivesse atrelado apenas à produção de commodities.

A Cepal, que reunia estudiosos dedicados a encontrar soluções para os dramas econômicos da América Latina, na data de 18 de fevereiro de 1960, em Montevidéu, no Uruguai, com as presenças de representantes de países latinos como Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguai, Peru e Uruguai, criou a Associação Latino-americana de Livre Comércio (ALALC). Com imensas dificuldades o processo de integração da América do Sul ganhou novos contornos nas décadas de 1960 e 1970. Houve ampliação considerável das iniciativas objetivando aproveitar e destravar o ambiente comercial da região.

Os presidentes estavam conscientes de que precisavam diminuir a burocracia e a ineficiência produtiva e ampliar a pauta de exportação com produtos manufaturados e de maior valor agregado, como defendiam os economistas da Cepal, liderados por Raul Prebisch. Na busca de novos nichos de mercados, em tempos de economia que caminhava em direção a globalização, puxada pelas políticas neoliberais das economias centrais, em 1980, também em Montevidéu, houve mudança na nomenclatura da ALALC, passando a se chamar Associação Latino-Americana de Integração (ALADI).

As lideranças políticas e empresariais da América do Sul não estavam preocupadas apenas com a dinâmica da produção e do comércio. Havia propostas objetivando aproveitar coletivamente o potencial dos rios que, ao longo da história, eram as “estradas” por onde trafegavam ideias, mercadorias, pessoas e sonhos. Eles cumpriam um papel impor-

tante de comunicação entre as nações. Nessa perspectiva, foi criado o Tratado da Bacia do Prata, em 23 de abril de 1969.¹⁸

Esse acordo foi muito festejado pelos sócios em função da sua abrangência e relevância estratégica, pois, objetivamente, abriu espaço para financiar programas voltados para a integração e melhoria do tráfego dos rios que compõem essa Bacia Hidrográfica. Tanto é verdade que, em 1974, surgiu o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA) com repercussão importante para a infraestrutura hidroviária e a economia do Sul de Mato Grosso.

É importante destacar outra instituição relevante voltada para o financiamento de obras e projetos na América do Sul, criada em 1966, mas que inicia seus trabalhos em 1970, que foi a Corporação Andina de Fomento (CAF) que, antes da criação de mecanismos de financiamento no âmbito do Mercosul, era a responsável pelas análises e financiamento de projetos de infraestrutura voltados para integrar fisicamente os países da região. Parte significativa do financiamento do projeto do gasoduto Brasil/Bolívia foi concedido pela CAF.

A busca da integração física da América do Sul ganhou muita força com a formação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), criado oficialmente em 1991, como parte das negociações que se iniciaram em 1985, entre José Sarney presidente do Brasil e Raul Alfonsín presidente da Argentina. As tratativas foram facilitadas pelo fato de que a América do Sul, depois de décadas de ditaduras militares, caminhava em direção ao retorno da democracia. Assim, as divergências e inseguranças históricas que haviam em algumas fronteiras, aos poucos, cedeu espaço para ações convergentes. O

18. VILLELA, 1984, p. 147.

clima político nessa região melhorou muito, favorecendo a dinâmica de acordos mais complexos e amplos, liderados pelo Brasil e pela Argentina.

Um gesto importante que apontou para uma clara simetria nas relações bilaterais entre Brasil e Paraguai foi a visita que o Presidente do Brasil, João Batista Figueiredo fez, a esse país, em março de 1980, com o objetivo de devolver objetos pessoais de Francisco Solano Lopes, liderança que dirigiu o país guarani na Guerra da Tríplice Aliança.

Também se celebraram, na oportunidade, alguns acordos na área econômica e na área de cooperação nuclear. De acordo com Doratioto (2014, p. 157), desde o ano de 1935 um presidente brasileiro não visitava esse país. João Batista Figueiredo e sua comitiva foram recebidos pelo presidente argentino Jorge Rafael Vilela que, poucos meses depois, retribuiu a visita ao Brasil, oportunidade em que tratou de discutir novos acordos de interesse mútuo.

Em abril de 1982, surgiu o conflito entre a Inglaterra e a Argentina por conta das Ilhas Malvinas, que o presidente Galtieri, da Argentina, reivindicava como sendo território pertencente ao seu país. Embora o Brasil tenha se declarado neutro nesse conflito, na prática, a diplomacia brasileira atuou fortemente para ajudar a Argentina inclusive com material militar e iniciativas diplomáticas.¹⁹ O gesto do Brasil teve repercussões positivas na sociedade civil e política desse país, contribuindo, então, para facilitar acordos futuros como a criação do Mercosul e outros.

O Mercosul se apresentou como um pacto progressista que visava criar uma nova ordem para as relações bilaterais entre os países latinos que buscavam caminhos que permitissem participar do comércio mundial de forma mais independente, frente as investidas dos Estados Unidos que dese-

19. DORATIOTO, 2014, p. 159.

javam ter todo continente americano alinhado ao projeto de Livre Comercio (Alca) ou ao Acordo de Livre Comércio da América do Norte (Nafta), ambos criados exclusivamente para beneficiar diretamente a economia americana, que poderia colocar seus produtos mais baratos nos países latinos, ao tempo que matinha clausulas de barreiras que podem impedir a entrada de commodities desses países no mercado americano. O Brasil resistiu e apostou no Mercosul.

O Brasil, resolutamente, não se afastou da estratégia, que privilegiava o Mercosul como a esfera imediata e primordial do esforço de integração, buscando constituir, como um segundo círculo concêntrico, a rede de Acordos de livre Comércio do Mercosul com os membros sul-americanos da Associação Latino Americana de Integração (ALADI). E sua vitória diplomática, inclusive com a escolha de Belo Horizonte para sediar, em maio de 1997, a III reunião de Ministros de Comercio da ALCA, irritou profundamente o governo norte-americano, cujos funcionários passaram a acusa-lo de obstruir a integração hemisférica e a atacar o Mercosul.²⁰

O esforço dos EUA para desmobilizar o Mercosul é parte de uma estratégia antiga. Essa nação sempre sonhou em ter uma zona de livre comércio no continente americano sob a sua liderança, assim, não foram poucas as vezes que pressionou seus vizinhos para se submeterem a política diplomática e econômica do Tio San.

O pesquisador Luiz Alberto Moniz Bandeira lembra, em seu livro *As relações perigosas: Brasil-Estados Unidos (de Collor a Lula, 1990-2004)*, que a ideia da formação de um tratado de livre comércio, envolven-

20. BANDEIRA, 2004, p. 131.

do todo o continente – EUA, Canadá e a América Latina – apareceu pela primeira vez em 1887. A iniciativa partira do presidente dos EUA, Grover Cleveland que fizera chegar aos ouvidos de D. Pedro II a intenção de constituir uma união aduaneira com o Brasil. A articulação foi desaconselhada pelo ministro da Fazenda brasileiro Francisco Belizário de Souza (1839- 1889), que temia, nos anos finais do império, uma aproximação com os EUA{...}. A iniciativa malogrou logo de saída. Os EUA não desistiram. Durante a I Conferência Pan-americana, realizada em Washington a partir de 2 de outubro de 1889, o tema voltou à pauta. Dessa vez, a contrariedade veio da Argentina e do Chile, por força da vinculação estreita de suas economias com a Inglaterra. Novamente a ideia foi deixada de lado. Foi apenas durante a 17ª Conferência Internacional dos Estados Americanos, realizada em Montevideú, em dezembro de 1933, que os Estados Unidos voltaram a propor uma queda multilateral de tarifas aduaneiras. Imersos nas vagas da Grande Depressão, os países viram na proposta uma maneira dos EUA abrirem novos fronteiras de comércio nos difíceis anos pós crise de 1929.²¹

Na data de 26 de março de 1991, em Assunção, foi assinado formalmente a criação do Mercosul, tendo como signatários o Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. Ao longo das últimas décadas outros países se associaram ao Mercosul, como Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Peru, Guiana e Suriname. Também conta como países observadores desse pacto o México e a Nova Zelândia.

Concretamente as lideranças desse tratado almejavam modelar o processo de integração econômica regional com a eliminação das barreiras tarifárias no comércio entre os

21. MARINGONI, 2011, p. 1.

países membros; criação de uma tarifa externa comum; livre comércio e serviços; livre circulação de mão-de-obra e livre circulação de capitais e pessoas.

Em dezembro de 1991, aconteceu a primeira reunião do novo bloco, em Brasília, com a presença dos presidentes dos países membros do Mercosul – Fernando Collor de Mello (Brasil), Carlos Menem (Argentina), Luiz Carlos Wasmosy (Paraguai) e Luiz Alberto Lacalle (Uruguai). Ao longo da década de 1990 o debate sobre a integração da América do Sul continuou oxigenado. Logo que Itamar Franco assumiu o governo brasileiro, no lugar de Fernando Collor de Melo, em 1992, tratou de buscar iniciativas para o Mercosul, assim, em 1993, por meio de Celso Amorim que estava à frente da chancelaria brasileira, iniciou tratativas para a criação de uma Área de livre Comercio da América do Sul com o nome de ALCSA.

A proposta foi apresentada na sétima Reunião de Cúpula do chamado Grupo do Rio, um fórum permanente de consulta política criado em 1986, por oito países latino americanos, inclusive o Brasil; todos defendiam a democracia e a mediação política como instrumento para dirimir os problemas do continente americano. Como o Mercosul mostrava muita força, a proposta apresentada por Celso Amorim não prosperou, por isso, aos poucos, a ideia desapareceu do cardápio diplomático da segunda metade dos anos 1990.

Em 1995, o presidente Fernando Henrique Cardoso assumiu a presidência do Brasil. Focado em iniciativas voltadas para privatizar empresas públicas e abrir o mercado nacional para todo tipo de especulação, o governo definiu o Mercosul como uma alternativa alvissareira. Tanto que os planos Plurianuais elaborados no seu governo de 1996 a 1999 e os projetos Avança Brasil de 2000 a 2003 tinham bases voltadas para a infraestrutura física da região da América

do Sul.²² Parte dos projetos do governo FHC teve a participação do economista Eliezer Batista que desde a década de 1970 trabalhava com a concepção de eixos de integração ou cinturão de desenvolvimento.

Os estudos de eixos ou corredores de desenvolvimento se tornaram fundamentais a partir do ano 2000, quando os 12 presidentes de países da América do Sul se reuniram, em Brasília, para debater os novos passos da entidade ao longo dos dez primeiros anos daquela década. Eles aprovaram, entre outras pautas, 10 eixos de integração cuja viabilidade deveria ser estudada pelos técnicos dos países envolvidos. Em face da posição estratégica no centro do continente, Mato Grosso do Sul ficou inserido na superposição de pelo menos três eixos de integração e desenvolvimento eleitos pelos presidentes. São eles: Eixo Interoceânico, central; Eixo Hidrovia Paraguai/Paraná e Eixo de Capricórnio.²³

Ademais, haviam estudos feitos pelo Geipot e pelo Zicosur indicando outras possibilidades de corredores em Mato Grosso do Sul. Um deles, então, sairia de Arica, no Chile, vindo pela Bolívia e atingindo Corumbá. Outro que recebeu o sugestivo nome de Corredor de Capricórnio, sairia de algum porto do norte chileno, passando pela Argentina e Paraguai atingindo Carmelo Peralta, Porto Murtinho e Campo Grande. A terceira rota, que partiria de um dos portos do norte do Chile, cruzava a Argentina, o Paraguai e atingia Mato Grosso do Sul pela cidade de Ponta Porã.²⁴

A sociedade civil e o debate sobre o Corredor Bioceânico

O debate sobre a integração do Brasil com outros pa-

22. ROCHA, 2010, p. 5.

23. BOURLEGAT, 2019, p. 112.

24. BOURLEGAT, 2019, p. 116.

íses não é algo novo. A diplomacia nacional trabalha, há muito tempo, com essa dimensão. Só que o foco era hegemonicamente com os países europeus e os Estados Unidos da América. O trabalho diplomático com a América do Sul era mais discreto. Tem uma frase da literatura popular que explica muito bem essa situação: O Brasil sempre esteve de costas para os irmãos Latinos Americanos. Essa é uma verdade incontestável.

Aliás, o ex-senador Delcídio Amaral, diz que Mato Grosso do Sul também vive de costas para os seus parceiros da América Latina, que podem construir um futuro diferente para nossa gente, a Bolívia, Paraguai, Argentina e Chile. “Nós vivemos de costas para esses países que estão crescendo. Temos que aproveitar para desenvolvermos juntos. Nosso agronegócio é muito competitivo. O minério, a carne e a celulose são commodities de primeira linha. O caminho para Pacífico é uma forma de nos conectamos com nossos irmãos de fronteira”.²⁵

Essa realidade que muitos autores identificaram, felizmente, começa a mudar, lentamente, a partir da década de 1990. Já falamos que o retorno da democracia a expressiva maioria dos países da região ajudou muito nessa articulação, mas é importante salientar que o crescimento econômico que os países da Bacia do Pacífico começaram a vivenciar, puxado pela China, que passou a se mostrar um mercado promissor para o Brasil, contribuiu muito para o surgimento de ações mais avançadas nas relações do Brasil com seus vizinhos. O mercado e a diplomacia nacionais começaram a enxergar o potencial da China e de outros países da Ásia.

Aos poucos a China foi se tornando-se um cúmplice importante da economia nacional e de outras dezenas de países. As relações diplomáticas entre o Brasil e a China

25. Entrevista com Delcídio Amaral, em 05 de junho de 2021.

existem remontam o início século XIX, porém, partir da década de 1990, o Brasil e a China passaram a se integrar economicamente em virtude das necessidades existentes e das oportunidades que se apresentavam aos dois países.

A China, por conta de um processo acelerado de crescimento de suas manufaturas passou a importar cada vez mais matérias primas, do Brasil, para sustentar um crescimento impressionante de sua economia. Em 1990, apesar de responder por 21% de toda a população mundial, a china representava apenas 4% do PIB mundial. Já em 2018 essa participação passou para 18,7% do PIB do planeta. Todo esse crescimento produziu uma elevação importante no preço das commodities brasileiros, abrindo espaço para que o agronegócio nacional se beneficiasse diretamente da dinâmica do crescimento chinês e de outros países da Bacia Asiática. Concretamente, desde o ano de 2009, a China é o principal parceiro comercial do Brasil. É o maior comprador e investidor direto do país. As importações chinesas possibilitaram, em 2019, um superávit da balança brasileira da ordem US\$58,7 bilhões.

O Mato Grosso do Sul, por sua vez, se beneficiou amplamente da alta demanda pelas commodities brasileiras, em especial, pela produção de soja, proteína animal, setor sucroalcooleiro, produção de celulose e mineração, todos setores estruturalmente atrelados a atividade econômica mundial, tendo a China como principal cliente.

Se a elite econômica e política brasileira mostrava baixa disposição para o trabalho de integração econômica e física com seus adjacentes, do outro lado das fronteiras, então, havia muita esperança de que o estabelecimento de parcerias longas e perenes com a maior economia da América Latina poderia trazer bons frutos para a região, particularmente se fossem construídas políticas amplas que integrassem parte da infraestrutura física como estava acontecendo

em outros continentes.

Na busca dessa integração, havia a ideia de uma ligação física entre o Pacífico e o Atlântico brasileiro, cultivada, por décadas, por Chile, Argentina, Bolívia e Paraguai. A liderança desse trabalho era e é hegemonicamente do Chile. Notadamente dos empresários e políticos ligados aos portos do Norte desse país.

No Brasil havia pessoas que sonhavam com essa ligação. Lembramos que a expansão das linhas férreas para o Oeste tinha esse espírito. Só que a sociedade civil estava fora do debate. As ações que culminaram em tratados formais foram impulsionadas pelos Chefes de Estado e atendiam muito mais a interesses geopolíticos, não era algo oriundo diretamente dos interesses comuns das diversas comunidades Sudamericana. Os presidentes decidiam e a sociedade civil ia atrás. O capital, nesse caso, estava muito atrelado as decisões geopolíticas do Estado.

A verdade é que a população tinha pouca presença nesse trabalho, principalmente a brasileira, que tem baixa tradição em articulações com a América Latina. Entretanto, a partir da segunda metade da década de 1960, um jovem de apenas 24 anos de idade, chamado Jorge Sória Quiroga, prefeito da pequena cidade de Iquique, no Chile, com 30 mil habitantes, distante da capital do seu país mais de dois mil quilômetros, decidiu, em 1967, encontrar caminhos que pudessem ligar a sua cidade a outros mercados do mundo.

É muito possível que as ideias de Simon Bolívar e outros apologistas da integração da América Latina tenham alimentado o trabalho desse inquieto prefeito, que, corretamente, não se conformava com o fato de que a economia de Iquique se resumisse à indústria pesqueira e de salitre. Como há um porto de águas profundas em sua cidade, que tem comunicação marítima com a Bacia do Pacífico e com

outros continentes, Sória iniciou um intenso trabalho de articulação política em busca de parceiros multinacionais com o objetivo de explorar as oportunidades econômicas do mercado mundo.²⁶

Inicialmente, mesmo ainda havendo resquícios da Guerra do Pacífico ocorrida entre nos anos de 1879 a 1884, conflito em que o Chile venceu a Bolívia e o Peru e culminou com a perda, por parte da Bolívia, de sua saída para o Oceano Pacífico, ele e outros pioneiros sonharam com a construção de uma ferrovia ligando Iquique (Chile) a Oruro (Bolívia). O empreendimento foi abraçado pelos dois países e a ferrovia se tornou realidade na década de 1970. Nascia, assim, mesmo com imensos desafios geográficos e instabilidade no transporte ferroviário, uma base para um importante corredor econômico ou cinturão de integração na América do Sul.

Lembra Jorge Sória que, após a conclusão da integração física entre Iquique e Oruro, fez o seguinte comentário para seus parceiros de empreitada: “Este corredor pode ir mais longe. Pode chegar a Santa Cruz (Bolívia), Corumbá, Campo Grande e Santos, no Brasil”.²⁷ No caso da ligação de Santa Cruz a Corumbá o ex-prefeito de Iquique se referia ao uso da ferrovia boliviana que, desde o ano de 1955, ligava essa cidade a Santos em São Paulo. As palavras de Sória quase 50 anos depois estão se tornando realidade. O detalhe disso tudo é que ele continua vivo e participando dos debates sobre a construção da integração Sudamérica como senador do seu país. Continua alimentando o sonho de muita gente com suas brilhantes ideias.

Se a cidade de Iquique e a sociedade civil podiam contar com a energia e a determinação de Sória para buscar alternativa para a cidade e para a região, outra cidade, An-

26. Entrevista com Jorge Sória, em 22 de setembro de 2020.

27. Entrevista com Jorge Sória, em 22 de setembro de 2020.

tofagasta, cidade portuária chilena, muito importante como caminho para o Pacífico, também tinha suas lideranças políticas e empresariais que não mediam esforços para ligar essa urbe aos portos do Atlântico. Nessa perspectiva, entre outros, destacam-se o trabalho de dois empresários, Ernesto Tápias e Oscar Viveiros, ambos dotados de ampla capacidade para reunir pessoas em defesa de suas ideias.

O trabalho liderado por esses pioneiros ganhou projeção e atraiu outros baluartes Latinos Americanos que passaram a defender as mesmas ideias por meio da Zicosur. Na Argentina, inicialmente, se destacaram os pioneiros Carlos Kit Cabeça, Juan Carlos Romero e Gustavo Rauch Coll. Na Bolívia, entre outros, podemos citar Oscar Zamora ex-prefeito da província de Tarija e Mario Coscio.

No Paraguai, por sua vez, os principais nomes são Orlando Penner, Gustavo Savask, Marcio Schusmuller e Sus-toa. Todos entusiastas das ideias da Zicosur. Marcio Schusmuller tem um legado importante nesse trabalho. Morreu a poucos meses, após uma longa conversa que tivemos intermediada pelo grande Heitor Miranda, que também faleceu recentemente.

Marcio Schusmuller foi um dos fundadores do Geico e da Zicasul. Cultivou com muito cuidado a memória oral e material do Geicos e da Zicosul. Aliás, com recursos próprios ele ajudou a manter essas duas entidades em atividade. Por meio de uma bela carta que os autores receberam de Marcio Schusmuller ficamos sabendo os nomes de atores importantes do Geico e do Zicasul.

Los pioneros de GEICOS Y ZICOSUR, a partir del año 1997 al 2004 por el grupo GEICOS, debemos de destacar la excelente labor realizada por el presidente de Geicos de Argentina, Sr. Fernando Triquell, los empresarios de Chile estuvieron representados

por el ing. Carlos Yanine, por el grupo empresarial de Brasil el Sr. Oscar Martorell y Heitor Miranda Dos Santos, por el Perú el Sr. Domingo Seminarios y por Bolivia el Sr. Ivo Kulgis, y por el Paraguay el Ing. Marcio Schussmüller nombrado presidente de GEICOS internacional por los demás participantes. Entre los gobernadores que se destacaron como impulsores de la región por sus importantes funciones, debemos destacar al gobernador de ANTOFAGASTA-CHILE, quien impulsó el primer encuentro de la ZICOSUR en el año 1977 destacándose la excelente organización impulsada por el gobernador de Antofagasta Don Cesar Lilayu y Don Jorge Molina Carcagamo. Por Brasil el principal impulsor de Mato Grosso do Sul Don José Orcirio Miranda dos Santos. Por Argentina el gobernador Juan Carlos Romero, por Paraguay los gobernadores Don Modesto Guggiari, Don Federico Franco y Don David Sawasky y por Bolivia Don *Oscar Zamora* y *Don Mario Cossio del departamento de Tarija*.²⁸

Ao longo do processo de construção dessas entidades muitos outros se juntaram e cumpriram papel fundamental nessa empreitada. Mais à frente falaremos do trabalho dos empresários, políticos, presidentes e da diplomacia na definição das rotas dos corredores e outras obras físicas no âmbito do Mercosul.

Porto Murtinho e sua ligação cosmopolita

A cidade centenária de Porto Murtinho, que fica às margens do imponente rio Paraguai e faz fronteira com a cidade de Carmelo Peralta, Paraguai, foi eleito prefe-

28. Entrevista com Marcio Schussmüller, em 24 de abril de 2021.

to, em 1988, o promotor de justiça e filho do município, Heitor Miranda dos Santos, que havia dedicado parte importante da sua vida a conhecer a história dessa bucólica cidade e suas conexões com o Paraguai, Uruguai e Argentina. Nesse trabalho de busca de contato econômico e cultural com a América do Sul ele contava, inicialmente, com a parceria do seu Irmão Osório Miranda sargento do Exército brasileiro, e, por muito anos, vereador em Porto Murtinho.

A cidade havia sido uma das mais ricas e progressistas do sul de Mato Grosso. Nas décadas de 1930 e 1940, chegou a possuir cinco portos voltados para a exportação de tanino, erva-mate e charque. Detinha a 3^a maior arrecadação de impostos do estado. Por seus portos a cidade recebia gente, ideias, sonhos e muitas mercadorias vindas da Europa e sal oriundo do nordeste brasileiro. Seu passado de glória permitiu construir uma arquitetura moderna e ainda preservada²⁹, entretanto, depois dos anos 1940, com as mudanças nas comunicações rodoviárias e a alteração no comércio da Bacia do Prata, a cidade perdeu parte expressiva da sua força econômica e cultural.

Heitor Miranda e outras lideranças da cidade sonhavam com a recuperação econômica do município. À época de ouro da cidade ainda estava na lembrança dos mais velhos e nos livros de história. Os casarões da cidade são testemunhos desse tempo de fartura econômica e cultural. Nessa perspectiva, Heitor tratou de buscar parcerias com algumas cidades do Paraguai, Uruguai e Argentina para aumentar o comércio hidroviário. Havia a expectativa de que as atividades portuárias poderiam integrar várias cidades e resgatar emprego e renda para a cidade. Quem lembra desse trabalho de reativação dos portos é o ex-senador Valdemir Moka.

29. Lima (2013).

Eu, Heitor, Mirian, Zeca, Vander e outros parlamentares do estado fizemos esforços para que os portos de Porto Murtinho voltassem a ter a importância do passado. Por meio de emendas dos parlamentares demos boa ajuda para o asfaltamento da rodovia que liga Jardim a Porto Murtinho. Começou com Pedro Pedrossian, depois com Wilson Barbosa. Quando Zeca assumiu o governo ele terminou essa importante obra. Víamos que os portos poderiam cumprir papel relevante para a cidade. Demorou um pouco para que a realidade mostrasse que estávamos certos. Hoje, me alegra, ver o movimento dos portos. Com a construção da ponte e a concretização do corredor as coisas vão melhorar muito mais para todo sudoeste.³⁰

O empenho de Heitor Miranda e de outras autoridades de Mato Grosso do Sul foi muito importante para os debates que aconteceram no Brasil e na América do Sul a partir da segunda metade da década de 1990, quando se iniciaram os estudos mais aprofundados sobre a possibilidade de construção de um corredor econômico que atravessaria Mato Grosso do Sul, em direção ao Peru ou ao Chile, como parte das ações estratégicas do Mercosul.

Mais tarde, a partir de 1999, contribuiu muito com esse trabalho de integração da América do Sul outro irmão de Heitor, Zeca do PT, que se tornou governador de Mato Grosso do Sul e um dos líderes da Zicosur. Com o apoio do governo de MS o debate sobre novos caminhos para Porto Murtinho ganhou muita força e densidade. A cidade passou a ser um parâmetro importante no debate sobre a América do Sul. Era muito comum autoridades da Bolívia, Paraguai, Chile e Argentina visitarem a cidade.

Outro parceiro relevante dessa articulação Sudameri-

30. Entrevista com Valdemir Moka, em 21 de março de 2021.

ca é o deputado Federal Vander Loubet, que, até o tempo presente, é um dos baluartes da construção de um caminho que ligue sua cidade (Porto Murtinho) aos portos do Chile. Vander é um entusiasta dessa empreitada, desde o ano de 1999, quando assumiu a Chefia da Casa Civil do governo de Mato Grosso do Sul e participava ativamente das reuniões e congressos que tratavam do assunto. Ele tem feito gestões junto as universidades do estado para que esse corredor seja melhor conhecido para ser racionalmente explorado, notadamente o traçado pelo Sudoeste de MS por onde ele passará. Vejamos as preocupações do deputado Vander.

Eronildo! Eu sou um ferrenho defensor desse corredor. Essa é uma bandeira de luta que carrego desde jovem. Temos que encontrar caminhos para desenvolver a economia e a sociedade da minha cidade, Murtinho, entretanto, quando estabeleci parceria com a UFMS para fazer um estudo sobre as potencialidades e os problemas do traçado Campo Grande a Murtinho, principalmente, numa boa, é porque estou querendo encontrar caminhos para toda região Sudoeste. Eu quero e trabalho para que os ribeirinhos, os trabalhadores da reforma agrária, o pequeno produtor, os indígenas, os comerciantes, o pessoal do turismo e os nossos irmãos do Chaco Paraguai sejam beneficiados com a riqueza que circulará por conta da bioceânica. Se o Sudoeste cresce todo Mato Grosso do Sul ganha.³¹

A esses pioneiros, então, se juntaram outros entusiastas como Yeda Guimarães, Miriam dos Santos, Flavio Queirós, Valmir Batista Correa, Carlos Augusto Longo, Valdemir Moka, Zeca do PT, Rubens Figueiró, Moacir Koll, e outros nomes não menos importantes.

31. Entrevista com Vander Loubet, em 20 de outubro de 2020.

Antes um pouco, ainda na primeira metade da década de 1990, se destacaram: Juvêncio Cesar da Fonseca, ex-prefeito de Campo Grande; Ricardo Candia, ex-prefeito de Corumbá e Braz Melo, ex-prefeito de Dourados. Os ex-governadores Pedro Pedrossian e Wilson Barbosa Martins também contribuíram com esse projeto, cada um em seu tempo, claro.

Esse grupo pode ser considerado os pioneiros de Mato Grosso do Sul na busca de uma Sudamerica unida fisicamente. Só que é importante ficar claro que eles foram os que tiveram mais visibilidade, devemos considerar como relevantes também a sociedade civil de Murtinho e do Sudoeste que participaram de muitas iniciativas objetivando colocar a região no centro do debate sobre a América do Sul. O difícil para se precisar melhor o papel de cada um dos grupos sociais é a ausência de documentos sobre esses eventos. Trabalhamos muito com a oralidade o que, de fato, não é o melhor insumo para o trabalho de resgate histórico.

O papel do GEICO e da ZICOSUL no debate sobre a integração no Mercosul

Sob as lideranças de Tapias, Viveiros e Marcio Schusmuller foi criado, em 1990, o Geicos, um grupo de empresários, políticos, diplomatas e intelectuais que se reuniram com o objetivo de estudar caminhos voltados para a integração física da América do Sul. O Geicos era uma instituição da sociedade civil e teve um papel muito importante. Um dos feitos desse grupo foi a criação, em 1997, da Zona de Integração do Centro-Oeste Sudamericano (Zicosur) que, em pouco tempo, se converteu numa relevante entidade com o objetivo de trabalhar os fundamentos da integração física da região. Vejamos nas palavras de Márcio Schusmuller

como aconteceu a criação dessas duas entidades.

O Geicos tiene su origen el 22 de julio de 1974, en la FEPRINCO (Federación de la Producción, la industria y el Comercio) en Asunción. Integrada por todo el Paraguay, el norte de Argentina y Chile, toda Bolivia y los Estados de Mato Grosso y Mato Grosso Do Sul, y el Sur del Peru. Tiene como objetivo la integración Regional de Entidades empresariales privadas del Centro Oeste Sudamericano. Já o ZICOSUR Nace en el año 1997, con el apoyo de GEICO para integrar el Centro Oeste Sudamericano y el Asia Pacifico, para integrar el Atlántico al Pacifico por el Centro Oeste Sudamericano, cuyo trasado mas importante a sido presentado en el Primer Encuentro Interparlamentario y Empresarial del Cono Sur realizado en Tagna, Perú en el año 1995, conocido también como CORREDOR BIOCEANICO CENTRAL O CORREDOR DEL TROPICO DE CAPRICORNIO, cuyo *proyecto original fue representado por el Ing. Marcio Schussmüller*.³²

Ainda com base nos apontamentos de Marcio Schussmuller ficamos sabendo sobre alguns dos importantes encontros promovidos pelo Zicasul, inclusive com representantes de Mato Grosso do Sul.

El proyecto ZICOSUR se fortalece con la decidida participación en obras de infraestructura y otras inversiones- de los Gobiernos regionales del aérea y empieza a tomar cuerpo en el I Encuentro ZICOSUR- Asia Pacifico, realizado en Antofagasta, con la participación de embajadores y empresarios de distintos países asiá-

32. Entrevista com Marcio Schussmüller, em 24 de abril de 2021.

*ticos y de Oceanía. Su validez fue firmada y reforzada con el II Encuentro ZICOSUR- Asia Pacifico, realizado el 28 y 29 de octubre de 1998 en Salta, Argentina; El III Encuentro Internacional llevado a cabo entre el 18 al 20 de julio de 1999, en Filadelfia, Paraguay y el IV Encuentro de ZICOSUR realizado en Campo Grande (Capital del Estado de Mato Grosso do Sul-Brasil el 3 al 5 de abril de 2001.*³³

Em várias cidades da América do Sul os atores políticos e econômicos se movimentavam rapidamente para explorar as oportunidades que o Mercosul poderia oferecer. Embora não fosse ainda membro desse pacto, lideranças da cidade de Iquique-Chile, município com muita tradição no trabalho de articular parcerias multinacionais para explorar seu porto, organizou uma das primeiras reuniões entre prefeitos dos países da região. O evento aconteceu no dia 27 de agosto de 1993, em Iquique, cidade que voltava a ser governada por Jorge Sória.

O convite do evento foi feito em nome da Comisión Sudamericana da Paz e Prefeitura de Iquique e anunciava tratar-se do primeiro encontro de alcaides, conselheiros, prefeitos e intendentos do Sul da América. O evento foi muito concorrido e teve a presença de prefeitos do Centro-Oeste, Sudeste e Sul do Brasil.

Mato Grosso do Sul foi representado por dois prefeitos: Juvêncio Cesar da Fonseca, prefeito de Campo Grande e Ricardo Candia, prefeito de Corumbá. A pauta central do evento objetivava refletir sobre a viabilização de corredores econômicos, ligando os portos do Norte do Chile e portos do Peru a algumas capitais e cidades portuárias do Brasil.³⁴ A ideia das lideranças chilenas era que essa rota tivesse ramais

33. Entrevista com Marcio Schussmüller, em 24 de abril de 2021.

34. COMISIÓN SUDAMERICANA DE PAZ, 1993, p. 1.

ligando Assunção, Buenos Aires, Montevideu e Santiago do Chile. Na verdade, tratava-se de uma grande obra de conexão física de vários países.

Em 18 de março de 1994, parte importante do grupo que se reuniu em Iquique, em 1993, novamente se encontra na cidade de Canelas, Rio Grande do Sul, para debater a construção do corredor ligando aquele estado ao Chile. Ademais, nos dias 13 e 14 de novembro de 1995, em Santa Cruz, na Bolívia, houve nova reunião para tratar também do referido assunto. A presença de autoridades brasileiras era discreta. Muito mais como observadores.

As presenças dos prefeitos Juvêncio Cesar da Fonseca e Ricardo Candia se justificavam pela importância das duas cidades no processo de construção e aproveitamento da rota. Campo Grande e Corumbá se converteram em elos importantes para se chegar aos países da Bacia do Prata ou aos Estados localizados na Cordilheiras dos Andes. Os administradores das duas cidades desejavam conhecer detalhes do projeto para prepara-las para atender as novas demandas que surgiriam no futuro. Vejamos as lembranças de Ricardo Candia sobre esse evento.

Nós queríamos que a integração da América do Sul acontecesse por meio da ligação do Atlântico ao Pacífico, por isso, fomos a essa reunião, no Chile, onde havia muitos prefeitos de cidades importantes da América do Sul. Corumbá está localizada no paralelo 21, no eixo dessa rota, queríamos ter acesso ao porto de Iquique porque ajudaria muito as exportações do Centro-Oeste. Tanto que trabalhamos fisicamente para melhorar a estrada entre Corumbá e Santa Cruz(...). Havia muitas reuniões com os bolivianos e chilenos. Eu e o Braz Melo, vice-governador de Wilson Barbosa, participamos de muitas reuniões, inclusive fiz uma viagem de trem de Antofagasta ci-

dade do Chile até Corumbá. Veio muita gente nos vagões (...) Era uma festa porque o trem parava nas cidades e havia eventos para celebrar a possibilidade de construção do corredor. Todos queriam que o corredor passasse por sua cidade. O grupo, depois do evento em Corumbá, continuou a viagem de trem até Santos em São Paulo.³⁵

Ricardo Candia, ex-prefeito de Corumbá, conta que a ideia da criação de um corredor econômico passando por Corumbá contagiou as pessoas do município e o governador do estado, na época, Pedro Pedrossian. Logo que ele voltou do Chile orientou “a Prefeitura de Corumbá, com o apoio do governo do estado, em forma de mutirão, a começar a recuperar alguns trechos da rodovia boliviana que liga a cidade de Corumbá a Santa Cruz. Era uma forma de contribuir com o projeto de integração que a cidade e a população sonhava desde que o trem chegou ao Pantanal”.³⁶

Nas eleições de 1994, foi eleito Wilson Barbosa Martins como governador de Mato Grosso do Sul, tendo como vice-governador o ex-prefeito de Dourados, Braz Melo, que a partir de 1995, assumiu a Coordenadoria Especial de Assuntos do Mercosul e começou a trabalhar com a ideia de integração da América. Ele costumava dizer que “o Brasil vivia de costa para o pacífico”³⁷. O trabalho liderado pelo vice-governador, originário da mais importante sub-região do agronegócio do estado, a Grande Dourados, criou a primeira “dissidência” sobre a rota do futuro corredor em solos de Mato Grosso do Sul.

Desde a década de 1940, que se costurava, por iniciativa principalmente dos países vizinhos, um corredor econômico por Corumbá. Entretanto, em 20 fevereiro de 1995,

35. Entrevista com Ricardo Candia, em 16 de agosto de 2020.

36. Entrevista com Ricardo Candia, em 16 de agosto de 2020.

37. Jornal O Progresso, Dourados (MS), edição de 20 de fevereiro de 1995.

poucos dias após Braz Melo ter assumido a Coordenadoria Estadual do Mercosul, reuniu-se com mais de 500 lideranças políticas e empresarias das cidades de Ponta Porã, Pedro Juan Caballero e outros municípios da região de fronteira, no Tênis clube de Ponta Porã, por ocasião da Primeira Reunião Bilateral Paraguai-Mato Grosso do Sul, para informar aos presentes que um corredor bioceânico cruzaria a cidade de Ponta Porã em direção ao Paraguai.

A ideia, segundo Braz Melo, era desenvolver o projeto a partir de Mato Grosso do Sul, criando em “Ponta Porã um porto seco, ligado, por rodovia asfaltada ao porto de Concepción, no Paraguai, de lá por hidrovia (rio Paraguai) até Formosa, seguindo por ferrovia até o porto de Antofagasta ou Iquique, no Chile. De lá, pelo Oceano Pacífico iria para os mercados da Ásia, Costa Oeste americana e Oceania”.³⁸

A proposta do vice-governador ganhou destaque no jornal “O Progresso”, de Dourados (MS). A notícia logo se espalhou criando uma discreta polêmica porque os estudos que estavam sendo feitos pela Companhia Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) trabalhavam com a possibilidade de o corredor cruzar o município de Corumbá, em direção a Bolívia. A proposta de Braz Melo, então, contava com o apoio principalmente de alguns políticos e empresários do Paraguai, baseados nas cidades de Concepción e Assunção, que hegemonizavam o tráfego hidroviário.

Os representantes do agronegócio da Grande Dourados também eram simpáticos a proposta apresentada pelo vice-governador porque poderiam exportar suas commodities pelo porto de Concepción. Era mais perto. Diminuía a distância e o frete. Acontece que o projeto não ganhou corpo e a rota ligando Ponta Porã aos mercados asiáticos continua sendo uma esperança importante até os dias de hoje. É uma

38. Jornal O Progresso, Dourados (MS), edição de 20 de fevereiro de 1995.

alternativa que merece ser trabalhada, mas, naquela época, como a realidade mostrou, não era ainda prioridade.

A discreta disputa sobre o traçado do corredor que passou a acontecer no Mato Grosso do Sul já era uma realidade nos outros países. Iquique e Antofagasta travavam uma feroz disputa por esse caminho. Havia consenso de que a rota deveria ligar o Pacífico ao Atlântico, mas com relação aos detalhes do traçado havia muita discórdia.

Numa reunião em Brasília, no Senado Federal, que ocorreu em 02 de outubro de 2019, o senador Nelsinho Trad contou que certa vez, estava fazendo uma exposição sobre o corredor Bioceânico, em Campo Grande, e, por desatenção, não citou a cidade de Iquique como parte da rota. Conforme ele mesmo conta, “o pessoal de Iquique que estava lá veio em cima de mim, ali eu percebi que havia algum problema”.³⁹

O Embaixador do Chile, no Brasil, Fernando Schmidt, nessa mesma audiência, explicou a Nelsinho Trad que Jorge Sória e seu filho Mauricio Sória, prefeito de Iquique, fizeram da integração regional a bandeira de luta de ambos, assim, “para eles, em qualquer fórum não mencionar Iquique é uma provocação [...]. É claro que Antofagasta tem suas próprias aspirações, mas não tem a liderança expressiva como Iquique em relação ao projeto”⁴⁰

Havia intenso trabalho principalmente das lideranças do Chile, Bolívia e Peru para convencer as autoridades brasileiras de que a rota para se chegar ao pacífico, pelo território de Mato Grosso do Sul, deveria passar por Corumbá, que detinha um ramal ferroviário. Nessa perspectiva, por recomendação do Ministério dos Transportes do Brasil foi feito um estudo avaliando as propostas de corredores bioceânicos que estavam sendo debatidos nas reuniões do Merco-

39. BRASIL, 2019, p. 3.

40. BRASIL, 2019, p. 3.

sul e de outras entidades como a Zicosur.

Havia 10 propostas de rotas tendo como destino os portos do norte do Chile. No caso do corredor que atenderia o Mato Grosso do Sul o estudo concluiu o seguinte:

O corredor Santos/São Paulo – Corumbá/Puerto Suárez/ Cochabamba/Arica/Iquique deverá se constituir em importante alternativa de integração e desenvolvimento para o Brasil, Bolívia, Chile e Peru, pois permitirá o intercâmbio da região Sudeste e de partes das regiões Sul e Centro-Oeste do Brasil com as regiões mais desenvolvidas da Bolívia, com o sul do Peru e o norte do Chile, contribuindo decisivamente para a promoção do desenvolvimento de extensas áreas na Bolívia, no estado de Mato Grosso do Sul e nas citadas áreas do Peru e do Chile. O processo de privatização em andamento no Brasil e na Bolívia deverá contribuir para a implantação e o desenvolvimento, a médio prazo, desse corredor.⁴¹

O trabalho do Geipot identificou potencialidades e problemas nessa rota, principalmente quando se aproximava da Cordilheira dos Andes, de acordo com o documento “as vias férreas existentes apresentam deficiências que causam problemas a operação de transporte nas mesmas, principalmente no trecho Cochabamba – Arica, que traspõem os Andes e apresenta baixa capacidade de transporte. Nos demais trechos existem problemas na super e na infraestrutura”.⁴² Quando o Geipot produziu esse estudo não havia ainda sido feita a pavimentação asfáltica da estrada ligando Corumbá a Santa Cruz, que foi inaugurada em 2009, pelo presidente Lula.

Até o ano de 1999, o traçado, por Corumbá, era a pro-

41. BRASIL, 1996, p.51.

42. BRASIL, 1996, p.18.

posta hegemônica em direção ao Chile e ao Peru. Pouco se falava no traçado por Ponta Porá. A rota por Porto Murtinho estava ainda na mente de alguns pioneiros do Sudoeste de Mato Grosso do Sul e do Chaco Paraguai. Era um sonho que ainda estava em construção. Mas com a eleição de Zeca do PT, em 1998, ao governo de Mato Grosso do Sul, alinhado aos debates que estavam ocorrendo no interior da Zicosur sobre as rotas dos corredores regionais, abriu-se um espaço para que um novo traçado no estado começasse a ser debatido.

Na época, o governo Wilson Barbosa Martins havia começado a construção do asfaltamento rodoviário entre as cidades de Jardim e Porto Murtinho. Antes ele tinha asfaltado o trecho entre Sidrolândia e Nioaque. Essa rodovia permite chegar até a fronteira com Carmelo Peralta, uma das cidades do Chaco Paraguai.

Esse caminho para o Chile mostra muita força política e social porque atravessa sub-regiões consideradas pobres do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Ele pode integrar e melhorar a vida de muita gente que vive em áreas com pouca comunicação viária e oportunidades de trabalho e renda.

Entre Campo Grande e Porto Murtinho, por exemplo, existem muitos assentamentos rurais, tribos indígenas, pequenos produtores rurais, pescadores, ribeirinhos, povos do pantanal, e poucas cidades. A situação dos povos do Chaco Paraguai também é muito difícil. A realidade é que o Sudoeste convive com a riqueza produzida pelo agronegócio, mas, por outro lado, tem bolsões de pobreza que precisam de apoio, inclusive e principalmente para participar, de alguma forma, do trabalho e da renda gerados pelo futuro corredor. As oportunidades são muitas. Cabe ao estado e a iniciativa privada criar mecanismo de integração desses povos que não são, ainda, beneficiados com os frutos do progresso. Isso vale para as populações dos 4 países.

O sonho que nasceu nas barrancas do rio Paraguai

As primeiras reflexões sobre esse caminho com o novo governador de Mato Grosso do Sul começaram na virada de 1998 para 1999, poucos dias após a posse de Zeca do PT. A base desse traçado se alicerçava em algumas conversas que Heitor Miranda havia feito com autoridades do Chaco Paraguai no início da década de 1990. Diálogos que continuaram no mandato de Mirian dos Santos, sua esposa, que se tornou prefeita de Porto Murtinho na eleição de 1996. A respeito desse acontecimento, Heitor Miranda relembra a conversa que teve com Zeca do PT, seu irmão, sobre o novo traçado.

No mandato de prefeito, em 1992, eu conheci o governador do alto Paraguai e trocamos impressões sobre a colônia dos menonitas Loma Plata, Neuland e Filadelfia. Vi que podíamos trabalhar juntos um caminho para o desenvolvimento da nossa sub-região. Tão logo o Zeca ganhou o governo, no primeiro dia do mandato dele, em janeiro de 1999, fizemos um churrasquinho na casa dele onde estava presente o cônsul do paraguai, em Porto Murtinho, Rafaelito, amigo do Sustoia, o governador do Alto Paraguai. Nos convencemos Zeca a fazer uma missão até Loma Plata e fomos lá, no final de janeiro ou começo de fevereiro. Quando chegamos em Filadelfia o governador de Boquerón era um menonita, Pener. Na prefeitura de lá vimos um cartaz convidando para um encontro da Zicosur (Zona de integração do Centro-Oeste da América do Sul) que seria realizado ali, em Filadelfia, em julho de 1999. Conversamos bastante com o governador e ele nos falou sobre a criação de um corredor que deveria ligar a região do Chaco ao Chile. Aquilo era uma coisa que eu procurava há muito tempo. Voltamos com a ideia de parti-

ciparmos do próximo encontro da Zicosur.⁴³

As ideias sobre o novo corredor, inicialmente, se moviam dentro da Zicosur, uma entidade que nasceu pelas mãos de um grupo de empresários do Centro-Oeste Suda-mericano, que resolveram construir um mercado regional integrado ao noroeste argentino, norte do Chile, oriente da Bolívia e Paraguai. A primeira instituição do Brasil a se filiar a essa entidade foi o estado de Mato Grosso do Sul.

Ademais, uma delegação composta pelo vice-governador do estado, Moacir Koll, professor Valmir Batista Correia e o vereador de Porto Murtinho, Osorio Miranda, foram participar do terceiro encontro da Zicosur, na cidade de Filadélfia, no Paraguai, que aconteceu entre os dias 18 e 20 de julho de 1999. Na época, Heitor Miranda era Coordenador Geral de Ações Estratégicas e Assuntos Internacionais de Mato Grosso do Sul, mas não compareceu a esse evento porque havia feito uma cirurgia no coração, na semana do encontro.

Com base no discurso do governador do Departamento de Boqueron, Orlando Penner, um dos líderes do trabalho de integração Latino Americana que abriu os trabalhos do 3º encontro da Zicosur, temos uma ideia da importância dos corredores econômicos e do entusiasmo com que os presentes debatiam os caminhos alternativos para a região.

Estamos decididos a integrar a la región. [...] No dudaremos em poner el hombro allí donde haga falta para conectar todas las voluntades de ia Zona, preservando nuestra propia identidad, nuestros recursos naturales y *nuestras costumbres, que aqui em Boquerôn tienen aspectos multifacéticos y sobre todo comprendiendo perfectamente, que iniciamos una Carrera hacia el desarrollo com implicancias internas*

43. Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

*y externas, que deben ser reconocidas por los que disponen de mayores recursos. La integración que proporemos desde la gestlõn local no deja de lado ninguno de los anhelos, que a lo largo de nuestra historia han planteado nuestros predecesores. Debemos anteponer el desarrollo de toda la regiõn a los proyectos unilaterales, que poco contribuyen a la consolidaciõn del corredor bioceánico, por ello hoy debemos hablar de una Red de Carreteras. [...] La integraciõn es nuestro anhelo y la razõn que nos reúne hoy [...] Respetando la diversidad, los habitantes de estas tierras chaqueñas hemos decidido crecer juntos. Con el mismo énfasis trabajaremos para poner nuestra experiencia al servicio de algo mayor, cual es la integraciõn de esta parte del Continente.*⁴⁴

No segundo dia do encontro, em Filadélfia, o delegado de Mato Grosso do Sul, Moacir Koll, teve a oportunidade de se pronunciar sobre o desejo de Mato Grosso do Sul de participar dos esforços visando a integraçãõ da América do Sul. Nessa mesma oportunidade o vereador de Porto Murtinho, Osório Miranda, fez uma explanaçãõ sobre a possibilidade de se construir um corredor econômico ligando Mato Grosso do Sul ao Pacífico, passando por Porto Murtinho e pelo Chaco Paraguai.

A delegaçãõ de Mato Grosso do Sul também protocolou convite oferecendo o município de Porto Murtinho para ser a sede do próximo encontro da entidade que estava previsto para acontecer em abril de 2000.

Os delegados do evento aprovaram a ideia de realizar o 4º Encontro da Zicosur no Brasil, na cidade de Campo Grande, Capital de Mato Grosso do Sul. Na declaraçãõ formal de Filadélfia consta o seguinte comunicado: “Os governadores aqui presentes que estabelecemos como sede do IV Encontro

44.Zicosur (1999).

Internacional a República Federativa do Brasil, na cidade de Campo Grande, estado de Mato Grosso do Sul.”⁴⁵

O referido estava agendado para acontecer em abril de 2000, entretanto, em função de uma reforma administrativa que o governador do estado, Zeca do PT, estava realizando, iniciativa que exigia muita atenção do gestor do estado, o encontro foi adiado para o ano de 2001.

Entretanto, como havia sido feito um convite para um evento da Zicosur em Porto Murtinho, a direção da entidade resolveu fazer uma reunião extraordinária nessa cidade, em julho de 2000. Na época a cidade era governada por Miriam dos Santos, que lembra com carinho dessa reunião.

Em 1999 eu era prefeita de Porto Murtinho. Aí tivemos a imensa alegria de receber amigos e amigas do Brasil, Paraguai, Argentina e Bolívia. Eles vieram participar da Primeira Comitativa Internacional da Rota Bioceânica Central que se realizou em nossa cidade na data de 07/09/1999. Era muita gente e ainda não havia chatas para atravessar aquele monte de carro que chegava a antiga colônia de Carmelo Peralta. [...] Recebemos o apoio de Michel Chaim que enviou umas chatas de Corumbá para fazer a travessia dos carros e pessoas. Foi um grande momento. Uma confraternização do movimento de integração América do Sul em que todos tiveram a oportunidade de conhecer o Sudoeste e a nossa proposta de rota por Murtinho. Depois das celebrações, em nossa cidade, eles seguiram viagem para Bonito e Campo Grande. O Zeca já era governador e Heitor era coordenador ações estratégicas e relações internacionais de MS. Esse encontro foi um marco importante e a população da cidade ainda lembra aquele feito.⁴⁶

45. Zicosur (1999).

46. Entrevista com Mirian dos Santos, em 12 de setembro de 2020.

Quem também se lembra dessa reunião é o deputado federal Vander Loubet, que na época era chefe da Casa Civil do governo de Mato Grosso do Sul.

Eu estava em Porto Murtinho, junto com o governador Zeca do PT e outros secretários do governo, para receber os irmãos do Chile, Paraguai, Bolívia, Peru e Argentina. Eles vinham pelo Chaco que, na época, não tinha estrada com algum conforto. Foi uma festa grande para celebrar o início de uma luta importante que, há alguns atrás, quando Heitor era Prefeito de Murtinho, começou. Eu saí convencido daquele encontro que iríamos construir uma ligação física com o Chile por Porto Murtinho. Eu continuo parceiro dessa rota que logo se tornará uma realidade concreta. Os portos de Murtinho já estão funcionando. A ponte já está em processo de construção. Chegou a vez do Centro-Oeste. Desejo que esse corredor tenha o mesmo impacto social e econômico que teve o trem quando cruzou nosso estado em 1914.⁴⁷

A cidade de Porto Murtinho também sediou outro encontro importante com o futuro presidente do Brasil, Lula, em que se discutiu o potencial da cidade como rota para o pacífico. A conversa com Lula aconteceu na manhã do dia 01 de fevereiro de 1999, nas margens do caudaloso rio Paraguai.

Conta Heitor Miranda que, entre outros assuntos, ele e o Zeca “explicaram para Lula o trabalho que estavam desenvolvendo para ajudar a construir um corredor econômico ligando Campo Grande aos portos do Chile. Inclusive a possibilidade do corredor passar por Porto Murtinho foi tratada com o líder Petista. Lula se interessou pelo assunto e sugeriu que conversássemos com o ex-ministro Eliezer Batista.⁴⁸

47. Entrevista com Vander Loubet, em 20 de outubro de 2020.

48. Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

O ex-ministro era importante autoridade no tema corredor econômico e um dos responsáveis dos estudos macros sobre a América do Sul que estavam sendo realizados no Brasil, a pedido do presidente Fernando Henrique Cardoso, que tencionava reunir todos os membros do Mercosul para apresentar um esboço da política de financiamento das obras estruturantes da América do Sul. Em abril de 1999, a audiência com Eliezer foi realizada na Federação das Indústrias do Rio de Janeiro, com as presenças de Zeca do PT, Lula e Heitor Miranda.

O Eliezer, num primeiro momento colocou muitos obstáculos alegando que a ultrapassagem dos Andes encareceria muito o projeto, mas com relação ao turismo que eu havia sugerido ele se convenceu que poderia ser uma boa ideia. Ficou de trabalhar o assunto. Zeca conseguiu um patrocínio da Petrobras para que Eliezer fizesse um estudo aprofundado sobre a viabilidade dos corredores econômicos de Mato Grosso do Sul. O resultado do Trabalho do Eliezer foi apresentado em Campo Grande, na FIEMS, ainda em 1999, para centenas de pessoas que começavam a se interessar pelo assunto. O fato é que a partir de 2000 nós tínhamos um esboço técnico da viabilidade dos corredores para apresentar nos fóruns nacionais e internacionais, lembra Heitor.⁴⁹

Encontro da Zicosur em Campo Grande

Ao longo do segundo semestre de 2000, começaram as articulações para a realização do 4º Encontro da Zicosur, em Campo Grande. Era muito importante que esse evento

49. Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

se realizasse em Mato Grosso do Sul, porque uma parte dos menonitas, do Paraguai, liderados por Orlando Penner, defendia o corredor de integração da América do Sul passando por Porto Murtinho e Carmelo Peralta. Marcio Shuelemer outro importante empresário Paraguai também defendia o corredor passando pelo Chaco.

Já falamos que havia outro grupo, no Paraguai, que defendia outro traçado. O encontro de Campo Grande era um lugar onde as partes poderiam expor seus argumentos. Nessa perspectiva, em 05 de abril de 2001, teve início os trabalhos da Zicosur, que foram dirigidos por Heitor Miranda, recém-eleito presidente da entidade para o período de 2000 a 2002⁵⁰.

A quarta reunião da Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul ocorreu durante a Expogrande de 2001. Mais de 400 empresários, autoridades governamentais, provenientes da Argentina, Chile, Paraguai, Bolívia, Brasil e de outros 13 países da Ásia, se reuniram no Brasil. O encontro tratou de temas ligados a identificação “para integração sociocultural dos países envolvidos, bem como de fomento econômico por meio de discussões sobre o desenvolvimento sustentável da indústria, produção, turismo, meio ambiente e dos aspectos de infraestrutura de longo alcance - logística de transporte, integração física, energia, gás e comunicação”.⁵¹

A construção de um corredor econômico passando por Porto Murtinho também foi debatido e votado pela plenária. Vejamos o que diz um trecho da Ata da referida reunião: “La realización de la ruta que una las localidades de Puerto Murtinho, Carmelo Peralta, com Filadélfia, Paraguay- Brasil”.⁵²

50. Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

51. Jornal Correio do Estado. Campo Grande (MS), edição de 03 de abril de 2001. p. 08.

52. Zicosur (2001).

Como não havia certeza de qual seria a rota que cruzaria o estado, o governo de Mato Grosso do Sul tinha dificuldades de se fixar em uma única proposta. Vender Loubet explica que “Zeca precisava ouvir outras forças porque mesmo ele sendo de Porto Murtinho não poderia defender a proposta sem medir a correlação de força da época”.⁵³ A situação exigia uma política ampla que também atendesse os interesses das lideranças de Corumbá e Ponta Porã que defendiam suas cidades no debate pela rota.

A Prefeitura e Câmara Municipal de Corumbá desenvolviam amplo trabalho de defesa da rota. O cuidado do governo para não criar problemas com o tema corredor ficou claro no processo de planejamento do estado para o ano de 2000, trabalho liderado pelo professor Fausto Mato Grosso.

O documento “Síntese - Cenários e Estratégias de Longo Prazo para Mato Grosso do Sul”, contempla como rota para o Mercosul a cidade de Corumbá. Porto Murtinho ganharia melhorias na Hidrovia do rio Paraguai objetivando incrementar seu comércio com os vizinhos.⁵⁴

É importante destacar que, depois de 2000, muito por conta do trabalho feito pelos técnicos envolvidos no programa IIRSA, os presidentes do Mercosul e seus ministros passaram a discutir, com mais frequência, os projetos de infraestrutura que foram eleitos para serem construídos na América do Sul até 2010. A diplomacia dos Estados ganhou muito peso no debate sobre os corredores e outras obras físicas. Qualquer decisão macro sairia de um comunicado conjunto dos sócios do Mercosul.

O Geico e a Zicosur tinham influência, claro, mas não decidiam os traçados e nem as obras de infraestrutura física que deveriam ser construídas. Não tinha fonte própria de financiamento. Era uma estrutura que ajudava a encon-

53. Entrevista com Vander Loubet, em 20 de outubro de 2020.

54. MATO GROSSO DO SUL, 2000, p. 30.

trar caminhos que pudessem ser absorvidos pelos Estados que possuíam as ferramentas de financiamento dos projetos.

Daí que as lideranças da Zicosur, incluindo Zeca do PT, buscavam aliados para garantir que o traçado do corredor, que estava aprovado na carteira de projetos da IIR-SA, cruzasse Mato Grosso do Sul. Essa era a estratégia para aquele momento, por isso, não havia uma posição fechada, no governo, sobre uma determinada rota. A empreitada objetivava conquistar um corredor que levasse aos portos do Chile. Poderia ser por Ponta Porã, Corumbá ou por Porto Murtinho.

A orientação era buscar apoio dos parceiros do Mercosul para que os interesses do estado fossem atendidos. Assim, em 30 de maio de 2002, o secretário de Planejamento, Fausto Mato Grosso, e o Coordenador de Relações Internacionais de Mato Grosso do Sul, Heitor Miranda, compareceram a um seminário em Arica, norte do Chile, para debater o processo de integração do Mercosul.

A fala do secretário Fausto Mato Grosso, em nome do governador Zeca do PT, tratou da importância da integração do Mercosul e do papel que o estado poderia cumprir nesse novo rearranjo econômico. Ele encerrou seu pronunciamento informando que “seremos una espécie de centro de enlazamiento de estos ejes. Podemos, y estamos altamente interesados en esto, en ser una espécie de “rótula” de América del Sur.”⁵⁵. Sobre o traçado da rota que cortaria o Mato Grosso do Sul nada foi falado.

Por outro lado, por razões óbvias, as lideranças do Chaco levantaram a bandeira do corredor pelo Sudoeste de Mato Grosso do Sul com muita força. Havia uma decisão unanime dos menonitas de apoiar o pleito. Eles eram entusiasmados na defesa da proposta. Marcio Schusmuller,

55. MATO GROSSO, 2002, p. 2.

coordenador do Geicos do Paraguai e importante empresário daquele país e um dos conferencistas na reunião de Mejillones, em abril de 2004, evento que Zeca do PT também participou, como conferencista, foi incisivo na defesa da construção do traçado por Porto Murtinho. Vejamos:

*Además le pedimos al gobernador José Orcírio Miranda dos Santos que no desista, no desfallezca, que siga sônando y asi concretaremos em menos dos años esta ruta que que por el Paraguai tiene casi 500 kms de terra y nace em Porto Murtinho y va hasta Mariscal Estigarribia. Com eso estaremos culminando nustra Ruta Bioceânica del Tropico de Capricórnio de Santos a Antofagasta, para luego llevar adelante los proyectos ferroviários y los vuelos regionales del Corredor Bioceânico.*⁵⁶

Os debates no interior da Zicosur são ricos, plurais, e expressam mais diretamente os interesses da sociedade civil. A entidade continua tendo um papel fundamental no debate sobre integração Sudamerica. Mas, a partir de 2000, entraram em cena os presidentes associados ao Mercosul e a diplomacia oficial. Eles também “brigavam” para que seus países fossem beneficiados com obras físicas e tinham a vantagem de possuir a caneta e a chave do cofre. Nessa fase a diplomacia e o trabalho técnico ganharam muita densidade. Inclusive e principalmente a brasileira nos governos de Fernando Henrique Cardoso e de Lula.

56. ZICOSUR, 2004, p. 30.



Braz Melo



Claudio Cavó



Carlos Parkison



Fausto Mato Grosso



Heitor e Vander



Mirian e Heitor



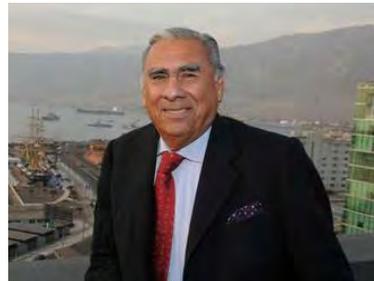
Juvêncio da Fonseca



Moacir Koll



Ricardo Candia



Soria



Valdemir Moka



Vander Loubet e ZECA do PT



Marcio Sshsmeller



Zeca e Heitor



Zeca do PT em evento de Integração Latinoamericano



Eronildo Barbosa e Osório Miranda

Os presidentes do Mercosul e os Corredores Bioceânicos

No segundo mandato de Fernando Henrique Cardoso o debate sobre a integração Sudamericana ganhou muita força. Um momento importante foi a reunião dos presidentes dos 12 países membros do Mercosul, que aconteceu em Brasília, no período de 31 de agosto a 01 de setembro de 2000, que contou com as presenças dos presidentes: Fernando Henrique Cardoso, do Brasil; Fernando De la Rúa, da Argentina; Hugo Bánzer Suárez, da Bolívia; Ricardo Lagos Escobar, do Chile; Andrés Pastrana Arango, da Colômbia; Gustavo Noboa, do Equador; Bharrat Jagdeo, da Guiana; Luís Angel González Macchi, do Paraguai; Alberto Fujimori, do Peru; Rinaldo Venetiaan, do Suriname; Jorge Batlle Ibañez, do Uruguai e; Hugo Chávez, da Venezuela.

Esse evento teve um caráter histórico e pioneiro. Representou um importante estímulo para a organização de um espaço comum sul-americano. Temáticas como: democracia; drogas ilícitas e delitos conexos; integração comercial; informação, tecnologia e conhecimento e; integração da infraestrutura física regional foram debatidos. Foi abordada também a questão da integração física e as obras prioritárias para a conexão da América do Sul. Nessa perspectiva os Chefes de Estado decidiram que as fronteiras sul-americanas deveriam deixar de constituir um elemento de isolamento e separação para tornar-se um elo de ligação para a circulação de bens e pessoas, conformando-se assim um espaço privilegiado de cooperação.

Os presidentes também concordaram como fundamental a identificação de obras de interesses bilateral e sub-regional. O financiamento dos projetos de infraestrutura de integração deverá ser compartilhado pelos governos, pelo setor privado e pelas instituições financeiras multilaterais, entre as quais se destacam o Banco Interamericano de Desenvolvimento, a Corporação Andina de Fomento, o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata e o

Banco Mundial.

Eles também aprovaram a criação de uma instituição com o sugestivo nome de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que após o ano de 2009, passou a se chamar Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (*Cosiplan*). O IIRSA, inicialmente, foi responsável pelas análises de financiamento dos principais projetos estruturantes da América do Sul, incluindo os eixos de integração regional. Esses insumos serviram de base para os estudos que os técnicos do Mercosul faziam sob a supervisão do IIRSA e de outras agências de fomento.

Entre 2000 e 2004, os técnicos da IIRSA elaboraram uma extensa carteira de projetos voltada para a integração física da infraestrutura regional com base nos parâmetros discutidos nos encontros dos presidentes. Na terceira reunião dos Chefes de Estado do Mercosul, evento que se realizou na cidade Cusco, Peru, em dezembro de 2004, foi oficialmente apresentado os resultados do trabalho do grupo liderado pelo Conselho de Ministros criado exatamente para estudar a viabilidade das ações apontadas pelos presidentes.

No final de 2004, no âmbito de uma das reuniões das instâncias dirigentes da iniciativa (VI Reunião do CDE realizada em Lima, Peru), foi apresentada a Agenda de Implementação consensuada 2005-2010 (AIC), documento que refletia o consenso dos doze países da região em torno de uma nova estratégia de execução da iniciativa. Foi aprovada uma carteira de projetos prioritários considerados como de alto impacto no processo de integração física, com 31 operações, totalizando investimentos de mais de US\$ 14 bilhões, cujo prazo de execução era previsto para o intervalo entre 2005 e 2010.⁵⁷

57. COSTA; GONZALEZ, 2014, p. 27.

Em linhas gerais a nova configuração de integração física ficou estruturada com base em 10 eixos de conexão nas áreas de energia, transporte e comunicação. Nessa carteira de projetos o corredor que deverá cruzar o Mato Grosso do Sul em direção aos portos do Chile foi autorizado a prosseguir seus estudos. Só não foi definido o trajeto específico. Mas tudo indicava que seria pelo eixo Peru, Bolívia e Brasil, que já tinha uma infraestrutura física baseada em ferrovia que ligava Santa Cruz a Santos.

Estava pactuado, no âmbito do Mercosul, que o estado de Mato Grosso do Sul se converteria em uma rota para o Chile e a Bacia Asiática. Nesse sentido se intensificou o trabalho do governo do estado voltado para garantir a recuperação da malha ferroviária que estava em condições deploráveis. A integração ferroviária dependia da melhoria da ferrovia que estava sucateada. Desde a privatização da ferrovia Noroeste do Brasil, em 1996, não haviam investimentos voltados para modernizar esse modal. O problema não era apenas no Brasil. A ferrovia boliviana também necessitava de melhorias.

Essa preocupação ficou patente numa reunião da Zicosur que aconteceu na cidade de Mejillones, no Chile, em abril de 2004, quando Zeca do PT informou aos delegados do evento que estava trabalhando para recuperar a ferrovia que cortava o estado. Disse ele: “Por determinação do presidente Lula, que destinou 80 milhões de reais, estamos iniciando uma frente de trabalho. [...] Queremos inaugurar os pontos críticos da ferrovia para acelerar o transporte de cargas e conseqüentemente devolver ao estado um trem turístico com o nome de Trem do Pantanal”.⁵⁸

Ainda nessa mesma reunião, em Mejillones, Zeca do PT anunciou que estava marcando para os dias 24 e 25 de

58. ZICOSUR, 2004, p. 30, tradução nossa.

junho de 2004, um encontro na província de Resistência, na Argentina, entre os dirigentes da Brasil Ferrovia, da Ferrovia Oriental da Bolívia, da Ferrocarril Belgrano da Argentina e das operadoras do Chile, para fazerem uma radiografia clara e objetiva das operações das ferrovias em cada país.⁵⁹

O traçado do corredor, por Corumbá, era o centro do debate. Por um lado, havia a favor da Cidade Branca o fato de possuir modal ferroviário, por outro, Evo Morales, presidente da Bolívia negociava com Lula, presidente do Brasil, a construção de uma moderna rodovia ligando Corumbá a Santa Cruz. Essa rodovia foi inaugurada em 2009, e contou com o apoio financeiro do BNDES. Corumbá passou a ter dois modais em direção ao Chile e ao Peru.

“Porto Seco” em Campo Grande

Como parte do processo de preparação de Campo Grande para o advento do Corredor Bioceânico, o prefeito da cidade, André Puccinelli, adquiriu, em 2004, uma área de 70 hectares na saída para Sidrolândia, para construir o Terminal de Cargas da capital. A escolha do terreno se justificava porque ficava perto da ferrovia e do aeroporto da cidade. O projeto do referido “porto seco” ficou pronto ainda na gestão de André Puccinelli.⁶⁰ Com a eleição de Nelsinho Trad, em 2004, o projeto entrou em execução.

Logo que eu tomei posse, em 2005, André Puccinelli me falou que eu deveria preparar a cidade para participar das transformações que iam acontecer com a construção da Rota Bioceânica que passaria por Campo Grande. Aí ele abriu um velho mapa, todo

59. ZICOSUR, 2004, p. 55.

60. Entrevista com Nelson Trad Filho, em 14 de setembro de 2020.

surrado, e mostrou o local onde deveria ser construído o Terminal Intermodal de Cargas de Campo Grande que ficava perto do aeroporto, da ferrovia e de rodovias. Eu iniciei a construção dessa importante obra estratégica para Campo Grande e todo Centro-Oeste porque nossa capital vai receber e distribuir carga para uma parte importante do Brasil. Os produtos que vão e chegarão da Bacia do Pacífico e de países da América do Sul passarão por Campo Grande{...}. Quando deixei a prefeitura faltavam 10% para terminar a obra. O Marquinho está concluindo o terminal.⁶¹

Entre 2006 e 2013, pouca coisa de concreta aconteceu aqui no estado com relação ao corredor. Mesmo os portos que estavam sendo construídos em Porto Murtinho, por questões burocráticas não evoluíram, infelizmente, atrasando o desenvolvimento da cidade e desse modal de transporte que faz parte da história da cidade.

Essa pesquisa teve acesso aos registros de uma reunião com o tema Integração Sudamerica, que foi realizada na cidade de Corumbá, no dia 26 de maio de 2005, pela Zicosur, por ocasião da realização do Festival América do Sul, evento patrocinado pelo governo de Zeca do PT. Nessa oportunidade compareceram Chefes de Estado, muitas autoridades da Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai e do Brasil.⁶² O tema corredor de integração foi um dos assuntos tratados nessa oportunidade que contou com a presença do presidente Lula.

Renasce a esperança sobre a rota bioceânica em MS

Ja falamos que, nos primeiros anos da década de 2000,

61. Entrevista com Nelson Trad Filho, em 14 de setembro de 2020.

62. Zicosur (2005).

havia um relevante debate em Mato Grosso do Sul sobre a possibilidade de um corredor de ligação com os portos do norte do Chile. entretanto, aos poucos, o assunto foi perdendo densidade. As mídias diminuíram a repercussão. Uma desconfiança generalizada se abateu sobre as forças políticas e a sociedade civil. O que se sabe é que as conversas sobre o tema passaram a ser realizadas no âmbito da diplomacia e nos encontros dos presidentes do Mercosul.

Durante algum tempo, no governo Lula, esse assunto ficou sobre a responsabilidade da Ministra Maria Eugenia do Itamaraty. Só que as informações transitavam na burocracia dos Estados do Mercosul. Não chegavam a população, notadamente aqui de Mato Grosso do Sul, embora, fosse notório o empenho dos presidentes Lula e Dilma para definir formalmente a criação do corredor.

Lula havia assumido compromisso com Mato Grosso do Sul de que o estado seria parte da ligação física da América do Sul. Repetiu isso em varias oportunidades. Inclusive conhecia essa reivindicação antes de ser presidente da República. Tratou dese assunto com Zeca do PT e Heitor Miranda em Porto Murtinho.

O assunto, infelizmente, era confundido como mais uma promessa meramente política dessas que se fazem em época de eleição. Essa sensação de descredito foi idenificada pelo ex-ministro João Carlos Parkinson, do Comitê Gestor do Cosiplan, quando iniciou as primeiras reuniões em Mato Grosso do Sul para debater a construção de uma rota bioceânica cortando o estado.

O interessante disso tudo, agora falando sobre Mato Grosso do Sul, era que tanto as autoridades como os empresários, o meio academico, todo mundo, né, num primeiro momento não acreditavam no corredor. Quando fizemos a primeira reunião, em Campo

Grande, em 2013, o ceticismo era maior que o otimismo. Acho que o pessoal estava digamos assim, já vacinados com a história de integração [...] de que vamos construir isso, vamos construir aquilo, vamos ligar isso, vamos ligar aquilo, mas nada. A ideia não saía do papel. Então procuramos mostrar ao pessoal que a integração iria sair e que era muito importante para a economia e a cultura do estado e de toda região.⁶³

Esse quadro de baixa esperança começa a mudar no segundo semestre de 2013, ancorado em algumas iniciativas importantes que aconteceram no estado e em outras instâncias. O fruto do trabalho de muitos pioneiros estava começando a ganhar vida. Uma das iniciativas relevantes que muito contribuiu para oxigenar a esperança na construção do corredor, foi a viagem que uma caravana de empresários, políticos, diplomatas e jornalistas fizeram, com o intuito de chegarem aos portos do Chile. A ideia deles era identificar qual era a melhor rota saindo de Campo Grande para atingir os referidos portos.

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

Cavol tem um papel muito importante nesse trabalho de integração física da região Centro-Oeste com a América do Sul. Ele é um apologista desse trabalho. Um conhecedor das opções de corredores do Brasil e mostrou muita capacidade de trabalho ao comandar inúmeras e importantes caravanas ao Chile.

63. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020

O grupo liderado por Cavol saiu de Campo Grande no dia 27 de setembro de 2013, abordo de 30 camionetes, levando uma comitiva composta por 90 pessoas. A rota escolhida passava por Corumbá, onde a comitiva tinha reunião com autoridades locais e bolivianas. A Cidade Branca também era base do primeiro pouso da equipe para dormir. No dia 28 de setembro iniciaram a travessia da Bolívia, onde encontraram algumas dificuldades de cunho burocrático e de estrutura de apoio material. Os problemas começaram na passagem da aduana que divide o Brasil com a Bolívia.

A equipe também pousou em Santa Cruz de La Sierra, Cochabamba e La Paz, na Bolívia, e Arica e Iquique, no Chile. A viagem demorou oito dias e o retorno da comitiva aconteceu por estradas do Paraguai, onde os participantes, conforme seus depoimentos, encontraram um ambiente mais propício ao comércio e a integração física da Sudamérica. De acordo com a revista *Carga Pesada*, que cedeu um repórter para acompanhar a referida caravana, os problemas foram muitos, o que gerou duras críticas ao percurso pela Bolívia.

As primeiras pedras no sapato da expedição foram a burocracia e a demora da autorização para entrar na Bolívia, no dia 28 de outubro. Para adiantar o processo, o grupo se dirigiu à alfândega na véspera com os passaportes. A conferência dos documentos das pessoas e das caminhonetes demorou quatro horas. No dia seguinte, mais uma hora e meia de espera. O trecho de cerca de 300 km até Santa Cruz de La Sierra ficou ótimo. O único inconveniente são os animais na pista. Já o trecho seguinte, até Cochabamba, é problemático. Além de perigoso, devido ao traçado e ao relevo, o asfalto está péssimo.⁶⁴

64. Bortolin (2013).

O proprietário da Transportadora Lotano, de Mato Grosso do Sul, Airton Dall’Agnol, associado ao Setlog, também não gostou do que viu no trajeto pela Bolívia. Vejamos suas impressões de acordo com a revista Carga Pesada.

Hoje eu não teria coragem de colocar meu caminhão nesta rota. A infraestrutura é ruim, o motorista não tem como descansar e se alimentar. Ninguém ia querer fazer esta viagem”, declarou. Ele colocou na mesa outro desafio, que é convencer o governo boliviano a viabilizar a rota, desburocratizando e agilizando a entrada de caminhões no país. Em reunião agendada com o governo da Bolívia para o dia 1º de outubro, em La Paz, o presidente Evo Morales enviou um deputado para se encontrar com os empresários. O encontro com Javier Santibáñez, presidente do Comitê de Transporte, Turismo e Comércio, não foi nada conclusivo. O deputado ouviu bastante, mas disse apenas: “Nosso presidente tem a missão de unir os dois oceanos (Atlântico e Pacífico).⁶⁵

Ao longo da viagem os participantes começaram a perceber que as condições oferecidas pela Bolívia não atendiam as expectativas do setor de transporte do Brasil, que desejava atuar nessa rota. Destacavam como muito ruins para o comércio internacional a burocracia e a legislação do país, que deixa em condição de desvantagem os capitais externos. Por isso, então, o presidente do SETLOG-MS, Cláudio Cavol, defendeu que o caminho que corta o centro da Bolívia se mostrou ⁶⁶problemático e disse que era preciso estudar outras rotas.

Em função das dificuldades identificadas na Bolívia o debate sobre a rota, por Porto Murtinho, que atravessaria o

65. Bortolin (2013).

66. Entrevista com Claudio Cavol, em 12 de setembro de 2020.

Paraguai, Argentina e atingiria os portos do Chile, sem necessariamente passar por solo boliviano, ganhou densidade. O caminho passou a ser simpático e viável aos olhos dos membros da caravana. Essa era a impressão de parte dos técnicos do Cosiplan conforme tratamos mais à frente.

Como na volta, para o Brasil, estava programado a comitiva pernoitar na capital do Paraguai, Assunção, foi marcada uma audiência com o presidente desse país, Horácio Cartes, para o dia 5 de outubro, com o objetivo de conversar sobre a ideia de uma rota passando pelo Chaco daquele país. O presidente mostrou-se empenhado em viabilizar essa rota⁶⁷, tanto que procurou imediatamente a presidente Dilma, do Brasil, para tratar formalmente desse processo de integração. Os empresários brasileiros também foram recebidos pelo ministro dos Transportes do Brasil, César Borges, com o objetivo de refletirem sobre a construção de um Corredor Bioceânico pelo Sudoeste de Mato Grosso do Sul.

Por outro lado, quase no final do ano de 2013, o assunto corredor voltou a ser debatido por um grupo de empresários de Mato Grosso do Sul. A Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul apresentou um extenso trabalho de pesquisa desenvolvido pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), em parceria com as federações estaduais, com o sugestivo nome de “Centro-Oeste Competitivo”. Uma parte desse trabalho tinha sido liderado pelo economista e diretor da FIEMS, Jaime Elias Verruck.

A reunião aconteceu no dia 29 de outubro de 2013, na FIEMS, em Campo Grande, e contou com a presença de empresários, políticos e pessoas interessadas em debater as alternativas econômicas para o estado e para o Centro-Oeste. Na oportunidade foram apresentados três projetos prioritários para os interesses de Mato Grosso do Sul a partir

67. Bortolin (2013).

do olhar das lideranças empresariais e políticas. Os eixos elencados na reunião foram os seguintes:

1. Ampliação da hidrovia do Rio Paraguai com a construção de portos que facilitassem a navegação e o comércio com os países da Bacia do Prata. A questão é que havia uma demanda muito forte das sub-regiões do Pantanal e Sudoeste para que o governo do estado criasse mecanismos de apoio as atividades hidroviárias para beneficiar Corumbá e Porto Murtinho. Os deputados Zeca, do PT, Vander Loubet e o senador Valdemir Moka lideravam esse trabalho.
2. O estudo recomendava a recuperação da malha ferroviária no trecho entre Corumbá (MS), Campo Grande (MS) e Santos (SP). Essa malha foi privatizada em 2006 e não vinha recebendo investimentos. Qualquer tentativa de um corredor ferroviário com o Sul da América demandaria melhoria nesse ramal.
3. Os empresários também demandavam a ampliação da Ferrovia Ferroeste, no trecho Maracaju (MS), Dourados (MS), Guaíra (PR) e Paranaguá (PR).⁶⁸

Esse debate fortalecia a ideia de um corredor pelo estado. Ademais, enquanto os empresários de Mato Grosso do Sul e outros procuravam parceiros para viabilizar o corredor e outras obras físicas no âmbito do Mercosul, em particular na Comissão de Ministros que liderava os estudos, projetos e programas de conexão dos países Sul-Americanos, os técnicos e diplomatas refletiam sobre a construção do corredor cruzando Porto Murtinho e o Chaco Paraguai.

68. Fiems (2013).

A diplomacia brasileira e Chilena, a exemplo da caravana liderada pelo SETLOG-MS, havia identificado alguns problemas na Bolívia que poderiam criar dificuldades para a efetivação de um corredor multinacional. A este respeito podemos citar alguns gargalos lembrados pelo diplomata João Carlos Parkinson de Castro.

Evo Morales não tinha muito interesse político porque o corredor passava por Santa Cruz. Isso significava obviamente fortalecer a classe política de Santa Cruz contra os interesses políticos do Evo Morales e do seu partido. Bom, isso é no contexto político. Um outro problema que existia era a venda de combustível sobre tudo o diesel. O diesel é limitada para estrangeiros. Ha uma legislação que protege o consumidor local. [...] Não havia na Bolívia um ambiente de mercado amigável para um projeto dessa natureza que é o corredor [...]. Esse periodo (2014 e 2015) era de grande turbulência política na Bolívia com a nacionalização dos ativos da Petrobrás. Momento em que empresas brasileiras foram praticamente afugentadas como a OAS e várias que fizeram trabalhos de pavimentação na Bolívia e encontraram dificuldades.⁶⁹

Os técnicos do Cosiplan e uma parte dos membros do Conselho de Ministros, com base nos estudos que estavam sendo feitos por meio dos grupos de trabalho criados pelos Chefes de Estado do Mercosul, passaram a defender que a construção de um corredor passando pelo norte do Chile, Argentina, Chaco Paraguai e Sudoeste de Mato Grosso do Sul poderia alavancar economicamente e socialmente sub-regiões consideradas atrasadas.

A ideia dos tecnicos tinha um olhar social aguçado. In-

69. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

tegrar essas áreas ao processo produtivo regional com geração de emprego, renda e socialização dos insumos culturais era um aporte relevante para o sucesso da empreitada. João Carlos Parkinson de Castro conta como evoluiu o olhar do Cosiplan para essas sub-regiões.

Já conhecíamos o comércio e a integração entre Chile e Argentina que tem uma longa história de sucesso comercial. Tínhamos muitas informações sobre Mato Grosso do Sul. Ai começamos a envolver o Paraguai porque acreditávamos que esse país, ao contrário da Bolívia, é um Estado Mediterrâneo. É um país sem acesso ao mar, mas que tinha um ambiente de mercado muito mais favorável ao capital externo e mais favorável ao Brasil. [...] Também demos conta que grande parte do território Paraguai não estava integrado ao resto do país. [...] Tanto que quando fizemos a caravana e entramos pela primeira vez em Carmelo Peralta, a população ficou muito contente porque eles estavam vendo a possibilidade de sonhos antigos, de o Chaco sair do isolamento. Foi um dos momentos emocionantes daquela caravana porque fomos recebidos pela prefeita, que chegou a chorar devido a importância para eles da construção de uma ponte e a rodovia. Outra coisa importante, no Chaco, é ação política e econômica dos menonitas. Uma comunidade com grandes cooperativas. Eles têm banco próprio, têm segurança própria, têm uma universidade. Ali tem tudo para crescer junto com Porto Murtinho e o Mato Grosso do Sul.⁷⁰

Na virada de 2013 para 2014 o tema integração Súdamerica voltou a ganhar muito espaço no meio político, empresarial e nas mídias de Mato Grosso do Sul. Haviam

70. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

muitas atividades acontecendo nessa perspectiva. O governador André Puccinelli, por exemplo, iniciou algumas ações políticas para reforçar a luta pela materialização do corredor. Ele passou a defender “que o referido deveria passar por Porto Murtinho porque pela Bolívia ia demorar algumas décadas para ficar pronta a integração física. Havia a necessidade de furar túneis na Cordilheira dos Andes para a ferrovia passar”⁷¹. Ele também tinha apoiado, por meio do governo, a viagem da caravana que saiu de Campo Grande para o Chile. Dois secretários do seu governo, Carlito e Giroto, fizeram parte da equipe que foi ao Chile.

O governador André Puccinelli também recebeu, em maio de 2014, em Campo Grande, o grande timoneiro da Integração da América do Sul e ex-prefeito da cidade de Iquique, Jorge Sória que, mais uma vez, visitava Mato Grosso do Sul com o intuito de conversar com as autoridades e outros atores sobre a sua nova proposta de corredor. Muito provavelmente ele estava preocupado porque a rota que estava sendo debatida, no âmbito do Cosiplan, atingia, primeiramente, os portos de Mejillones e Antofagasta. A cidade de Iquique fica a 400 quilômetros desses portos. O sonho dele era uma passagem pela Bolívia porque chegava primeiro em sua cidade, Iquique.

A rota apresentada a André Puccinelli e outros atores sociais de Mato Grosso do Sul, por Jorge Soria, contemplava Porto Murtinho e parte do Paraguai, “adentrando a Bolívia e passando por um corredor plano, que não passa pelas grandes altitudes da Cordilheira dos Andes. Vem pelo Salar de Uyuni, na Bolívia, Paraguai e entra no Brasil por Porto Murtinho”, explicou Sória.⁷²

O governador, na oportunidade, concordou com os esforços de Soria e afirmou que desejava estreitar as rela-

71. Entrevista com André Puccinelli, em 15 de setembro de 2020.

72. Jornal A Crítica, Campo Grande (MS), edição de 27 de maio de 2014.

ções para que estudos de muitos anos possam se concretizar. Também destacou a importância da Integração Regional Sul Americana (IIRSA) “como sonho dos brasileiros e sul-mato-grossenses, por estarmos no centro da rota. Quando pudermos estabelecer essas saídas rodoviárias e ferroviárias para o Pacífico será a emancipação de Mato Grosso do Sul”,⁷³

A bancada federal de Mato Grosso do Sul também estava participando ativamente do debate que estava acontecendo no estado e no âmbito do Cosiplan e do Conselho de Ministros sobre o corredor. Tanto que na data de 23 de setembro de 2013, por exemplo, o senador Ruben Figueiró fez um histórico discurso no plenário do Senado Federal enaltecendo a viagem que uma caravana de empresários e outros atores faria ao Chile, de olho na integração regional.

Sr. Presidente, nós, brasileiros, iremos protagonizar o ponta pé inicial de um grande acontecimento, creio, de repercussão internacional. No próximo dia 26 de setembro, por iniciativa do Sindicato dos Transportadores de Cargas de Mato Grosso do Sul, da Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul, da Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso do Sul (Famasul) e Confederação Nacional da Agricultura, uma expressiva comitiva de empresários, políticos, jornalistas e representantes classistas estarão percorrendo os 1.785 quilômetros do corredor rodoviário interoceânico, que liga a cidade de Corumbá, na fronteira do Brasil, adentrando no território boliviano, por Porto Quijarro, e ingressando no Chile, indo até o Porto de Iquique, às margens do Oceano Pacífico Trata-se de uma verdadeira epopeia. Considero essa iniciativa, para mim inédita, de grande simbolismo e importância histórica. Participarão dessa em-

73. Jornal A Crítica, Campo Grande (MS), edição de 27 de maio de 2014.

preitada mais de 100 brasileiros, com patrocínio de várias empresas que darão apoio logístico para a concretização da empreitada. O objetivo será não apenas divulgar essa rota, mas mostrar quais as vantagens para o Mato Grosso do Sul, para o Brasil, Bolívia, Argentina e Paraguai que ela representará para nossa economia, nossa cultura, a partir do conceito de integração de nossos mercados e de nossos povos.⁷⁴

O senador Rubens Figueiró não ficou apenas no discurso. Na data de 04 de agosto de 2014, promoveu audiência pública no Senado Federal para tratar da viabilidade e implantação definitiva da chamada rota bioceânica. Para o debate ele convidou o prefeito da cidade chilena Iquique, Jorge Sória Quiroga;

o secretário de Estado de Obras Públicas e de Transportes do Mato Grosso do Sul, Edson Giroto; o prefeito de Porto Murtinho-MS, Heitor Miranda dos Santos; e o Coordenador Geral de Assuntos Econômicos da América do Sul do Ministério das Relações Exteriores, João Carlos Parkinson de Castro, Deputados Dagoberto Nogueira e Vander Loubet, além do governador Reinaldo Azambuja e o senador Valdemir Moka.⁷⁵

É muito provável que essa audiência tenha sido uma das mais importantes voltadas para definir os rumos do traçado da rota bioceânica. Na oportunidade, o ministro João Carlos Parkinson de Castro apresentou proposta de corredor cuja rota passava por Porto Murtinho. Essa foi a primeira vez que uma importante autoridade da diplomacia nacional apresentava uma sugestão concreta com a definição de rota pelo Sudoeste de Mato Grosso do Sul. Antes, o que havia, era muita especulação e sonho. Provavelmente em função

74. Brasil (2013).

75. Brasil (2014).

do clima de otimismo gerado após a fala do ministro, parlamentares e o governador de Mato Grosso do Sul fizeram relevantes pronunciamentos sobre o Tema. Vejamos:

O primeiro a usar a palavra foi o senador Valdemir Moka. Durante muitos anos Moka foi deputado estadual, federal e Senador. Nasceu em Bela Vista, entretanto, tinha bases eleitorais e Porto Murtinho e na região sudoeste. Foi um incentivador da construção de portos na cidade na década de 2000 junto com Zeca do PT e Heitor Miranda. Também participou dos debates no governo Wilson Martins como o objetivo de pavimentar a rodovias que liga Jardim a Porto Murtinho. Ele conhece bem a luta do povo do Sudoeste pela concretização do corredor bioceânico. Eis as suas palavras na audiência liderada pelo senador Ruben Figueiró.

Agora, há tanto tempo, bem menos que o Prefeito Jorge Soria, que pelo menos eu e Heitor, certamente também o deputado Federal Vander, mas éramos menino na época, não é Heitor?, quando nós falávamos a respeito disso, mas sempre esbarramos nisso, prefeito. Na hora nós achávamos que se a gente fizesse a ligação entre Jardim- Porto Murtinho, de asfalto, estaria resolvido o problema. Fizemos *la carretera*, 200 quilômetros de asfalto. Mas não passa por aí. Eu fui percebendo que essa é uma decisão política muito maior. Então, eu queria aqui dizer a João Carlos, que representa o Ministério de Relações Exteriores, que sua presença é fundamental. {...} Senador Ruben Figueiró, queria que V. Ex^a contasse comigo. Aqui, nós temos a Comissão de Relações Exteriores. Eu acho importante que a gente possa colocar isso nesse nível de decisão: do Ministério de Relações Exteriores, do Ministério dos Transportes e, claro, do Ministério do Planejamento, da República, para, em

conjunto com os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e, principalmente, com as duas prefeituras envolvidas, mostrar a viabilidade desse que está deixando de ser um sonho, Prefeito, porque será uma realidade.⁷⁶

Quem também se pronunciou, na audiência no Senado Federal, foi o deputado Vander Loubet, que desde o final da década de 1990, trabalha, entre outros temas, com a construção de uma ligação física de Porto Murtinho com os Portos do Chile.

Defendo ações como essa de trazermos as equipes técnicas e envolvermos o Itamaraty, o ministério da Fazenda, a Receita Federal, o governo do Estado através da Secretaria de Obras, as prefeituras, toda a classe política do Estado, para que possamos, o mais rápido possível, ir buscando e construindo, porque isso vai ser construído, como vem sendo feito, tijolo por tijolo. Não é com varinha mágica que se viabiliza isso. Eu acho que é cada um de nós fazendo a nossa parte. Eu percebo que existe hoje um compromisso e um entendimento político de todas as correntes partidárias, de todos os partidos, de todos os candidatos, lá no Estado, no sentido de viabilizar esse corredor. Para o nosso Estado, para o Centro-Oeste, é estratégica a saída pelo Pacífico, pelas condições que já foram colocadas aqui com muita propriedade, pelos números mostrados pelo Prefeito Jorge Sória e também pelos dados e pela apresentação do Heitor, que já tinha me mostrado a apresentação que ele iria fazer. Então, eu quero me colocar à disposição. Vejo que a Bancada toda... Acho que o senhor é um símbolo para nós, como Senador, uma pessoa que tem uma história política bonita lá no Estado. Estou muito orgulhoso de poder vir aqui e

76. Brasil (2013).

agora, como Coordenador da Bancada, participar desta audiência pública. {...} Então, quero me colocar à disposição. Acredito que, na Bancada, podemos ajudar a coordenar isso com o senhor.⁷⁷

Passados poucos dias da reunião que Parkinson teve com a bancada de Mato Grosso do Sul e outros convidados, ele foi participar de uma reunião no Cosiplan, em Santiago, no Chile, para dialogar sobre os projetos de infraestrutura do Mercosul. Em determinado momento da reunião ele foi chamado para uma conversa privada com diplomatas e técnicos chilenos, que desejavam refletir sobre a proposta de um corredor passando pela Argentina, Paraguai e adentrando o Brasil por Porto Murtinho. Os representantes Chilenos estavam fechados com essa proposta.⁷⁸ A partir dessa conversa as tratativas ganharam velocidade no âmbito do Conselho de Ministros. Sempre que havia oportunidade o tema era tratado entre a diplomacia chilena e brasileira.

Só que havia um problema para ser resolvido. Inicialmente, o representante do governo Paraguai era contra esse trajeto. Ele não queria criar qualquer problema com o setor de transporte hidroviário, que tem muita força política em seu país. O diplomata Paraguai achava que o corredor poderia desviar cargas de Assunção, diminuindo a importância do porto da cidade.⁷⁹ Essa situação precisava ser contornada. Não poderia haver qualquer dificuldade ou dúvida por parte das autoridades da nação guarani.

Nessa perspectiva, então, conforme Parkinson, a diplomacia brasileira e chilena tiveram a missão de convencer um diplomata Paraguai, do Cossiplan, de que não havia problema nenhum para o setor hidroviário. Ao contrário: o país ia ganhar muito com a integração, inclusive porque o

77. Brasil (2013).

78. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

79. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

Chaco seria beneficiado. Essa conversa deve ter acontecido em fevereiro de 2015”⁸⁰

Quem estava nessa reunião e participou discretamente das tratativas foi o ex-secretário de Infraestrutura de Mato Grosso do Sul, Marcelo Miglioli, que havia sido empossado no cargo há poucos dias, e recebeu a missão de participar dos debates sobre o corredor que cortaria o estado.

Um dia eu recebi um convite para fazer parte da comitiva brasileira que ia participar de uma reunião na cidade de Santiago, no Chile, para tratar do corredor. Nessa data o assunto da rota bioceânica já tinha caducado. Poucas pessoas acreditavam que iria sair. Eu consultei o governador e resolvi ir representando o estado. Isso foi em fevereiro de 2015. Eu fiquei muito impressionado com a reunião. O novo traçado apresentado pelo ministro João Carlos Parkinson não constava a Bolívia. Ele abarcava o Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Eu gostei muito da reunião, todo mundo querendo o corredor, aí eu cheguei em Campo Grande e procurei o governador e a bancada federal para fazermos o que fosse possível para criar a rota. Na época procurei o Cláudio Cavol que nos deu mais detalhes sobre o projeto. Daí para a frente eu passei a participar de todos os eventos que tratavam dessa obra.

Sou parceiro desse projeto porque ele vai ser muito importante para Mato Grosso do Sul.⁸¹

A diplomacia chilena e brasileira, com o apoio dos colegas do Paraguai e da Argentina, passou a trabalhar discretamente na redação de um documento que convencesse os presidentes do Brasil, do Chile, da Argentina e do Para-

80. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

81. Entrevista com Marcelo Miglioli, em 15 de novembro de 2020.

guai sobre o melhor traçado para o corredor. As conversas que começaram no Chile continuaram nos intervalos da Reunião Ordinária do Conselho do Mercado Comum e dos Chefes de Estado do Mercosul, que se realizou em Assunção, no Paraguai, em dezembro de 2015.

Os diplomatas e os técnicos do Cosiplan tinham pressa em definir o traçado porque todos os atores da empreitada corredor queriam que o referido passasse no seu município, ou na sua área de influência política, era uma pressão imensa, por isso eles queriam uma definição rápida. Eles advogavam que com uma declaração dos presidentes do Mercosul, sobre o traçado do corredor, a pressão diminuiria e o assunto tomaria outro rumo. João Carlos Parkinson de Castro conta alguns detalhes dessa reunião: “Eu e o diplomata chileno tomamos a decisão de fazer uma declaração presidencial, na hora do almoço. Eu redigi e eles emendaram. Só que a declaração tinha que ser feita por fora das formalidades da cúpula. Tinha que ter cuidado porque participavam da reunião a Bolívia que não seria incluída na proposta.⁸²

O certo é que no dia 21 de dezembro de 2015, a declaração foi aprovada pelos Chefes de Estado do Mercosul. Em face da importância histórica do documento para o Mato Grosso do Sul e todos os sócios da empreitada, resolvemos publicar parte do referido documento na língua em que foi redigido.

Reunidos en Asunción, a los 21 días del mes de diciembre de 2015, aprovechando la instancia de la XLIX Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común y Cumbre de Jefes de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados, el Presidente de la República Argentina, Mauricio Macri, la Presidenta de la República Federativa del Brasil, Dilma Rousseff, la Presidenta de la República de Chile, Michelle Ba-

82. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

chelet y el Presidente de la República del Paraguay, Horacio Cartes, reiteransu decidido compromiso con el proceso de integración regional {...} Asimismo, acuerdan {...} Instruir a sus Ministerios de Relaciones Exteriores a conformar un Grupo de Trabajo entre los cuatro países, que integre a los Ministerios de Infraestructura, Obras Públicas, Transportes y a otras instituciones vinculadas, con el propósito de impulsar la realización de los estudios técnicos y formular las recomendaciones pertinentes para la pronta concreción del corredor carretero Campo Grande - Puerto Murtinho (Brasil) - Carmelo Peralta - Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo (Paraguay) - Misión La Paz - Tartagal - Jujuy - Salta (Argentina) - Sico - Jama - Puertos de Antofagasta - Mejillones - Iquique (Chile).⁸³

Com a definição formal do traçado, coube as autoridades dos países envolvidos cuidarem das obras de infraestrutura que precisavam ser feitas. A Argentina e o Chile tinham pouca coisa a fazer. A integração física e comercial entre esses dois países já acontecia com muita intensidade desde a década de 1990. Até haviam encontrado formas de superar parte das dificuldades para que seus caminhões atravessassem a Cordilheira dos Andes, um obstáculo natural que continua sendo um gargalo para a construção física do corredor.

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

Ao Brasil, cabia construir uma ponte ligando Porto Murtinho a Carmelo Peralta e uma alça rodoviária que con-

83. Mercosul (2015).

tornasse a cidade de Porto Murtinho, facilitando o acesso dos caminhões à ponte e aos portos que estavam sendo construídos após um longo período de obras paradas. Esse era um desafio imenso porque a ponte e a alça representavam investimentos de grande porte.

A questão da alça rodoviária era relativamente mais fácil como a realidade provou. Logo que Reinaldo Azambuja assumiu o governo de Mato Grosso do Sul, em 2015, tomou medidas para incrementar o trabalho de importação e exportação dos portos de Porto Murtinho, Corumbá e Ladário. Ele criou uma política de incentivos fiscais para essa área.

O Secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar de Mato Grosso do Sul, Jaime Elias Verruck, falou sobre os primeiros desafios do governo e do corredor.

A nossa primeira decisão com relação ao corredor bioceânico foi construir políticas de estímulos para que os portos do estado voltassem a ter importância econômica. Criamos um programa específico com incentivo fiscal para os portos de Ladário, Corumbá e Porto Murtinho. Essa ação do governo começou a mudar a história recente de Porto Murtinho. Havia um processo de expansão e novas áreas agrícolas estavam surgindo na região Sudoeste. Estava acontecendo a expansão agrícola por Maracaju, Guia Lopes, Bonito, Bela Vista e Caracol áreas que, há 5 anos, não havia nada, mas desenvolveu rapidamente muita agricultura. Toda essa produção passou a ter Porto Murtinho como um dos destinos. Trabalhamos para que a retomada da hidrovia se tornasse uma base importante para a estrutura do corredor. Depois fomos cuidar da alça rodoviária de Murtinho e da ponte.⁸⁴

84. Entrevista com Jaime Elias Verruck, em 12 de setembro de 2020.

Ponte de concreto entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta

A ponte entre Murtinho e Carmelo Peralta é grande desafio do projeto em território brasileiro. Sem a ponte não tem como o projeto ter sucesso. Ela é a conexão entre o Brasil e o Paraguai. A solução para essa ponte, com base nas informações da mídia e de alguns atores importantes envolvidos na empreitada, começou a ganhar corpo em uma reunião realizada na data de 09 de maio de 2016, na embaixada do Chile, em Brasília.

Parti para essa histórica reunião parlamentares federais Sul-mato-grossenses como o senador Waldemir Moka, os deputados federais Geraldo Resende, Carlos Marun, Tereza Cristina, Vander Loubet, Dagoberto Nogueira, Zeca do PT e Elizeu Dionísio. Também compareceram o governador Reinaldo Azambuja e o embaixador chileno Jaime Gazmuri Mujica.

Poucos dias antes desse evento, em abril de 2016, a presidente do Brasil, Dilma Rousseff e a presidente do Chile, Michelle Bachelet, tinham se encontrado no Chile onde os temas corredor e a ponte tinham sido tratados. Era preciso que o Brasil e o Paraguai celebrassem um acordo internacional para poder autorizar a construção da referida.

As diplomacias dos dois países foram orientadas a cuidar do assunto. Além do alto valor da ponte, havia aspectos burocráticos que precisavam ser equacionados. O problema é que qualquer obra física na linha de fronteira dos países demanda tramites no parlamento das nações envolvidas.

Ao longo do ano de 2016, houve um trabalho intenso para buscar caminhos que viabilizassem a referida. Com a cassação de Dilma Rousseff em agosto de 2016, o assunto ficou um pouco parado. O clima no Congresso Nacional era de muita expectativa, embora o trabalho de articulação

política das forças que defendiam o corredor não parou. A decisão dependia do Ministério das Relações Exteriores.

No dia 21 de fevereiro de 2017, José Serra, que havia assumido o Ministério das Relações Exteriores do Brasil, enviou ao presidente Michel Temer documento preparado pelas diplomacias do Brasil e do Paraguai autorizando a construção da ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta. Essa foi uma vitória muito importante. A sociedade política e a sociedade civil de Mato Grosso do Sul conseguiram uma excelente conquista. A mensagem do Ministro José Serra foi grafada nos seguintes termos:

Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai para a Construção de uma Ponte Rodoviária Internacional sobre o Rio Paraguai entre as Cidades de Porto Murtinho e Carmelo Peralta, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016, pelo Ministro das Relações Exteriores, José Serra, e o Ministro de Relações Exteriores do Paraguai, Eladio Loizaga. 2. O referido Acordo fornece a base jurídica de direito internacional para que ambos os Governos deem prosseguimento, por intermédio de suas respectivas autoridades competentes, e com a brevidade requerida, às atividades referentes à construção de uma Ponte sobre o Rio Paraguai entre as Cidades de Porto Murtinho (Estado de Mato Grosso do Sul, Brasil) e Carmelo Peralta (Departamento de Alto Paraguay, Paraguai). A construção da Ponte atenderá ao interesse recíproco em desenvolver infraestrutura para promover a integração viária dos dois territórios e contribuirá para

promover o desenvolvimento sustentável em ambos os lados da fronteira comum.⁸⁵

A autorização formal, da diplomacia, para a construção da ponte era um passo fundamental. Mas faltava o Congresso Nacional autorizar a edificação da obra. A câmara dos Deputados e o senado Federal passaram a avaliar a viabilidade do projeto. Ele tinha que passar por comissões e ganhar o apoio dos parlamentares das duas Casas de Leis. O trâmite na câmara dos Deputados aconteceu em 17 de abril de 2018, com parecer favorável do deputado Elizeu Dionizio.

Relatório do deputado federal Elizeu Dionizio (PSDB) foi aprovado, na quinta-feira (9), pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania da Câmara dos Deputados. Este permite acordo binacional para construção de ponte da rota bioceânica entre o Brasil e Paraguai. Em seu parecer, o parlamentar pontuou que a obra entre a cidade sul-mato-grossense de Porto Murtinho e a paraguaia Carmelo Peralta favorecerá a exportação de commodities ao mercado asiático pelos portos chilenos de Arica e Iquique. Firmado em junho do ano passado, tratado de parceria para projetos de construção da ponte passaram por análise do Congresso ao prever financiamento federal de R\$ 100 milhões. Toda a rota tem 1.950 quilômetros que também passam pela Argentina.⁸⁶

Conforme as formalidades do parlamento, o projeto depois de aprovado na câmara segue para o senado para nova rodada de votação. Nessa casa, o projeto foi relatado pelo senador Pedro Chaves dos Santos, de Mato Grosso do

85. Brasil (2017).

86. Clajus (2017).

Sul, que votou a favor e trabalhou para convencer seus pares da necessidade daquela obra, fundamental para o processo de integração da América do Sul. Segue abaixo o voto do senador Pedro Chaves.

Trata-se aqui de instrumento internacional de grande relevância, a possibilitar a realização das ações necessárias ao prosseguimento da construção de uma ponte sobre o Rio Paraguai entre as cidades de Porto Murtinho, no Estado do Mato Grosso do Sul e Carmelo Peralta, no Departamento de Alto Paraguay, no Paraguai. É digna de nota a previsão, pelo Artigo IV, do compartilhamento, pelas Partes signatárias, em montantes iguais, dos custos decorrentes da elaboração dos estudos, projetos e da construção da ponte sobre o Rio Paraguai.{...} No tocante às obras complementares, acessos à ponte e postos de fronteira, o Acordo atribui a responsabilidade a cada uma das Partes, que deverão também arcar com os custos referentes às desapropriações necessárias à implantação das obras em seus respectivos territórios.{...} Voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo N° 17, de 2018, que aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai para a construção de uma Ponte Rodoviária Internacional sobre o Rio Paraguai entre as cidades de Porto Murtinho e Carmelo Peralta.⁸⁷

Entre 2016 e 2018, o debate sobre a ponte acontecia em duas frentes. Uma estava voltada para conseguir os recursos para investir na obra e a outra buscava definir o projeto físico. No início de 2019, esses dois problemas foram resolvidos. A Itaipu Binacional, que tem capital brasileiro e

87. Senado Federal. Parecer do senador Pedro Chaves (SF) n° 5, de 2018

Paraguai, decidiu financiar a obra da ponte.

A nova sobre o rio Paraguai, ligando Carmelo Peralta, a Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul {...} terá 680 metros de comprimento e será do tipo estaiada, com duas torres com mais de 100 metros de altura e viadutos de 150- metros nas cabeceiras, com um vão de 380 metros de altura de 22 metros, possibilitando a passagem pela hidrovia do Paraguai até de grandes barcaças. Dados do governo brasileiro indicam que, no segundo semestre de 2025, as obras da ponte estarão concluídas.

Outra obra importante é a alça rodoviária de Porto Murtinho que permitirá o acesso rodoviário aos portos.

Foi inaugurada, na tarde desta quarta-feira (10), a obra do contorno rodoviário de Porto Murtinho, na fronteira de Mato Grosso do Sul com o Paraguai. A estrutura deve facilitar a exportação de produtos agrícolas como soja e milho pela hidrovia, com quase 8 quilômetros de extensão ligando a BR-267 aos portos instalados nas margens do Rio Paraguai. A obra custou cerca de R\$ 25 milhões aos cofres públicos. {...} O contorno foi construído paralelo ao dique de contenção de cheias e retira o tráfego pesado do centro de Porto Murtinho. A intenção do governo do estado é de que a cidade torne a “nova Paranaguá”, em alusão ao porto paranaense, com o novo complexo hidroviário e ao integrar o corredor bioceânico entre Brasil e Chile.

Outra informação relevante para a concretização do corredor é o fato das obras físicas de asfaltamento, no Paraguai, estarem acontecendo com relativa velocidade, de acordo com informação da News Roads Consultoria que assessora o governo daquele país no trabalho de pavimentação e outras obras, principalmente na sub-região do Chaco.

A Rota Bioceânica, que irá ligar os Oceanos Atlântico, no Brasil, e o Pacífico, no Chile, chega a 106 km no Paraguai. O projeto prevê um total de 277 quilômetros em obras, ligando Carmelo Peralta (Alto Paraguai), na fronteira com Porto Murtinho (MS), a Loma Plata (Boquerón), passando pelo Chaco Paraguuaio. A PY-09 é conhecida como Transchaco, único trecho não pavimentado da ligação transcontinental que abrirá uma nova rota para exportações de produtos pelos portos do Chile{...}. A conclusão das obras no Paraguai está prevista para 2024. O asfalto da PY-09 está sendo implantado pelo Consórcio Corredor Vial Oceânico e o custo total será de US\$ 440 milhões. A construção está subdividida em 40 trechos e está sendo implantada uma nova rodovia, paralela à de terra, com aterro para evitar as cheias e asfalto com espessura de 26 centímetros.⁸⁸

As universidades de MS e o Corredor Bioceânico

O debate sobre a construção do corredor bioceânico acontecia em Mato Grosso do Sul sem o apoio das universidades. Era uma iniciativa relativamente distante dos meios acadêmicos. Individualmente alguns pesquisadores do estado acompanhavam as reflexões sobre o tema, mas não havia linhas de pesquisas acadêmicas voltadas para estudar o processo de integração da América do Sul. No caso do Chile e da Argentina havia participação da academia nos projetos que ambos os países desenvolviam. No âmbito da Zicasur também havia pesquisadores das universidades buscando alternativas junto com empresários, diplomatas e políticos.

Mas, a partir de 2016, a convite do diplomata João

88. News Roads (2020).

Carlos Parkison as universidades de Mato Grosso do Sul se integraram ao projeto. Essa foi uma iniciativa muito importante. Todas as instituições educativas responderam favorável ao convite. Era um campo novo que podia muito bem ser estudado por elas. Na verdade, esse projeto tem a cara da academia. Demanda pesquisadores de todas as dimensões humana. Há trabalho para décadas. As instituições precisam se aproximar muito mais do setor produtivo e das comunidades que clamam por apoio científico para resolver os gargalos que teimam em tornar a vida dos ribeirinhos, dos indígenas, dos assentados da reforma agrária e do pequeno produtor mais difícil.

Cabe ressaltar o papel das universidades enquanto agentes produtoras e disseminadoras do conhecimento humano em suas várias nuances. Ainda mais, por meio do ensino, da pesquisa e da extensão as universidades atuam para que diversas áreas do saber possam transformar vidas não somente pela formação de profissionais qualificados para atender aos anseios da sociedade, mas também produzir melhorias consistentes na qualidade de vida do ser humano. Tais prerrogativas aprofundaram a participação das IES, tanto públicas quanto privadas, nas discussões e resoluções para o futuro do Corredor Bioceânico.

Os empresários, mesmo os mais bem posicionados também carecem de apoio científico ao seu trabalho. Ao longo de do corredor há áreas de notável valor econômico e social, paisagens belíssimas com elevado potencial para o turismo, comunidades ricas em tradições e costumes, mas igualmente sensíveis a ação do homem, nos quatro países por onde passa. Daí a justificativa para que parte dos pesquisadores das instituições se unam nesse esforço, em particular, inicialmente, no trecho entre Campo Grande a Carmelo Peralta no Paraguai.

Os primeiros contatos entre as universidades e os líde-

res do projeto corredor Bioceânico aconteceram em 2016, nos dias 26 e 27 de junho, por conta de um importante Seminário que se realizou em Campo Grande, no Hotel Deville, para discutir caminhos para o corredor Bioceânico. A iniciativa, então, partiu do Secretário de Infraestrutura de Mato Grosso do Sul, Marcelo Miglioli, que se converteu em um dos atores importantes da integração Sudamerica depois de participar de uma reunião no Chile, onde presenciou ações concretas de universidades da Argentina e do Chile.

Outro que defendia a entrada das universidades no projeto é o diplomata João Carlos Parkison, dono de larga experiência com projetos multinacionais em que as universidades ocupam papel relevante. Quem nos conta sobre essa aproximação entre as lideranças do corredor e as universidades é o ex-reitor da UEMS professor Fabio Edir.

Miglioli nos convidou para participar da reunião para tratar de temas ligados ao corredor. Já sabíamos que o diplomata Joao Carlos Parkison queria a nossa participação nos debates sobre a integração. Havia representantes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. No final do primeiro dia de reunião, o ministro Parkison pediu para ter uma conversa com representantes das universidades do estado. No dia seguinte nós comparecemos ao evento. Estavam a UFMS, o Instituto Federal de Educação, Uniderp e UEMS. Após nossa conversa com o ministro e outras autoridades, assinamos um protocolo, que chamamos de Carta de Campo Grande, que delineava algumas ações que as instituições podiam cumprir. {...} A ideia era produzir estudos de desenvolvimento para ajudar as populações que estão ao longo da linha do corredor.

Ainda em 2016, representantes das universidades de Mato Grosso do Sul estiveram participando de grupos de trabalho nas áreas de logística, transporte, segurança, direito aduaneiro e outros temas com universidades da Argentina. Nessa oportunidade, foi criado formalmente um grupo de trabalho ligado as universidades do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Em outubro de 2016, esse grupo se reuniu, novamente, em Asunción na famosa Universidade Nacional de Asunción.

No ano de 2018, foi proposta uma nova frente de trabalho associada a área do turismo. A exemplo deste, outros grupos específicos de interesse têm realizado pesquisas dentro do Grupo de Trabalho da Rede Universitária, como na área impactos na área social, estudos sobre logística, estudos do território e desenvolvimento local, entre outros. Abaixo, exemplificamos o evento do sub eixo turismo, a partir do qual houve grande impulsão e envolvimento de diversos atores de grande representatividade voltados ao desejo de fazer crescer e desenvolver o turismo no Corredor.

Nos dias 13 e 14 de dezembro de 2018, foi realizado em Campo grande o evento *Corredor Rodoviário Bioceânico: Turismo em Foco*. O evento reuniu aproximadamente 110 participantes, entre professores pesquisadores, acadêmicos de pós-graduação, autoridades e agentes políticos, gestores do turismo em âmbito municipal, estadual e federal, ministros e embaixador, provenientes do Brasil, Chile, Argentina e Paraguai. O objetivo do evento esteve centrado em reunir pesquisadores, empresários e representantes governamentais dos quatro países para discutir e alinhar ações destinadas ao fomento da atividade turística no âmbito do corredor bioceânico.

O evento foi iniciado com solenidade de abertura, momento no qual autoridades puderam se dirigir à audiência e afirmar notas relevantes para a consecução dos objetivos

do evento. Na sequência, foi proferida palestra magna pelo Ministro João Carlos Parkinson de Castro (Coordenador Geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos). A palestra enfatizou o potencial e desafios do corredor, governança para o setor de turismo e proposta de linhas de ação.

Ao final da manhã, foi realizada a primeira mesa de debates, composta por Marcelo Cosiansi (Técnico da Secretaria de Relações Internacionais da província de Tucuman, Argentina); Nilde Brun (Secretária Municipal de Cultura e Turismo de Campo Grande); Bruno Wendling (Diretor-Presidente da Fundação de Turismo do Mato Grosso do Sul - FundTur-MS); Andres Ortiz (Coordenador de Governança Política do Paraguai); Maurício Soria (Prefeito de Iquique, Chile); German Gampuy Prieto (Ministério do Turismo e Cultura, Chile) e Derlei João Delevatti (Prefeito do Município de Porto Murtinho).

O período vespertino foi destinado às mesas de discussão. A primeira mesa da tarde foi composta pelos pesquisadores Ruberval Franco Maciel (Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul); Michel Ângelo Constantino de Oliveira (Universidade Católica Dom Bosco); Milton Augusto Pasquotto Mariani (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul); Patricio Aroca (Universidad Adolfo Ibáñez, Chile) e Mario Gustavo Henrique Leiva (Universidad Nacional de Asunción, Paraguai). A segunda e última mesa do dia foi destinado a iniciativa privada, composta por Dorival Oliveira (Diretor de Administração do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de MS); Marcelo Mesquita (Presidente da Associação Brasileira da indústria de Hotéis de MS); Ricardo Manfrin (SABION); Cristiano Cicuto (Presidente da Associação Brasileira das Agências de Viagem de MS); e Guilherme Schuch (Gerente Comercial da Rota 67, loja Harley Davidson em Campo Grande).

Na manhã do segundo dia, todos foram convidados a participar da elaboração das proposições e planos de ação destinados ao desenvolvimento do turismo no corredor, foco central do evento. Em uma sala foram reunidas aproximadamente 40 pessoas, sendo conduzidos por três facilitadoras do SEBRAE pelo período de duas horas de trabalho. É possível afirmar que o evento atendeu às expectativas. O conjunto informacional produzido no primeiro dia favoreceu os debates e a construção das proposições na manhã do segundo dia, como foi intencionado inicialmente. Em suma, as proposições avocadas pela reunião dos eixos temáticos revelou a base para encaminhamentos empíricos:

No ano de 2019, a Universidade federal de Mato Grosso do Sul, em parceria com a Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, lançou um projeto de extensão fazendo uso de recursos federais provenientes de emenda parlamentar dos Deputados Vander Loubet e Zeca do PT.

O projeto centrou no desenvolvimento de pesquisas e em seguida em ações de extensão voltadas para atender cinco eixos temáticos, a saber, economia, logística, turismo, direito e história. Sob coordenação do professor Erick Wilke (ESAN-UFMS) participaram professores atuando em suas principais áreas de estudo e competência. Os professores Luciane Carvalho (ESAN) e Edgar Aparecido da Costa no eixo de economia, Francisco Bayardo (FAENG) no eixo da logística, Ynes Félix no eixo direito, Debora Fittipaldi (UEMS) no eixo de turismo e Eronildo Barbosa no eixo de história.

O objetivo do projeto esteve centrado em proporcionar o levantamento de informações úteis para subsidiar a tomada de decisões das autoridades públicas, dos empresários privados, dos agentes comunitários e dos demais interessados ao longo da rota, destacando aspectos positivos e oportunidades, bem como aspectos sensíveis e possíveis

ameaças acerca do desenvolvimento sustentável do Corredor Bioceânico.

Em cada eixo foram levantados questionamentos norteadores, os quais subsidiaram as investigações. A título de exemplo destacamos no âmbito da **economia**: Quais são as atividades produtivas e as características da diversidade econômica das propriedades de base familiar? Quais produtos são objetos do interesse internacional de modo a gerar demanda via corredor? No **turismo**: qual o nível de competitividade dos destinos turísticos eixos ao longo do corredor? Quais são suas vantagens comparativas e competitivas para o desenvolvimento do turismo? Quais são as condições relativas a oferta de equipamentos, atrativos e produtos turísticos? Na **logística**: quais os efeitos da utilização dos portos de Porto Murtinho para importação e exportação para o estado de MS e região Centro-Oeste brasileira? Quais produtos/regiões produtoras estariam dentro do raio de viabilidade econômica a partir dos portos de Porto Murtinho para importação/exportação? No **direito**: como se dá o funcionamento e a dinâmica dos mercados de trabalho assalariado de Porto Murtinho e região: padrões e excepcionalidades na relação entre os fornecedores e as demandas de serviços de trabalho. Quais serviços de natureza jurídica há previsão de aumento na demanda e necessidade de ampliação da oferta? Na **história**: como pode ser descrito o processo histórico de concepção, articulação e planejamento em torno da materialização do Corredor Bioceânico? Quais são reconhecidos protagonistas em torno desse propósito? Como se deu o processo de construção coletiva e articulada?

Ocorre que a experiência no desenvolvimento de parcerias construtivas para o conhecimento acadêmico, especialmente voltada para os interesses coletivos, ao invés daquele centrado nos objetos de estudo do indivíduo pesquisador, parece estar ainda em processo de aprimoramen-

to. Ainda não é possível dizer da existência de uma rede composta por conexões fortemente estabelecidas, com objetos de estudo compartilhados em corresponsabilidade e admitidos por grupos de estudo em parcerias.

As conexões habituais ainda se encontram estabelecidas no contexto das pequenas áreas de estudo ou objetos de interesse compartilhados por poucos. Significa dizer que não está consolidado por todos os países a multiplicação dos objetos de estudo ou menos ainda dos métodos de levantamento de dados. Não há métodos construídos ou integrados ao universo coletivo das universidades. Neste sentido, há um espaço de oportunidades a ser construído e consolidado em meio a diversidade de saberes, compreensões, métodos, técnicas e visões de mundo. Por certo que a qualificação dos professores, dos pesquisadores e dos alunos em todas as universidades da UniRila inspira votos de confiança quanto às contribuições da Rede Universitária para o desenvolvimento sustentável do corredor.



André Pucinelli



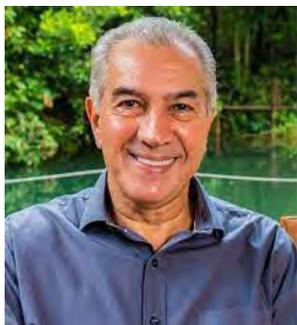
Rubem Figueiró



Carlos Marun



Delcídio do Amaral



Reinaldo Azanbuja



Eronildo e Heitor



Eronildo, Vander e Turine



Turine



Nelsinho Trad



Jaime Verruk



Ido e Marcelo



Pedro Chaves



Marcelo Miglioli

Referências

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. As relações perigosas: Brasil - Estados Unidos (De Collor a Lula, 1990-2004). Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira. 2004.

BENITES, M. MAMEDE, S. CENTENO, C. ALVES, GILBERTO. Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. *Revista Interações*, 20(spe), 2019.

BENITES, M. MAMEDE, S. CENTENO, C. ALVES, GILBERTO. Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. *Revista Interações*, v. 20, n. especial, p. 267- 284, 2019.

BELTRÁN, Ari Possidonio. Os impactos da integração econômica no direito do trabalho: globalização e direitos sociais. São Paulo: Ltr, 1998.

BENITES, Maristela. MAMEDE, Simone. CENTENO, Carla Villamaina. ALVES, Gilberto Luiz. Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/inter/a/ggJ9MVH5NyKdKXryZX9tXsp/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em 02 de jun de 2021

BOURLEGAT, Cleonice Alexandre Le. Eixos de integração e desenvolvimento, Rota de Integração Latino-Americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. In: Dossiê “Desafios da Integração na Rota Bioceânica (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile)”. Campo Grande (MS): Interações UCDB, v.20, p. 107-123, 2019. Disponível em: <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/2532>. Acesso em 07 dez. 2020.

BRASIL. Decreto nº 678, de 6 de novembro de 1992. Promulga a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969. *Diário Oficial da União*. Brasília, DF, 9 nov. 1992.

BRASIL. Lei 8.212 de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre a or-

ganização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. Diário Oficial da União, 24 julho 1991.

BRASIL. Lei 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Brasília, DF, 25 julho 1991.

BRASIL. Decreto nº 3.321, de 30 de dezembro de 1999. Promulga o Protocolo Adicional à Convenção Americana sobre Direitos Humanos em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais “Protocolo de São Salvador”, concluído em 17 de novembro de 1988, em São Salvador, El Salvador. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 9 nov. 1992.

BRASIL. Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009. Dispõe sobre as atividades de movimentação de mercadorias em geral e sobre o trabalho avulso. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 28 ago. 2009.

BRASIL. Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 02 maio 2012.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 05 jun. 2013.

BRASIL. Lei nº 13.013, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das

Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 03 mar. 2015.

BRASIL. Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2018. Institui a Lei de Migração. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 25 maio 2017.

BRASIL, Ministério das Relações Internacionais. Acordo Jurídico Brasil- Paraguai para a construção da Ponte Binacional. EMI Nº 00048/2017 MRE MTPA MP. Brasília, 21 de fevereiro de 2017. Disponível em: < https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=57A1E0AB3A7011767A-F177C6511AC788.proposicoesWebExterno1?codteor=1579248&filename=MSC+77/2017. Acesso em 07 dez. 2020.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Estudo de Corredores Bioceânicos. 1996.

BRASIL, Senado Federal. Comissão de Infraestrutura vai debater implantação de rota que ligará o Brasil ao Pacífico. Agência Senado. Senado Notícias. 04 ago. 2014.

BRASIL. Senado Federal. Reunião da 53ª Comissão de relações exteriores e Defesa Nacional em 02 de outubro de 2019. Secretaria de Registro e Redação Parlamentar, Presidente da Mesa (Nelson Trad. PSB - MS), 2019.

BRASIL, Senador (2013-2015; Ruben Figueiró). Pronunciamento de Ruben Figueiró. Brasília, Senado Federal, 24 set. 2013. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/pronunciamentos/-/p/texto/403239>. Acesso em 07 dez. 2020.

CABRERA, F. O. M. Implementação da rota bioceânica no Estado de Mato Grosso do Sul: uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações. Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros seção Três Lagoas, v. 1, n. 31, p. 346-371,

jun., 2020.

CORDEIRO, Wolney de Macedo. A regulamentação das relações de trabalho individuais e coletivas no âmbito do Mercosul. São Paulo: LTr, 2000.

DORATIOTO, Francisco. O Brasil no Rio da Prata (1822-1994). Ministério das Relações Exteriores. Fundação Alexandre de Gusmão. 2ª edição, Brasília, 2014.

IBGE. Estimativa da população. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

COSTA, Carlos Eduardo Lampert; GONZALEZ, Manuel José Forero. Infraestrutura e Integração Regional: A experiência da IIRSA na América do Sul. Boletim de Economia Política Internacional (BEPI), n. 18, set/dez. 2014.

IBGE. Pesquisa da Pecuária Municipal. Rio de Janeiro: IBGE, 2018a.

IBGE. Pesquisa da Agricultura Municipal. Rio de Janeiro: IBGE, 2018b.

IBGE. Censo Agropecuário 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

IBGE. Produto Interno Bruto dos Municípios 2015. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.

INSTITUTO MAMEDE. Disponível em <http://institutomamede.blogspot.com/2017/11/porto-murtinho-realiza-o-i-seminario-de.html>. Acesso em 01 de jun de 2021.

FÉLIX, Ynes da Silva. Solução dos conflitos coletivos do trabalho: negociação coletiva no âmbito do MERCOSUL. PUC/SP, 2001.

FERRARI, Maristela. As Noções de Fronteira em Geografia. Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste). Revista Perspectiva Geográfica. Paraná: Unioeste, 2014. ISSN 1981-4801.

FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Negociação coletiva transnacional. In: Curso de Direito Coletivo do Trabalho. (coord. pelo autor). São Paulo: Ltr, 1998.

GIMENES, Marcos. A HISTÓRIA DA CIDADE DE PORTO MURTINHO CONTADA PELA FESTA DO TOURO CANDIL. Trabalho de conclusão do Curso de Licenciatura em Geo-

grafia a Distância apresentado à Universidade Federal do Mato Grosso do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Licenciatura em Geografia a Distância. Disponível em <https://faeng.ufms.br/files/2017/09/A-história-da-cidade-de-Porto-Murtinho-contada-pela-festa-do-touro-Candil.pdf>. Acesso em 11 de jun de 2021.

GRAMSCI, Antonio. Maquiavel, a Política e o Estado Moderno. 5^a ed. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1984.

KMITTA Ilsyane do Rocio. EXPERIÊNCIAS VIVIDAS, NATUREZAS CONSTRUÍDAS: ENCHENTES NO PANTANAL (PORTO MURTINHO – 1970-1990). Dissertação de Mestrado do Programa de Pós- Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Disponível em <https://www.ppghufgd.com/wp-content/uploads/2017/06/ILSYANE-DO-ROCIO-KMITTA.pdf>. Acesso em 01 de jun de 2021.

LIMA, Aldo José Fossa de Sousa. Negociação coletiva transnacional: o acordo supranacional dos metalúrgicos do Brasil e da Argentina com a Volkswagen. / Aldo José Fossa de Sousa Lima. – Piracicaba, SP: [s.n.], 2006.

MERCOSUL. Declaração Sociolaboral do MERCOSUL de 2015. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/10519-declaracao-sociolaboral-do-mercosul-de-2015-i-reuniao-negociadora-brasilia-17-de-julho-de-2015>. Acesso em: 21 abr. 2021.

MERCOSUL. Declaração de Assunção Sobre Corredores Bioceânicos de 2015. Disponível em: http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/DeclaracionBioceanicos_PT.pdf. Acesso em: 21 abr. 2021.

NASCIMENTO, J. S.; BEZERRA, G. J.; SCHLINDWEIN, M. M.; PADOVAN, M. P. Redes (St. Cruz Sul, Online), v. 21, n.3, p. 320 - 334, set./dez. 2016.

PNUD Brasil. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, 2010. Brasília: Pnud, 2010.

QUINTAR, S.; LOPEZ, R. O plano de ação para a Integração da

Infraestrutura Regional Sul americana (Iirsa): oportunidades e riscos. Seu significado para o Brasil e a Argentina. *Revista Brasileira de Política Internacional*, Brasília, v. 46, n. 1, p. 213-221, jan-jun., 2003.

OEA. Convenção Americana sobre Direitos Humanos de 1969. Disponível em: https://www.cidh.oas.org/basicos/portugues/c.convencao_americana.htm. Acesso em: 22 abr. 2021.

OIT. Convenção n° 98, de 18 de julho de 1951. Disponível em: https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_235188/lang-pt/index.htm. Acesso em: 13 ago. 2020.

OIT. *Negociações Coletivas*. Trad. Sandra Valle. São Paulo: LTr – Brasília: OIT, 1994, p. 44.

OLIVEIRA, Tito Carlos Machado. Para Além das Linhas Coloridas ou Pontilhadas – Reflexões para uma Tipologia das Relações Fronteiriças. *Revista da Anpege*, [s.l.], v. 11, n. 15, p.233-256, 2015. Disponível em: <http://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6454>. Acesso em: 21 abr. 2020.

ONU. Declaração Universal de Direitos Humanos de 1948. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2018/10/DUDH.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2021.

ONU. Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais de 1966. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/direitos/sip/onu/doc/pacto1.htm>. Acesso em: 21 abr. 2021.

ONU. Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos de 1966. Disponível em: <https://www.cne.pt/content/onu-pacto-internacional-sobre-os-direitos-civis-e-politicos>. Acesso em: 21 abr. 2021.

LIMA, Maria Margareth Escobar Ribas. *Ciclos Econômicos e Produção Arquitetônica em Porto Murtinho*. Campo Grande (MS): Life Editora, 2013.

MARINGONI, Gilberto. Mercosul – Uma história que vem de longe. *Desafios do Desenvolvimento*. Revista de informações e debates do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), a. 8, ed. 67, 2011. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2574:-catid=28&Itemid=23Acessado%20em%2007/10/2020>. Acesso em 07 dez. 2020.

MARX, Karl. O capital: crítica da economia política. São Paulo: Editor Victor Civita, v.2. 1984.

MATO GROSSO DO SUL, Governo do Estado de Mato Grosso do Sul. Secretaria de Estado de Planejamento e de Ciência e Tecnologia. Cenários e Estratégias de Longo Prazo para Mato Grosso do Sul. 2000.

OLIVEIRA, Victor Arruda Pereira. A integração da infraestrutura física na América do Sul: O COSIPLAN no âmbito da UNASUL. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” (Unesp). Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Programa de Pós-graduação em relações internacionais Santiago Dantas. São Paulo, 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO MURTINHO. Disponível em <http://www.portomurtinho.ms.gov.br/turismo/1/ativos-turisticos-naturais>. Acesso em 01 de jun de 2021.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Uma Ferrovia entre Dois Mundos: A E. F Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande (MS): Editora UFMS; EDUSC, 2004.

RAFFESTIN, Claude. Apresentação. In: OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de (Org.). Território sem Limites: Estudos sobre fronteiras. Campo Grande: Editora UFMS, 2005.

ROCHA, Thais. Instituições na integração da América do Sul: a iniciativa IIRSA (Integração da Infra-estrutura Regional Sul-Americana) na estratégia da política externa brasileira do governo Lula. II Seminário de Pesquisa Interdisciplinar Sustentabilidade e Gestão Estratégica. Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul), 2010.

RODRIGUEZ, Américo Plá. Derecho colectivo del trabajo en el Uruguay. In: FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa (coord.). Curso de Direito Coletivo do Trabalho. São Paulo: LTr, 1998.

SILVA, Eronildo Barbosa. Diplomacia e Guerra na Construção da Fronteira Internacional de Mato Grosso do Sul. In: CANEDO, Márcio; GORDIN, Mara Huebra (Org.). Relações Internacionais. Campo Grande (MS): Editora Unaes, 2006.

SILVA, Eronildo Barbosa. Sindicalismo no Sul de Mato Grosso: 1920-1980. 1º edição. Campo Grande: Editora Uniderp, 2005.

UNIÃO EUROPEIA. Tratado de Maastricht de 1992. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:11992M/TXT>. Acesso em 21 abr. 2021.

TAVARES, Maria da Conceição. Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro: Ensaios sobre Economia Política. 7ª edição, Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

VILLELA, Anna Maria. O tratado da Bacia do Prata. Universidade de Brasília (UNB). Revista de informação legislativa. Brasília, a. 21, n. 81 jan/mar. 1984.

LISTA DE ENTREVISTAS

Entrevista com André Puccinelli, em 15 de setembro de 2020.

Entrevista com Cláudio Cavo, em 12 de setembro de 2020.

Entrevista com Delcido Amaral, em 05 de junho de 2021.

Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

Entrevista com Jaime Elias Verruck, em 12 de setembro de 2020.

Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

Entrevista com Jorge Soria, em 22 de setembro de 2020.

Entrevista com Marcelo Miglioli, em 15 de novembro de 2020.

Entrevista com Marcio Schussmüller, em 24 de abril de 2021.

Entrevista com Mirian dos Santos, em 12 de setembro de 2020.

Entrevista com Nelson Trad Filho, em 14 de setembro de 2020.

Entrevista com Ricardo Candia, em 16 de agosto de 2020.

Entrevista com Valdemir Moka, em 21 de março de 2021. Entrevista com Vander Loubet, em 20 de outubro de 2020.

ATAS DAS REUNIÕES

COMISIÓN SUDAMERICANA DE PAZ, Iquique. Acta de lo Primer Encuentro de Alcaldes, Concejales, Prefectos e Intendentes de Sudamerica. 1993.

MATO GROSSO, Fausto. Arica y la Integración con el Centro-Oeste Brasileño. Seminário en Arica. Evento realizado em Mayo de 2002.

MERCOSUL. Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos. XLIX Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común. Evento realiado em 21 de dezembro de 2015.

ZICOSUR, Campo Grande (Brasil). Acta de Campo Grande. IV Encuentro ZICOSUR. Zona de Integración del Centro Oeste de America del Sur. Evento realizado em 05 de abril de 2001.

ZICOSUR, Corumbá (Brasil). Acta de Corumbá. Zona de Integração do Centro- Oeste da América do Sul. Evento realizado em 26 de maio de 2005.

ZICOSUR, Filadelfia (Paraguai). Declaração de Filadelfia. III Encuentro internacional del ZICOSUR. Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur. Evento realizado em 18,19 e 20 de julho de 1999.

ZICOSUR, Mejillones (Chile). Acta de Mejillones. Encuentro internacional extraordinario ZICOSUR – Asia Pacífico. Mejillones – II Región – Chile. Evento realizado em 26 e 27 de abril de 2004.

JORNAIS E REVISTAS

ALMEIDA, C. A.; SELEME, R.; CARDOSO-NETO, J. Rodovia transoceânica: uma alternativa logística para o escoamento das exportações da soja brasileira com destino à China. Revista Economia e Sociologia Rural, Brasília, v. 51, n. 2, jan./jun. 2013.

ANDRADE, M. Investimentos em logística transformarão Porto Murtinho na nova Paranaguá de MS. Disponível em: <<https://m.msnoticias.com.br/editorias/geral-ms-noticias/investimentos-em-logistica-transformarao-port-murtinho-na-nova/90285/>>. Acesso em: 04 de jun. 2020.

ARMÔA, M. Comissão Mista Brasil – Paraguai aprova resultado da licitação da ponte sobre o Rio Paraguai. 2020. Disponível em: <<http://www.semagro.ms.gov.br/comissao-mista-brasil-paraguai-aprova-resultado-da-licitacao-da-ponte-sobre-o-rio-paraguai/>>. Acesso em: 18 de mai. 2020.

ARMÔA, M. Cronograma da Rota Bioceânica segue com obras em ritmo acelerado no Paraguai. 2019. Disponível em: <<http://www.semagro.ms.gov.br/cronograma-da-rotas-bioceanica-segue-com-obras-em-ritmo-acelerado-no-paraguai/>>. Acesso em: 29 de mai. 2020.

ASATO, T. Andrade; GONCALVES, D. F.; WILKE, E. P. Perspectivas do Corredor Bioceânico para o Desenvolvimento Local no estado de MS: o caso de Porto Murtinho. Interações (Campo Grande), v. 20, n. spe, p. 141-157. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122019000500141&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 01 de set. 2020.

BAPTISTA-MARIA, VIVIAN. Inventário Florístico de Fecho dos Morros. Bonito, 2009.

BORTOLIN, Nelson. Transportadores do Mato Grosso testam rota para exportação de grãos para a Ásia. Revista Carga Pesada. Revista Eletrônica. Edição nº170, 02 nov. 2013. Disponível em <https://cargapesada.com.br/2013/11/02/transportadores-do-mato-grosso-testam-rota-para-exportacao-de-graos-para-a-asia/>. Acesso em 07 dez. 2020.

BENITES, M.; MAMEDE, S.; CENTENO, C. V.; ALVES, G. L. Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. Interações (Campo Grande) vol.20, n. pp.267-284. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122019000500267&lng=en&nrm=iso>. ISSN1984-042X.. Acesso em: 29 de jun. 2020.

BUENO, S. Exportações do Mato Grosso do Sul. Disponível em: <<https://www.fazcomex.com.br/blog/exportacoes-do-mato-grosso-do-sul/>>. Acesso em: 12 de jul. 2020.

CAMPOS, L.; FARIA, A. Rota Bioceânica – O que é e seus impactos diretos e indiretos. Disponível em: <<https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos/>>. Acesso em: 25 de jun. 2020.

COMEXSTAT. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>>. Acesso em: 12 de jul. 2020.

FIEMS, Sistema. Projeto Centro-Oeste Competitivo aponta 3 eixos logísticos prioritários no MS. 29 out. 2013. Disponível em: <http://www.fiems.com.br/noticias/projeto-centro-oeste-competitivo-aponta-3-eixos-logisticos-prioritarios-no-ms/16863>. Acesso em 07 dez. 2020.

Jornal A crítica, Campo Grande (MS), edição de 27 de maio de 2014.

Jornal Correio do Estado. Campo Grande (MS), edição de 03 de abril de 2001. Jornal O Progresso, Dourados (MS), edição de 20 de fevereiro de 1995.

CLAJUS, Kleber. Ponte da rota bioceânica tem parecer favorável aprovado no Congresso. Jornal CAMPO GRANDE NEWS, edição de 10 de novembro de 2017. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/politica/ponte-da-rota-bioceanica-tem-parecer-favoravel-aprovado-no-congresso>. Acesso em 15 julho. 2021.

NEWS ROADS. Paraguai conclui 106 km da Rota Bioceânica que vai ligar Chile ao Mato Grosso do Sul. Portal Eletrônico News Roads Consultoria. 21 de agosto de 2020. Disponível em: <https://newroads.com.br/paraguai-conclui-106-km-da-rota-bioceanica-que-vai-ligar-chile-ao-mato-grosso-do-sul/>. Acesso em 07 dez. 2020.

O Jornal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro (RJ), edição de 23 de setembro de 1947.

Mamede, S.; Benites, M.; Esquivel, A.; Clay, R.; Merighi, G.; Alho, C.; Turismo de observação de aves no Chaco: oportunidades e desafios ao Corredor Bioceânico, segmento Brasil/Paraguai. Revista Interações, 20, p. 159-177, 2019.

GEIPOT. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes. Corredores Estratégicos de Desenvolvimento. Relatório final. Brasília: Janeiro de 2002.

GRUPO FV CEREAIS. Terminal Portuário. Disponível em: <<https://www.grupofvcereais.com.br/porto>>. Acesso em: 02 de jul. de 2020.

IBGE. Disponível em <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ms/>>. Acesso em: 20 de set. 2021.

IMC BRASIL, Blog Inteligência de Riscos. Plataformas logísticas: o que são e como funcionam. Disponível em: <<https://www.inteligenciaderiscos.com.br/plataformas-logisticas-o-que-sao-e-como-funcionam>> Acesso em: 27 de jul. de 2020.

LIMA FILHO, Dario. Diagnóstico Socioeconômico de Porto Murtinho, MS. Plano Diretor do Porto Murtinho, v. 2, 2021.

MÁRIO, Jones. Porto Murtinho terá atalho de 13 km até ponte que vai consumir Rota Bioceânica. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/porto-murtinho-tera-atalho-de-13-km-ate-ponte-que-vai-consumar-rota-bioceanica>>. Acesso em: 27 de ago. 2020.

MATO GROSSO do Sul como um todo, mas, em especial, a região sudoeste, entrar em ebulição econômica. Disponível em: <<http://www.acritica.net/entrevistas/mato-grosso-do-sul-como-um-todo-mas-em-especial-a-regiao-sudoeste/382534/>>. Acesso em: 02 de jun. 2020.

PARKINSON, C. J. C. Corredor Rodoviário Bioceânico: desafios e oportunidades. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento/download/80edc335-0e9b-4b-15-8b5e-89b5cd5487d6>>. Acesso em 28 de jul. de 2020.

RIBEIRO, J. H.; RAMOS, E. Hidrovia do Rio Paraguai é vital para o povo e para a economia da região. Disponível em: <<http://g1.globo.com/natureza/noticia/2014/08/hidrovia-do-rio-paraguai-e-vital-para-o-povo-e-para-economia-da-regiao.html>>. Acesso em: 06 de set. 2020.

SEMAGRO. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. Oportunidades de estreitamento comercial – Mato Grosso do Sul x Chile, 2020.

SEMAGRO. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. Comércio Bilateral – Mato Grosso do Sul x Chile, 2020.

SEMAGRO. Disponível em: <<https://www.semagro.ms.gov.br/>>. Acesso em: 8 de set. 2021.

SIQUEIRA, R. Seis consórcios entram na disputa para construir a ponte de Porto Murtinho. 2020a. Disponível em:<<https://www.campograndenews.com.br/economia/seis-consorcios-entram-na-disputa-para-construir-a-ponte-de-porto-murtinho>>. Acesso em: 20 de mai. 2020.

SIQUEIRA, R. Novo terminal portuário de Porto Murtinho começa a operar em fevereiro. 2020b. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/novo-terminal-portuario-de-porto-murtinho-comeca-a-operar-em-fevereiro>>. Acesso em: 21 de mai. 2020.

SIQUEIRA, R. Agronegócio pode garantir R\$ 40,5 bilhões de faturamento ao MS neste ano. 2020c. Disponível em: <<http://www.acritica.net/editorias/agropecuaria/agronegocio-pode-garantir-r-405-bilhoes-de-faturamento-ao-ms-neste/447798/>>. Acesso em: 01 de jul. 2020.

VIEGAS, Anderson. Itaipu lança licitação do projeto da nova ponte entre Brasil e Paraguai: ligação vai viabilizar corredor bioceânico. Jornal G1, edição de 21 de julho de 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2019/07/21/itaipu-lanca-licitacao-do-projeto-da-nova-ponte-entre-brasil-e-paraguai-ligacao-vai-viabilizar-corredor-bioceanico.ghtml>. Acesso em 10 julho. 2021.

VIEGAS, A.. Paraguai deve investir US\$ 700 milhões para pavimentar região de Chaco e viabilizar rota bioceânica. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/paraguai-deve-investir-us-700-milhoes-para-pavimentar-regiao-do-chaco-e-viabilizar-rotabioceanica.ghtml>>. Acesso em: 14 de mai. 2020.

COOPETIÇÃO: ALICERCE PARA O TURISMO NO CORREDOR BIOCEÂNICO

Erick Pusch Wilke
Debora Fittipaldi Gonçalves
Thiago Andrade Asato

A transformação de um corredor rodoviário cujas características estejam voltadas ao atendimento do transporte de cargas e mercadorias em um corredor de natureza turística exige contemplar uma série de elementos basilares. Uma vez que os corredores podem compreender múltiplos fatores dinâmicos e interconectados, a estrutura de seus fundamentos deve compreender a esfera da corresponsabilidade interorganizacional.

Um corredor turístico pode ser compreendido como um trajeto rodoviário cuja distribuição dos atrativos e locais de interesse apresenta uma certa linearidade, contemplando uma ou mais características naturais, paisagens ou biomas, envolvendo a expressividade das culturas e tradições e a deferência às regionalidades a partir de polos de desenvolvimento ou centros de apoio e a comercialização de produtos e serviços turísticos por meio dos quais percepção do turista seja um todo integrado com identidade singular.

A estrutura de fundamentos do corredor turístico deve estar alicerçada nos relacionamentos interorganizacionais, sobretudo nas fases iniciais. O desenvolvimento sustentável do turismo e a conjugação das múltiplas atividades que compõem a atividade não é produto do acaso através do tempo,



mas resultado de ações intencionalmente planejadas e direcionadas para provocar um futuro desejado de crescimento econômico, aumento da geração de empregos, multiplicação da renda e, finalmente, melhoria da qualidade de vida e dignidade aos envolvidos direta e indiretamente com o turismo.

Podemos dizer que o Corredor Rodoviário Bioceânico se encontra em uma etapa pré-turismo, na qual a expectativa e o desejo do turista por conhecer e percorrer o corredor é crescente, sobretudo ao se avolumarem as notícias e matérias jornalísticas sobre a materialização do percurso rodoviário por meio da execução das obras físicas. Nesta fase, ainda se observa uma longa esteira de oportunidades ainda não concretizadas. Tanto os empresários e quanto o público consumidor contemplam com positividade a iminente abertura do fluxo de transporte de passageiros ao longo de todo o trajeto. Cabe, assim, neste momento, coordenar múltiplos esforços e frentes de atuação para concretizar um corredor rodoviário com proposição de valor única baseada nas características exclusivas e especiais dos quatro países contemplados pelo trajeto.

Diversos estudos têm se concentrado em compreender as características e o processo formativo dos corredores turísticos na América Latina. Eles apresentam objetos de estudos em diferentes localidades, como Loreto-Nopoló- Puerto Escondido (Muñoz, 2000), a região árida Altiplano de San Luis Potosí (Martines e Solis, 2017), o corredor turístico “Las Truchas” em Malinalco (Quiñones, Castrejón, Martínez e Barquín, 2019) no México, corredor entre a capital Teresina e o Litoral do Piauí (Ramos e Lopes, 2013) no Brasil e em La Calera y Sopó, em Cundinamarca na Colômbia (Delgado et. al, 2018), são exemplos de algumas localidades que são fontes de informação para a composição do conhecimento acerca do tema dos corredores turísticos. Mesmo em meio a diversidade de estudos e suas localidades, é possível identificar algumas linhas de congruência por meio das quais se expõe quais são as ações estratégicas para o desenvolvimento sustentável dos corredores turísticos. Dentre elas:

- O desenvolvimento local e a participação comunitária
- A cooperação interorganizacional e gestão compartilhada
- Convergir sinergias para a proposição de valor percebido como singular
- O desenvolvimento e a oferta competitiva de produtos e serviços turísticos

A ideia de estabelecer um nível de competitividade para um destino turístico sugere que um destino estará em melhor posição competitiva do que outro. A competitividade de destinos turísticos supõe uma extensa capacidade de gestão e alinhamento destino-demanda, onde as organizações e empresas têm papel relevante nos aspectos produtivos e na alocação de recursos, formando um conjunto de produtos, serviços e atrativos com elevado valor para os consumidores, proporcionando posição competitiva favorável frente aos destinos concorrentes de modo que o resultado geral seja o bem-estar dos visitantes e residentes.

De forma complementar, a ideia da coopetição tem ganhado cada vez mais força no mercado, especialmente no turismo. A coopetição visa combinar características competitivas e cooperativas entre empresas rivais a fim de viabilizar negócios mais inteligentes ou soluções inovadoras para ambas ou mesmo para o próprio setor. Os destinos turísticos podem, definitivamente, ser compreendidos como um sistema pleno de coopetição, uma vez que a relação híbrida entre disponibilizar recursos em prol da rede e dos ganhos coletivos ao mesmo tempo, em que se busca obter recursos exclusivos e únicos, constitui o cotidiano da gestão privada e pública do turismo. Pode-se avaliar que “todas as relações no destino turístico são baseadas em concorrência, porém a formação de redes de cooperação objetivando uma meta comum de desenvolver o destino transforma estes relacionamentos em coopetição” (Chim-Miki e Batista-Canino, 2016).

O presente estudo examinou os principais (ou potenciais) destinos turísticos do Corredor Bioceânico Campo Grande ao Norte do Chile a luz da abordagem da cooperação. Para tanto, avaliamos cada destino a partir dos principais elementos estratégicos e competitivos apontados por Dwyer e Kim (2003), os quais nos serviram de insumos, de forma complementar, para a análise segundo a visão da cooperação. O modelo de análise é composto por 11 variáveis principais: atratividade; informação turística; transporte; infraestrutura geral; qualidade dos serviços; acessibilidade; hospitalidade; relações comerciais; gestão do destino; situações condicionais e percepção dos turistas.

Os destinos turísticos observados foram Campo Grande (BR), Porto Murtinho (BR), Mariscal Estigarribia (PY), San Salvador de Jujuy (AR), Salta (AR), San Pedro de Atacama (CH), Antofagasta (CH) e Iquique (CH). Destacamos os recursos existentes e potencialmente relevantes para o desenvolvimento de um corredor turístico de alto valor.

Com a presente estudo esperamos contribuir para uma visão geral dos destinos ao longo do Corredor, os quais apresentam as melhores condições de receber turistas, investimentos e oportunidades de negócios. Por outro lado, chamamos a atenção para os destinos que estão promovendo os primeiros passos em direção ao turismo organizado, com desejo pelo crescimento da atividade, mas que são carentes de orientação, recursos e investimentos. Nesta sessão apresentamos uma contextualização geral dos destinos turísticos do Corredor Bioceânico e destacamos como as variáveis em análise se comportam no contexto de cada destino.

Campo Grande (BR)

Campo Grande apresenta nível regular de atratividade uma vez que possui condições, recursos e atrativos de valor

para o desenvolvimento da atividade, mas carece de alguma organização para disponibilizar ao mercado. Dentre os atrativos possui prédios históricos, autódromo internacional, casa do artesanato, ruas gastronômicas, um prato típico (Sobá), igrejas, shoppings, um grande mercado municipal, grande variedade de bares e restaurantes e um museu da cultura indígena. A informação turística pode ser facilmente acessada em sites tanto institucionais quanto independentes, além de 3 centros de atendimento ao turista, localizados no aeroporto, no edifício Morada dos Baís e Rodoviária. Por outro lado, o circuito turístico das cervejarias locais foi descontinuado, reforçando a necessidade de estreitamento na relação entre a oferta e a demanda.

A cidade é facilmente acessada com voos provenientes dos principais destinos emissores do Brasil, dentre eles o principal, São Paulo, estando a 1 hora e 40 minutos de voo. Por ser uma localidade-meio, não possui conexões aéreas em voos diretos com as capitais dos países do corredor, nem com as suas principais cidades. O transporte interno pode atender a atividade turística, uma vez que há boa disponibilidade de ônibus urbano, táxis e diversos aplicativos de transporte, mas não há diferenciação do transporte para o turismo. A hotelaria dispõe de aproximadamente 7,5 mil leitos, os quais atendem o fluxo atual, mas podem ser limitados para investimentos em grandes eventos que ocorram simultaneamente. Quanto aos sistemas de apoio, apresenta ampla rede de atendimento médico, casas de câmbio, segurança pública e agências de viagem.

Com relação à hospitalidade, o residente parece ser receptivo ao turismo em geral, mas não há programas de apoio ou comunicação para o melhor envolvimento destes com os turistas. Em pesquisa publicada ainda em 2019, apontou a Capital Campo Grande e o estado de MS como uma das

mais hospitaleiras do Brasil⁸⁹. A hospitalidade é apontada como principal item entre os 19 pesquisados no estudo da demanda internacional do Mtur. Embora os dados não tenham sido atualizados desde 2019, ainda são fortes o suficiente para registrar que o Estado de MS, seu povo e sua cultura estão entre os mais acolhedores do Brasil, sendo um aspecto forte e relevante para o futuro do turismo na região.

Outro aspecto considerado positivo é a cooperação para o desenvolvimento do turismo na capital, uma vez que o Conselho Municipal de Turismo — uma instância de governança que congrega os principais atores tanto do setor públicos quanto da iniciativa privada — realiza reuniões periódicas com ampla participação dos membros e interessados, conduzidas com proatividade observação e iniciativa acerca dos temas relevantes para o setor.

Um aspecto frágil diz respeito a materialização dos produtos turísticos em razão do potencial existente. A atratividade geral é em parte comprometida pelo fato de haver uma reconhecida potencialidade de recursos históricos, culturais e naturais, mas que não se refletem em produtos turísticos consolidados e disponíveis para aquisição e consumo nos meios de distribuição tradicionais. A título de exemplo, o consumo de produtos locais, como um tour guiado, exige o contato direto e organização do passeio com o guia local. Além disso, o serviço dos guias e passeios não podem ser adquiridos em agências locais, uma vez que Campo Grande não possui agência de turismo receptivo.

Porto Murtinho (BR)

Porto Murtinho apresenta recursos e potencial para o turismo, mas as condições atuais não permitem a execução

89. Fonte: <https://www.turismo.ms.gov.br/mato-grosso-do-sul-e-lider-nacional-em-hospitalidade/>

de passeios estruturados para comercialização. A localidade com aproximadamente 17 mil habitantes possui recursos que podem ser utilizados em favor do desenvolvimento de produtos turísticos interessantes, como natureza exuberante, gastronomia com características e ingredientes locais, história e cultura valiosas associadas ao desenvolvimento do Estado e da Região Centro-Oeste do Brasil. A localidade é reconhecida no Estado por receber visitantes para a prática da pesca. Para essa finalidade, recebe visitantes de várias regiões do Brasil, em especial de São Paulo, Paraná e Minas Gerais.

O município está posicionado entre os principais destinos de pesca no MS. Os seis municípios com maior destaque de visitação e/ou pretensão de visita para a pesca são pertencentes à região do Pantanal (Miranda, Aquidauana, Corumbá e Anastácio) e Bonito/Serra da Bodoquena (Bonito e Porto Murtinho)⁹⁰. Dentre os municípios vocacionados para o turismo de pesca, existem aqueles que representam maior fonte de interesse para os pescadores e maior estruturação e organização da atividade turística para o recebimento do turista como Aquidauana, Miranda e Corumbá. Por outro lado, existem outros municípios igualmente vocacionados para atividade, mas que ainda carecem de organização, investimentos e gestão em direção a um turismo de pesca profissionalizado, como é o caso de Porto Murtinho. Essa situação é retratada pelo total de visitantes que procuram o Estado para a pesca, Porto Murtinho recebe apenas 6% do fluxo total⁹¹.

Outro segmento com grande potencial é a observação de aves ou *birdwhating*. Porto Murtinho é considerado um dos melhores locais do Estado para observação de aves em

90. Dados da Fundação Estadual de Turismo de MS, divulgados no Perfil Dos Pescadores Amadores Moradores Do Ms e a Intenção De Viagem, 2020.

91. Dados da Fundação Estadual de Turismo de MS, divulgados no Perfil do Turismo de Pesca, Pesquisa de Demanda Turística de Mato Grosso do Sul, 2019.

razão das da ocorrência de espécies endêmicas. Outro fator favorável observação da fauna e flora é que no território do município há ocorrência do bioma paraguaio Chaco. O município apresenta carências em áreas primordiais para o desenvolvimento do turismo, o que pode ser limitante em uma perspectiva futura de aumento da demanda, como reduzido número de meios de hospedagem e consequentemente baixa disposição de leitos, baixo número de restaurantes e espaço para eventos.

De forma geral, os turistas expressam ser bem tratados pela população de Porto Murtinho. Não há qualquer indício de que a população possa apresentar alguma defesa ou contraposição ao desenvolvimento do turismo, muito pelo contrário. A população demonstra interesse pelo visitante – até porque a convivência com o estrangeiro proveniente da fronteira com o Paraguai faz parte do cotidiano do cidadão e está relacionado fortemente com a cultura local – de modo que pode haver um apoio significativo em incentivar o crescimento do turismo no município.

A gestão do turismo municipal é realizada basicamente pelos esforços da Secretaria Municipal de Turismo (Sector) que há anos vem tentando mudar o cenário da atividade no município e envolver empresários, líderes comunitários e representantes de associações em prol do turismo organizado. Em 2021, o Conselho avançou significativamente na construção de ações em prol do turismo, como a aprovação do regimento interno e criação do Fundo Municipal do Turismo, aprovado pela Câmara Municipal. Em 2023 a Sector constituiu um Núcleo Gestor do Turismo a fim de estudar os melhores caminhos para organização do turismo no município e houveram avanços em direção a proposição e a construção coletiva do Plano Municipal do Turismo (Gonçalves, Wilke e Asato, 2023). Em 2023, estão sendo finalizadas as definições para o início das arrecadações com a atividade do turismo.

Mariscal Estigarribia (PY)

Mariscal Estigarribia, com aproximadamente 15 mil habitantes, está localizada em uma região estratégica no percurso que liga a fronteira do Brasil com a fronteira da Argentina. A cidade está situada no centro da região Norte conhecida como Chaco Central, estando a aproximadamente 250 km a oeste de Porto Murtinho, a 320 km de Pozo Hondo e a 70 km ao norte de Loma Plata e da Comunidade Menonita. Essa comunidade, oriunda de migrantes da Alemanha e dos Países Baixos no século XVIII, mantém fortes traços da cultura e da religiosidade, os quais influenciaram o modo de vida e a forma de fazer negócio.

A Cooperativa Fernheim tem importante participação na industrialização e comercialização de produtos locais, bem como inovações no manuseio da água. Embora seja reconhecidamente uma comunidade com características peculiares – o que pode gerar interesse em uma demanda potencial – e, mesmo sendo anfitriões gentis e hospitaleiros, os Menonitas ainda não apresentam disposição e abertura para o turismo profissionalizado. Ademais, Mariscal Estigarribia não apresenta infraestrutura voltada para o turismo, são dois hotéis e duas pousadas, um terminal de ônibus (ponto de embarque) e o aeroporto Dr. Luis Maria Argana não possui voos regulares servindo para aeronaves de pequeno porte em voos que atendem a região. Alguns recursos indicam que o município poderá ofertar algum atrativo que motive visitas ou um pernoite na cidade daqueles no uso da rota transchaco.

Há potencialidade na origem e formação histórica da região com a Guerra do Chaco e a Batalha de Toledo, mas ainda não explorada para a finalidade turística. Também é possível reconhecer a presenças de recursos valiosos nas artes, no folclore e na música, como a Escola Municipal

das Arpas, uma incentivadora de uma tradição musical notadamente paraguaia, mas sem associação com o turismo. É possível destacar a forte presença da cultura indígena autóctone, bem como uma rica competência na produção de artesanato e artefatos representativos dos povos tradicionais. A região sofre com problemas bastante conhecidos dentro do Paraguai. De acordo com o Plano Mestre de Desenvolvimento Sustentável do Setor Turístico do Paraguai 2019-2026, as barreiras estão relacionadas a má conservação das vias de acesso rodoviárias, da sinalização viária e turística, ausência de dados estatísticos e, especialmente, dos mecanismos e instâncias de governança e baixa cultura popular para o turismo.

A 78 kms de Mariscal Estigarribia, no município de Filadélfia, está localizado o Centro de interpretação do Grande Chaco Americano, um edifício de 1.800 m² destinado a apresentar ao visitante a riqueza cultural das comunidades indígenas, a fauna e a flora da região ocidental do Paraguai.

San Salvador de Jujuy (AR)

San Salvador de Jujuy, ao noroeste da Argentina, é a capital da província de Jujuy e possui aprox. 140 mil habitantes. É uma das cidades mais influenciadas pelos povos indígenas e pela cultura Andina na Argentina. Possui forte marca da colonização espanhola, representada nos casarios, edifícios e arquitetura colonial. O patrimônio edificado apresenta boa atratividade como prédio da prefeitura de Cabildo que abriga o Museu Histórico da Polícia, a Diocese de Jujuy e a Catedral de San Salvador de Jujuy. Ainda, estão à disposição vários museus, parques, atrativos naturais, praças, paróquias, centros culturais e uma bela paisagem natural com bom acesso a partir do centro da cidade, como a Colina das Sete Cores em Purmamarca. As agências de

viagem da cidade oferecem pacotes e serviços para visitação dos principais pontos turísticos localizados nas proximidades como Humahuaca, Salinas Grandes, Iruya e Termas de Reyes.

O acesso a cidade é facilitado por meio do aeroporto local e pelo traslado de ônibus sempre disponível em direção ao centro nos horários de desembarques dos voos. Partindo de Buenos Aires são aproximadamente 2 h e 15 min de voo sem escalas. Os prestadores de serviços da cidade são bem avaliados, especialmente os bares e restaurantes, mas alguns meios de hospedagens têm recebido avaliações negativas. Os hotéis com melhores avaliações estão localizados nas cidades próximas, como em Tilcara ou Vila Jardim de Reyes. As informações turísticas estão disponíveis pessoalmente em postos de atendimento ao turista e digitalmente na internet. O transporte local atende em parte a demanda turística com mais de uma opção, no entanto, apresenta qualidade mediana e não suportaria um crescimento grande da demanda.

A hospitalidade é um ponto forte de Jujuy, os residentes são simpáticos ao turismo, apoiam a atividade e há facilidade de comunicação com os turistas. Pode-se dizer que as relações comerciais têm atendido as necessidades do turismo de Jujuy, uma vez que há boas conexões com mercados emissores, as empresas de turismo local possuem boas relações de negócio e há cooperação entre o setor público e as empresas para o desenvolvimento do turismo local. Jujuy apresenta bom nível de gestão do turismo uma vez que o atuante Conselho Consultivo de Turismo de Jujuy congrega entidades e associações ligadas ao turismo como a União dos Empresários de Jujuy, a Associação Jujenha de Agentes de Viagem, a Câmara de Turismo e o Bureau & Eventos de Jujuy, entre outros.

Cidade de Salta (AR)

Cidade de Salta, com população de aproximadamente 670 mil habitantes, está a aproximadamente 100 Km de San Salvador de Jujuy. A cidade possui forte apelo turístico, uma grande variedade de atrativos e boa organização tanto pública quanto privada. São aproximadamente 300 meios de hospedagem (mais de 12.300 leitos), 162 agências de viagem, 21 empresas prestadoras de serviços relacionados ao turismo como montanhismo, cicloturismo e observação de aves.

A alta temporada ocorre no mês de julho, estendendo bons número de visitantes até o mês de dezembro. No ano de 2022, os dados referentes ao turismo de Salta expressam mais de 672 mil desembarques aéreos, média de ocupação hoteleira em 62%, mais de 1,9 milhões de pernoites e uma boa recuperação em relação ao período da pandemia, subindo de 2,5 para 3 dias de pernoite médio no ano de 2022⁹². Para se ter uma ideia de comparativo, Campo Grande apresentou no mesmo ano o acumulado de 674.340 mil desembarques no Aeroporto Internacional de Campo Grande⁹³, uma cidade com mais de 200 mil habitantes do que Salta, mas com números similares de desembarques aéreos.

É possível constatar a existência de organização em torno do levantamento e disponibilização de dados estatísticos sobre o turismo, atividades correlatas e percepção dos turistas na Província de Salta. Segundo levantamento feito com turistas, os apontamentos positivos estão relacionados aos aspectos naturais como a paisagem, vegetação e colinas, bem como a hospitalidade e a amabilidade da população e a sensação de tranquilidade. Por outro lado, os turistas apontam a necessidade de melhorias nas rotas, acessos e no trânsito.

92. Dados da Secretaria de Cultura e Turismo de Salta, Informe Final do Observatório de Turismo, 2022.

93. Dados Abertos, Infraero, Dados Estatísticos Operacionais, SBCCG, 2022.

As informações turísticas encontram-se facilmente disponíveis e organizadas. Em site como o da prefeitura municipal e da secretaria de cultura e turismo são apresentados os roteiros e produtos turísticos disponíveis. Essencialmente os produtos estão centrados nas experiências do turismo educativo, histórico, espiritualidade, ar livre, natureza e museus. Ainda, conta com passeios e circuitos de turismo gastronômicos, cerveja artesanal (17 opções), vinhos, música e passeios noturnos. A cidade apresenta um mapa turístico específico para cada circuito ou conjunto de atrativos. Dentre eles o das cervejas artesanais com 17 pontos turísticos, circuito dos vinhos com mais de 10 pontos e o circuito religioso com 7 igrejas e monumentos⁹⁴.

Em julho de 2022 começou a operar um voo direto entre Salta e Guarulhos, São Paulo. A conexão entre os dois destinos permitiu o incremento do turismo em Salta, que já recuperou 75% do turismo receptivo internacional se comparado aos números pré-pandemia⁹⁵. Na atualidade o mercado brasileiro é o principal emissor de turistas para Salta. O mercado brasileiro, especialmente São Paulo, é um dos principais mercados emissores de turismo para regiões e destinos turísticos na América Latina. O estreitamento das relações comerciais entre a região centro-oeste brasileira e o norte argentino pode aumentar ainda mais o trânsito e fluxo de brasileiros atravessando as fronteiras por meio do Corredor Rodoviário Bioceânico.

San Pedro de Atacama (CH)

San Pedro de Atacama é um dos destinos mais interessantes ao longo do trajeto até o litoral chileno. Trata-se

94. Fonte: <https://saltaciudad.travel>

95. Fonte: <https://brasilturis.com.br/2023/04/14/salta-e-jujuy-planejam-aumentar-o-fluxo-de-turistas-brasileiros>

de uma localidade exótica com características bastante peculiares as quais atraem turistas nacionais e internacionais com perfil desde o mochileiro e aventureiro, até os turistas mais exigentes e tradicionais. Com produtos turísticos plenamente formatados, diversas agências de viagens organizadas com guias locais experientes e um leque de atrativos reconhecidos em todo o mundo, o destino apresenta alto potencial de atratividade.

Dentre os atrativos, é possível conhecer lagoas, *geysers*, vales, museus e feira de artesanato. A gastronomia abrange pratos chilenos, atacamenhos, altiplânicos e comida internacional. Nos restaurantes, espaços únicos e acolhedores, é possível encontrar música e danças chilenas. O acesso é facilitado por meio de vários voos diários a partir da capital Santiago em menos de duas horas de duração até Calama ou outra cidade próxima como La Serena ou Antofagasta. O transporte terrestre em ônibus também atende plenamente o destino com vários horários disponíveis a partir das principais cidades tanto do Chile, quanto proveniente da Argentina e da Bolívia. A infraestrutura local apresenta algumas limitações. Há apenas 2 postos de gasolina para atender todo fluxo de veículos, sendo que um deles é de difícil acesso no centro da cidade e não há estrutura de atendimento ao cliente, somente bombas para abastecimento. Há um pequeno terminal de ônibus que possui estrutura módica sem ofertar espaços com conforto ou locais de conveniência, mas está em conformidade com as características de rusticidade do turismo local.

Dentre as limitações a que mais se destaca é a ausência de um hospital. Os pacientes que precisam deste tipo de atendimento precisam ser levados para a cidade de Calama a aproximadamente 200 km. Na tentativa de suprir essa demanda de atendimentos, o sistema de saúde conta com modernas ambulâncias. Sobre o destino há inúmeros

blogs, sites institucionais e comerciais que trazem informações sobre o que visitar, como chegar e demais informações necessárias ao visitante.

A oferta de alojamento na cidade é numerosa, variada e distribuída espacialmente de forma heterogênea. Há um total de impressionantes 385 alojamentos, dos quais 95 são oferecidos exclusivamente no *Airbnb* e 290 nas demais plataformas. Um total de 96 restaurantes, 6,3% na zona rural, 82,3% estão localizados na zona urbana. Entre agências de viagens, operadores turísticos e guias turísticos, San Pedro de Atacama apresenta 203 registros. Áreas de interesse ou apoio ao turismo, há 69 ocorrências, dentre eles museus, aluguel de bicicletas, vestuário e artesanato. Os atrativos turísticos de San Pedro de Atacama são atualmente determinados pelo mercado, pelo planejamento regional e pelo Plano Regional de Desenvolvimento Turístico Sustentável PRDTS, os quais registram 86 atrações turísticas. Os atrativos naturais representam 42% da oferta turística, 22% são atrativos culturais e 12% são atrativos de técnicos e científicos⁹⁶.

Em San Pedro de Atacama o turismo é gerenciado pelo Comitê de Turismo Comunitário, um órgão de coordenação entre os atores de turismo local. O comitê apresenta-se bastante atuante para o atendimento das demandas do trade turístico. O objetivo do órgão é “reduzir o hiato de gestão do turismo, sob a visão do trabalho participativo e construtivo dos principais atores e atores nesta matéria, bem como, reconhecer e valorizar a identidade local, considerando que o território se promoveu como destino turista”⁹⁷. San Pedro de Atacama tem recebido observações positivas, mais de 80% dos turistas avaliam os lugares a visitar, gastronomia e meios de hospedagem variam de “muito bom” a “excelente”. Em

96. Dados disponíveis no “Documento De Planificación Para El Desarrollo Del Turismo Sustentable”, Fundação de Cultura e Turismo de San Pedro de Atacama, 2020.

97. Disponível em: <https://www.turismocomunalspa.cl/comite>

função de sua vocação turística, San Pedro destaca-se pela hospitalidade, cordialidade e disponibilidade com que os residentes – os quais em sua maioria ligados ao turismo – lidam com os visitantes.

Antofagasta (CH)

No ano de 2022 houve mais de 2 milhões de desembarques aéreos de turistas no Chile. Em 2023 esse número ultrapassou os 2,1 milhões de desembarques, dos quais 37% são provenientes da Argentina, seguidos por Brasil com 11,5% e Bolívia com 8,4%. Por outro lado, o Brasil lidera o ranking em relação aos gastos dos turistas internacionais no Chile. Em 2021, os turistas brasileiros injetaram na economia chilena aproximadamente 362 milhões de dólares⁹⁸. Os números do turismo chileno confirmam a força do mercado brasileiro, posicionado como o principal mercado emissor de turistas para os países do centro-sul da América do Sul.

Conhecida como “Pérola do Norte”, Antofagasta está localizada entre o deserto do Atacama e o mar do Pacífico. A cidade possui atrativos centrados no período histórico do ciclo econômico do Salitre, ambientados e envolvidos pela influência do clima e paisagem desértica. Neste cenário é possível visitar locais como - além da região central da cidade em city tour - o Salitre de Chacabuco e o Cemitério de Fco. Puelma, as Ruínas de Huanchaca, o Geoglifo de Raúl Zurita e a Mão do Deserto. Ainda há tours voltados para a Astronomia, no qual os visitantes são convidados a compreender como os antigos habitantes dos Andes interpretavam o universo, a Via Láctea e o céu noturno. Ainda é possível desfrutar alguns circuitos sugeridos pelo programa promocional Región de Antofagasta como o Circuito

98. SERNATUR – Servicio Nacional del Turismo, Dataturismo Chile. Disponível em <https://www.sematur.cl/dataturismo/>

Costeiro, Bairro Histórico, Costa de Mejiliones e Tocopilla, entre outros.

A província de Antofagasta possui 115 meios de hospedagem (82 na capital), 35 restaurantes e similares, 20 empresas de turismo de aventura, 14 agências de viagem ou tour operadoras, 6 guias de turismo e 6 locadoras de veículos. Informações turísticas podem ser encontradas no site oficial do turismo chileno (visitchile.com), no entanto, em função do sítio abrigar conteúdo sobre todos os destinos do país, as informações sobre um único destino como Antofagasta apresenta-se restritas, obrigando o interessado a buscar outras fontes.

O mesmo não ocorre no centro de informações no centro da cidade, o principal centro de informação ao turista está localizado no prédio da Secretaria Municipal de Turismo e conta com ótimo volume de informações, mapas e guias especializados no turismo local e regional. A gestão do turismo de Antofagasta, cidade e região, apresenta-se bastante atuante. Há um bom volume de informações sobre o turismo local e regional, incluindo dados estatísticos sobre os turistas e sobre as atividades e empresas relacionadas ao turismo.

Na avaliação da qualidade dos serviços da região os apontamentos positivos destacam a alimentação, os meios de hospedagem e o comércio. Os apontamentos negativos indicaram o transporte local, os serviços digitais e a comunicação. Em relação a experiência do turismo, 90% dos turistas consideraram positiva e o mesmo percentual recomendaria para outras pessoas a visitação em Antofagasta. A gestão do turismo é feita com grande apoio do Conselho Diretor de Turismo de Negócios da Região de Antofagasta, órgão que congrega Sernatur, Corfo e a Associação Industrial de Antofagasta (AIA), representantes das câmaras de comércio, bem como empresários hoteleiros e gastronômicos de Anto-

fagasta, Calama e San Pedro de Atacama. A visão expressa no Plano de Desenvolvimento demonstra a capacidade de planejamento e organização de Antofagasta no preparo para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades quanto ao futuro do turismo⁹⁹.

Iquique (CH)

Iquique é a capital da província de Tarapaca e uma das cidades mais importantes do norte do Chile. O centro urbano é possível visitar museus e casarios que remontam aos séculos XIX e XX, especialmente na Calle Baquedano, onde a aristocracia do nitrato construiu casas grandes com matérias primas importadas ao estilo americano. Na região central encontra-se o Palácio Astoreca, cuja arquitetura é inspirada no estilo georgiano; o Teatro Municipal de Iquique, a Catedral de Iquique e a Plaza Prat. Entre os museus em destaque estão o Museu Corbeta Esmeralda, o Museu Municipal de Iquique e o Museu do Mar. Um dos locais mais visitados da cidade é o shopping Zofri, a Zona Franca de Iquique, onde turistas podem comprar uma grande variedade de produtos *duty-free*. A Praia Cavanha é um dos locais preferidos para que gosta de surf e passear a beira mar. Outro atrativo é o Corveta Esmeralda, réplica do navio chileno naufragado durante a Guerra do Pacífico em 1879.

Um dos locais mais interessantes é a vila abandonada de Humberstone e a Salitrera Santa Laura. Patrimônio da UNESCO, a pequena cidade abrigou trabalhadores de refinarias de salitre por volta de 1880. No lugar encontra-se um museu, casas e construções que estão bem preservadas. Acesso em voo direto de Santiago e outras importantes cidades do país como Concepción, Rancagua, Santiago, Valpa-

99. SERNATUR – Servicio Nacional del Turismo, Plan de Acción Región de Antofagasta, Sector Turismo 2014-2018.

raíso e La Serena. Via terrestre pela Estrada Panamericana. Também por via aquática, Iquique tornou-se destino importante para grandes navios de cruzeiros que fazem parada ou escala das viagens internacionais. O atrativo Huberstone recebeu do Governo Regional de Tarapacá um sistema de TVs e tablets que permitem total acessibilidade legendas, audiodescrição e linguagem de sinais. A medida de acessibilidade torna este local o primeiro Patrimônio Mundial do país a ter um Circuito Turístico Acessível. Pelo menos dois postos de informações turísticas estão disponíveis na forma presencial, um localizado próximo ao centro histórico e outro na região de compras na Zona Franca.

Em formato digital, assim como ocorre em Antofagasta, as informações disponíveis nos sites oficiais como Ser-natur são bastante limitadas, o que exige que o interessado busque por sites e fontes alternativas. Iquique apresenta boa infraestrutura geral, com mais de 4 mil leitos em hotéis e outros meios de hospedagem, agências de viagem, casas de câmbio e pontos de informação.

Quanto a hospitalidade, não existem dados oficiais ou avaliação provenientes dos turistas. Segundo especialistas locais, Iquique possui grande vocação para se relacionar com estrangeiros e visitantes, uma vez que a formação histórica da comunidade teve origem com a congregação de pessoas vindas do Peru, Equador, Bolívia, Colômbia e nos últimos anos, também da Venezuela. As relações comerciais estão concentradas nas regiões emissoras de turistas em âmbito nacional. O foco está sobre as cidades que possuem alguma conexão direta com Iquique, como Concepción, Rancagua, Santiago, Valparaíso e La Serena. Iquique é um destino de final de semana com influência geográfica nas áreas de Arica (norte), Antofagasta e Calama. O turismo transfronteiriço também está no foco da gestão municipal.

A ideia é ampliar a atratividade de turistas provenientes

da Bolívia, especialmente de Uyuni e Oruro. Considerando a Argentina, Iquique recebe muitos visitantes de férias e final de semana provenientes de Jujuy e Salta, mesmo não fazendo fronteira com a província de Tarapacá. A governança do turismo de Iquique é realizada na forma de conselho desde 2019, chamado Governança Municipal de Turismo, inclui entre seus membros a Sernatur, duas universidades estaduais, duas câmaras de comércio (turismo e varejista), associações de hotéis, restaurantes e agências de viagens, Zona Franca, entre outros.

O conselho está atuante com a participação ativa da iniciativa privada, se reúne a cada 15 dias e a presidência é feita pela prefeitura de Iquique. O conselho tem se dedicado a construir o plano de desenvolvimento emergindo com a nova visão e missão para o turismo de Iquique. Foram identificados pontos de ações prioritárias e distribuídas responsabilidades entre a esfera municipal, regional e estadual, bem como entre as entidades membro. No âmbito das situações condicionais Iquique vive um período de expectativas positivas em um ambiente favorável para os negócios. Recursos foram aprovados para a implementação do projeto “Reativação Econômica do Porto de Iquique e da Cadeia Logística”. Espera-se um impacto econômico positivo de US \$ 100 milhões em um período de cinco anos, devido ao aumento de carga, eficiência da cadeia logística e redução dos custos de estoque de mercadorias na zona franca. A Empresa Portuária de Iquique (EPI) busca posicionar o Porto de Iquique como um ator potencializador do Corredor Bioceânico e estabelecer o local como o mais competitivo da macrozona norte. O Consórcio Tarapacá Logístico e Comercial conseguiu chegar a importantes acordos entre diferentes atores da cadeia de suprimentos da região. Foram feitos acordos com 31 organizações com a finalidade de melhorar a logística e torna-la mais eficiente, dentre eles o

Acordo de Produção Limpa (APL), o Plano Coordenado de Logística e o Plano Diretor de Gerenciamento de Resíduos. Não foram identificados dados oficiais a respeito da percepção dos turistas sobre os serviços prestados. Comentários online deixados por usuários no Tripadvisor, o maior site de viagens do mundo, expõem um bom índice de satisfação quanto aos prestadores de serviço com 80% deles situados entre “muito bom” e “excelente”.

A Coopetição nos Destinos Turísticos

No ambiente dos negócios o termo “recurso” designa os ativos, as capacidades e/ou processos que permitem que a empresa conceba e implemente suas estratégias de modo eficiente e eficaz. Essa ideia foi absorvida para avaliação das condições de competitividade de um destino turístico. Ao avaliar os aspectos comparativos, é possível identificar os destinos que estão em melhores condições de oferecer produtos únicos com elevado valor por um preço atraente. Em adição, é necessário considerar uma avaliação ponderada dos destinos quando se observa a possibilidade de se estabelecer um corredor turístico a partir da concepção de produto, ou seja, como uma oferta única composta por múltiplas regiões, culturas, características e especialidades. Nessa visão, ao considerarmos características como atratividade e hospitalidade, ou outro recurso relacionado a potencialidade de produzir interesse e fluxo de visitantes, estamos avaliando uma base a partir da qual se constrói ofertas turísticas de alto valor. Assim, a construção da projeção de unidade no produto será possível mediante a administração de um recurso único, a **gestão interorganizacional e internacional** baseada no relacionamento cooperativo em busca de ganhos para todos os destinos turísticos. Trata-se de uma visão que supera a ideia tradicional da competitividade entre

os destinos turísticos em favor da concepção da coopetição, por meio da qual os destinos continuam buscando a realização de seus interesses, sem abrir mão do compartilhamento de recursos úteis para que a promoção dos ganhos sociais, econômicos e qualidade de vida.

Na sequência apresentamos a análise das variáveis do estudo a partir da concepção da coopetição entre os destinos turísticos.

A primeira variável são as **informações turísticas**, um recurso primário para o desenvolvimento de uma localidade turística. Elas consideradas essenciais para estabelecer um relacionamento harmonioso com consumidores em potencial, turistas interessados, mídia especializada e organizações do setor. A informação turística abrange não somente uma comunicação eficiente a respeito do que há no local, mas também pode evoluir para estabelecer um relacionamento intencional que conduza o interessado a consumir e experimentar os produtos turísticos. Isto posto, esta variável só é eficaz totalmente quando há produtos turísticos consolidados e disponíveis para consumo, chamados produtos da prateleira, os quais possam ser ofertados pelas agências de viagens por um preço determinado. Pode ainda ser parcialmente eficaz quando no destino se cria uma cultura em torno da informação turística, mesmo não havendo produtos de prateleira, mas iniciativas promovidas por empresas privadas ou empreendedores individuais como, por exemplo, um passeio de barco ou uma casa que oferece pratos típicos sob demanda. A diferença é que estes promovem vendas diretas ao público final e não estão conectados a cadeia produtiva e comercial do turismo. Neste cenário, é interessante que a informação turística possa não somente contribuir para apresentar o produto, mas também promover estímulo ao aprimoramento das parcerias institucionais e crescimento do turismo organizado. Portanto, a informação turística

deve ser utilizada tanto em favor da consolidação do destino quanto em favor do desenvolvimento do turismo em destinos imaturos. No primeiro cenário, assumem posição de destaque os destinos Campo Grande, Jujuy, Salta, San Pedro, Antofagasta e Iquique, onde há informação disponível para atender plenamente ao turismo. Por outro lado, destinos potenciais como Porto Murtinho e Mariscal Estigarribia – uma vez que vislumbram o crescimento do número de transeuntes e possuem recursos turísticos em potencial – devem considerar o aprimoramento de instrumentos de comunicação a fim de estabelecer uma cultura de relacionamento e proximidade com os visitantes.

A variável **transporte** envolve tanto o sistema de acesso ao destino como o sistema de transporte interno que atende aos deslocamentos entre os locais de interesse. A presença de um bom sistema de acesso ao destino contribui para atração de visitantes de diversas regiões emissoras, bem como à gestão municipal realizar escolhas estratégicas em relação ao perfil de turista desejado. Em áreas de difícil acesso, com poucas opções de voos, horários extenuantes ou condições precárias dos meios de transporte o valor do conjunto de atrativos e dos produtos turísticos de ser tanto que supere os inconvenientes do acesso a ponto de motivar o deslocamento. Caso contrário deverá atrair um público selecionado que esteja disposto a aventurar-se em condições não suportadas pelos turistas mais exigentes. No segundo cenário, um bom sistema de transporte interno tende a viabilizar e facilitar a visita aos atrativos turísticos, o retorno dos turistas aos meios de hospedagem e o acesso aos bares e restaurantes, bem como dos locais de entretenimento noturno. Alguns destinos potencializam a experiência positiva do turismo ao disponibilizar transporte gratuito entre os hotéis e o centro da cidade em locais e horário determinados. Neste exemplo, o turista sente-se inserido em um sistema de turismo

organizado e pensado para satisfazê-lo. Pensar o transporte interno de modo estratégico pode contribuir para valorizar exponencialmente a experiência do turismo local. Campo Grande destaca-se pela posição geográfica privilegiada estando no centro-meridional da América do Sul, com fácil acesso dos principais centros emissores de turistas como São Paulo ou Buenos Aires. No entanto, não possui voos diretos conectados com os demais destinos eixo do Corredor Bioceânico, como Salta ou Antofagasta. Esta é uma condição que atinge os demais destinos em nossa avaliação, uma vez que as conexões são estabelecidas a princípio com as capitais estaduais e nacionais. O transbordo para uma rota interiorana exige maior tempo de espera entre um voo e outro. Além de Campo Grande, destacam-se Salta e San Pedro de Atacama. Salta posiciona-se em posição privilegiada pois atende muito bem as regiões emissoras apresentando franco crescimento no número de passageiros e desembarques. San Pedro é o exemplo de uma região cujo potencial de atratividade supera as dificuldades de acesso, especialmente para quem chega após a passagem pela Cordilheira dos Andes, atraindo não somente aventureiros, mas também um público diversificado. Em todos os destinos analisados, transporte interno não está estruturado de forma a aprimorar a experiência do turista. Em todos, transporte serve tanto para o turista quanto para a comunidade local e não há meios exclusivos para atender ao turista. Em situação de atenção encontram-se os potenciais destinos nos quais não há sistema de transporte para a população local ou ele é bastante limitado. Nessa situação estão Porto Murtinho e Mariscal Estigarribia. Alguns apontamentos negativos realizados por turistas foram identificados na região de Antofagasta. Iquique está em posição privilegiada com a possibilidade da busca por turistas estrangeiros e o estabelecimento de parcerias comerciais para a constituição de rotas integradas com países e destinos em

países vizinhos.

A **infraestrutura geral** reconhece as infraestrutura e equipamentos urbanos direta e indiretamente relacionados ao turismo. Dentre eles podemos citar as estradas turísticas, ferrovias, pontes, rodovias, túneis e viadutos, orlas fluviais, lacustres e marítimas; saneamento básico (tratamento de água, sanitário e de resíduos sólidos); terminais rodoviários, ferroviários, aeroviários, fluviais, lacustres e marítimos; edificações de uso público destinadas a atividades indutoras de turismo como centros de cultura, museus, casas de memória, centros de convenções, centros de apoio ao turista, teatros, centros de comercialização de produtos artesanais e mirantes públicos; monumentos e conjuntos históricos¹⁰⁰. No geral os destinos apresentam boas condições infraestruturais, mas alguns precisam melhorar a condição dos seus equipamentos relacionados diretamente ao turismo. Em Porto Murtinho, mesmo em face de um exuberante meio natural e fluvial, a região da orla fluvial exige manutenção constante contra erosões e não possui estrutura edificada para contemplação da natureza ou mesmo embarque e desembarque de passageiros de forma segura e protegida da ação do clima. Por sua vez, Mariscal Estigarribia apresenta limitações em infraestrutura de pavimentação asfáltica e infraestrutura geral associada a recepção de turistas. Em Antofagasta e Iquique a infraestrutura é adequada para o atendimento do turismo. No entanto, ocorre algo que não é incomum aos destinos do Corredor, a infraestrutura existente se mescla com aquela destinada ao atendimento da população residente, com poucas estruturas voltadas especificamente ao visitante.

Quanto à **qualidade dos serviços** percebemos que os destinos do Corredor Bioceânico têm sido bem avaliados

100. Prodetur + Turismo. Disponível em <http://www.prodetur.turismo.gov.br/index.php?option=comcontent&view=article&id=132:infraestrutura-turistica&catid=16&Itemid=309>

pelos visitantes. Uma vez que a avaliação a respeito de qualidade de um serviço ou produto é naturalmente subjetiva, produto do perfil de consumo e das experiências individuais, extraímos as avaliações dos principais mecanismos de avaliação online nos quais os turistas deixam suas impressões, ou por meio de pesquisas direcionadas pela gestão municipal. Cidades com maior vocação turística, aquelas que apresentam um longo processo histórico de construção coletiva da atividade turística e que na atualidade ela proporciona impacto positivo e significativo na economia municipal, tendem a apresentar melhores índices de qualidade associada aos serviços. Em localidade com maior fluxo de visitantes espera-se maior concorrência entre as empresas do setor de forma que aquelas que não se adequem às exigências do mercado consumidor acabam perdendo força competitiva e avaliações positivas. Salta, San Pedro de Atacama e Antofagasta tem recebido as melhores avaliações. A percepção dos turistas sobre Salta destaca que o melhor da cidade está relacionado a paisagem, a natureza, ao clima, a hospitalidade e a tranquilidade. Os fatores considerados que podem ainda ser melhorados é o trânsito, as rotas e caminhos e os preços. No entanto chama a atenção o caso de Antofagasta pois em meio as avaliações positivas existem muitas observações quanto a especialização dos serviços uma vez que muitos prestadores estão focados em atender clientes com exigências e finalidades diferentes do lazer, como os encontrados na indústria da mineração. Em Jujuy, o *Gabinete de Informação Turística* recebeu distinções da Secretaria Nacional de Turismo pela implementação das Normas Internacionais ISO 14785 e a província tem promovido encontros com a iniciativa privada discutir a melhoria da qualidade dos serviços providos por prestadores no turismo. Em Iquique não existem registros de satisfação ou avaliação dos serviços associados ao turismo. Ausência de dados ofi-

ciais consolidados, especialmente em uma região com grande potencial de crescimento econômico e turístico, pode limitar a tomada de decisão em relação o aprimoramento da oferta e excelência dos serviços. Campo Grande carece de pesquisas específicas quais sejam de responsabilidade do órgão oficial de turismo no município. As avaliações sobre a qualidade dos serviços na capital estão dispostas em meio ao cenário Estadual tendo como referência outros destinos e localidades.

Na avaliação da **acessibilidade** lidamos duas abordagens. A primeira diz respeito às formas e condições de acesso ao destino e aos atrativos turísticos a partir de mercados emissores consolidados e potenciais. A segunda está relacionada a acessibilidade aos meios de transporte, aos hotéis, restaurantes e demais prestadores, aos atrativos e equipamentos turísticos para pessoas com limitações motoras ou deficiências.

Os meios disponíveis para acessar o destino, bem como o tempo de viagem e as conexões (inter)modais ao longo do trajeto podem contribuir sobremaneira para a atração de visitantes, especialmente em um cenário com escassez de tempo de lazer ou descanso. Em um determinado perfil de consumo não existe disponibilidade para destinar um dia ou mais para o deslocamento até o local desejado ou mesmo aguardar horas em um aeroporto por uma conexão. Estamos observando o crescimento das tendências de consumo de destinos turísticos com maior proximidade dos centros emissores. Ou seja, as pessoas estarão retornando ao consumo do turismo, mas preferencialmente por região geograficamente próximas ou onde possam ir e retornar em um curto período de tempo. Neste cenário não faz sentido “perder” tempo em deslocamento. O alvo do consumo deverá estar mais acessível ao alcance do turista de final de semana.

Natureza do deslocamento ao longo do Corredor Bioceânico apresenta condições favoráveis para o desenvolvimento do turismo pós-pandemia. Em uma pesquisa multimercado realizada pela Global Web Index (GWI) em 17 países constatou que a reserva de capital para uso em férias aparece em primeiro lugar com 23% - a frente de roupas, smartphones e aparelhos domésticos, mas apenas 8% estaria disponível para compra de passagem aérea. Os consumidores estão ansiosos e se preparando para a retomada do lazer, mas não priorizam o transporte aéreo como meio de deslocamento principal. Significa, de fato, que as pessoas estarão menos dispostas à exposição e permanência em locais de aglomeração, como aeroportos ou terminais rodoviários. Está nascendo um cenário de oportunidade para o crescimento do turismo com deslocamento por vias não-aéreas. Colocar a família em um carro e percorrer alguns quilômetros pode ser uma alternativa para um público ansioso por viajar e incluir o próprio caminho no rol de boas experiências além do destino final. Poderá haver significativo aumento de interesse e demanda pelas rotas e circuitos turísticos organizados, os quais ofereçam boas condições para absorver a passagem de turistas de modo confortável e seguro.

No entanto, voltando os olhares para os meios de transportes usuais na indústria do turismo precisamos avaliar o deslocamento multimodal. Observando Campo Grande, há um bom acesso aéreo de qualquer um dos grandes centros brasileiros. É possível se chegar a cidade em poucas horas de viagem, até mesmo com voos curtos sem escalas ou conexões, como São Paulo que está há 1 hora e 40 minutos de voo. A partir dos demais países do Corredor não há voos diretos, mesmo das capitais Santiago, Assunção ou Buenos Aires, todos fazem conexão no Aeroporto Internacional de Guarulhos. O Município de Porto Murtinho possui aeroporto municipal, mas sem voos regulares. Turistas

provenientes de regiões emissoras distantes dependem do acesso aéreo via Campo Grande e deslocamento terrestre de aproximadamente 5 horas até a cidade. No entanto, à Porto Murtinho está relegada a oportunidade de ser o portal de entrada no Brasil do Corredor Bioceânico. Aproveitar as oportunidades do deslocamento terrestre e a chegada de turistas provenientes do Paraguai, do norte da Argentina e do Chile dependerá da atenção que Estado e Município destinarão a oferta de produtos e serviços turísticos inovadores e atraentes. Mariscal Estigarribia localiza-se no centro rodoviário entre as fronteiras do Brasil e Argentina. A oportunidade surge quando do posicionamento do local como um “ponto obrigatório de parada” ou local de interesse turístico para os viajantes do Corredor que podem, além de fazer provisões para a continuidade da viagem, ter a chance de desfrutar algum atrativo e deixar renda no município associada a estadia e gastos de mais um dia no local. Para San Salvador de Jujuy e Salta há voos diários diretos partindo de Buenos Aires, mas não há voo direto conectando uma a outra. O mesmo ocorre entre as cidades de Antofagasta e Iquique, com voos diários direto da capital Santiago, mas sem conexão aérea entre elas.

Sobre a segunda abordagem, viabilizar o acesso a indivíduos que apresentam limitações motoras significa que as empresas estão dispostas a participar de uma visão coletiva em prol do bem-estar do indivíduo em atendimento a um perfil de consumo já bastante desmerecido por muitos destinos turísticos. Percebe-se uma carência em muitos destinos que – inicialmente não oferecem ainda os insumos básicos necessários e infraestrutura para a recepção de turistas com plena mobilidade, não há investimentos ou direcionamentos para o desenvolvimento de programas e políticas de inclusão no turismo. Neste cenário, destacam-se aqueles que de alguma forma tem provido atenção especial

em prol de facilitar e democratizar o acesso aos recursos e atrativos turísticos. É o caso do Serviço Nacional de Turismo do Chile que tem buscado orientar as empresas que prestam serviço de alojamento por meio de um *Guia de Recomendações para um Alojamento Inclusivo* e prestigiar por meio de divulgação no site institucional dos *Prestadores de Serviços Acessíveis*. No entanto, não se encontra no site prestadores das províncias Antofagasta e Iquique. Na Argentina há muitos destinos com elevada maturidade na prestação de serviços adaptados como Patagônia, Ushuaia, Buenos Aires, Bariloche e El Calafate, mas em Salta não há registros de um programa consistente de acessibilidade do destino. No Brasil, o Ministério do Turismo lançou no ano de 2014 o *Guia Turismo Acessível: Um Brasil Onde Todos Podem Viajar*. Atualmente vários destinos alcançaram bom nível de acessibilidade como, por exemplo, Foz do Iguaçu, Salvador e Fortaleza. O aspecto positivo fica por conta de um destino próximo a rota do Corredor Bioceânico em Mato Grosso do Sul que apresenta acessibilidade reconhecida: Bonito. No entanto, tanto a capital do Estado (Campo Grande) quanto Porto Murtinho não estão totalmente preparadas para receber turistas com limitações motoras ou deficiências, sendo que algum nível de acessibilidade é encontrado em empresas e prestadores em cumprimento a legislação arquitetônica e de acessibilidade vigente no país.

A **hospitalidade** se refere aos atos e comportamentos associados ao bem receber turistas ou visitantes em uma determinada localidade. Ela está fortemente relacionada a competitividade de destinos turísticos pois é uma das formas mais expressivas para demonstrar, por meio das atitudes e condutas, o quão o turista é desejado e bem quisto em estar na localidade. Um destino turístico com elevados índices de hospitalidade acaba por ser reconhecido para além da prestação de serviços de qualidade de maneira formal

e profissional, demonstra que as pessoas na linha de frente do turismo exercem suas atividades criando ambiente agradável com o turista. A impressão para o turista é que essas pessoas estão na indústria do turismo, em primeiro lugar, por vocação. A título de exemplo, no Brasil há pequenas cidades, muitas delas fora dos grandes circuitos do turismo nacional, mas que se destacam em função da acolhida e bem receber ao turista como em Tubarão (SC), Farroupilha (RS) ou Amontada (CE). Essa é uma das características positivas recorrentes apontadas por turistas estrangeiros em relação ao Brasil. Em pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo com 40 mil turistas a época da Copa do Mundo no Brasil, a hospitalidade foi considerada “boa” ou “muito boa” por 94% dos entrevistados. Dentre os destinos do Corredor Bioceânico, Campo Grande assume posição de destaque no quesito hospitalidade. Em pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo, o Estado de Mato Grosso do Sul foi apontado como o mais hospitaleiro do Brasil. Com 99,6% dos votos, superou quatro grandes como Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia e Pernambuco. Esse resultado se deve especialmente a capital Campo Grande e ao destino de ecoturismo Bonito. Diferentemente de Bonito, Campo Grande não apresenta programas ou ações específicas voltadas a melhoria da hospitalidade profissional, o que seria de grande valia uma vez que os turistas se sentem bem recebidos e acolhidos. Em Porto Murtinho os dados disponíveis indicam que a população tem boa disposição para o turismo. No entanto, é necessário que haja mecanismos de busca de informações e levantamento de dados de modo coordenado e sistemático pelos órgãos oficiais. O mesmo vale para Mariscal Estigarribia, onde a população parece ser receptiva e acolhedora, mas não há estudos empíricos que comprovem essa realidade. A província de Salta apresenta bons números sobre a hospitalidade, sendo indicada pelos turistas na lista

de “o que há de melhor em Salta”. No entanto, o levantamento de dados específicos da cidade de Salta enriqueceria a tomada de decisão estratégica e posicionamento de mercado da capital. No caso de San Salvador de Jujuy, a comunidade apresenta disponibilidade e simpatia para com o turismo. Isso é refletido nas avaliações realizadas por turistas em sites especializados. Situação similar ocorre tanto em Antofagasta quanto em Iquique, onde não há estatísticas comprobatórias sobre a hospitalidade, mas a boa recepção e cordialidade dos moradores é refletida em avaliações deixadas por turistas na *web*. Já em San Pedro a hospitalidade está caracterizada pelo comportamento e cordialidade profissionais de um povoado habituado com o fluxo de turistas.

A variável **relações comerciais** diz respeito ao estabelecimento de acordos de cooperação e incentivos comerciais para a promoção turismo, estimulando e facilitando o fluxo de pessoas entre regiões com interesse turístico, bem como a realização de ações específicas de promoção e publicidade com a finalidade de atrair visitantes a partir de um mercado emissor. Para se tornar realidade as iniciativas de cooperação exigem, por um lado, do empenho de embaixadores, ministros e autoridades para viabilizar acordos comerciais que reduzam as barreiras para exportação-importação e, por outro, exige das governadorias e secretarias estaduais e municipais de turismo a busca de soluções junto aos principais mercados emissores. No âmbito do Corredor Bioceânico, o estímulo ao trânsito de passageiros e turistas passa invariavelmente pela diplomacia comercial, incluindo mecanismos multilaterais (OMC), regionais ou bilaterais. O Brasil possui longa relação diplomática e comercial com os países vizinhos do Corredor. Com o Paraguai o Brasil possui relações diplomáticas desde 1844 e, atualmente, em vigor o Acordo de Complementação Econômica. Com a Argentina, o Brasil possui vários acordos e

tratados de integração, no setor automotivo e energia nuclear, com relações diplomáticas desde 1821. Finalmente, o Chile é um dos principais parceiros comerciais do Brasil, com estabelecimentos das relações diplomáticas em 1836. Segundo o Ministério das Relações Exteriores do Brasil, o comércio entre Brasil e Chile está praticamente todo liberalizado, ao amparo do Acordo de Complementação Econômica MERCOSUL-Chile (ACE-35). Em 2018, o Brasil foi o principal parceiro comercial chileno na América Latina, e o Chile, o segundo sócio do Brasil na América do Sul. Em 2018, Brasil e Chile assinaram importantes novos acordos comerciais bilaterais: o Protocolo de Compras Públicas, o Protocolo de Investimentos em Instituições Financeiras, que complementou o Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI), e o Acordo de Livre Comércio (ALC). Ainda, há em curso importantes negociações no âmbito do MERCOSUL, como a redução das barreiras físicas e a renegociação dos requisitos consulares. Uma das propostas é garantir aos turistas internacionais, que possuam visto de pelo menos um dos países do MERCOSUL, a livre circulação nos demais Estados do bloco.

Retomando que propósito essencial dos acordos comerciais é criar mecanismos para o desenvolvimento de determinado setor, o turismo pode ser amplamente favorecido uma vez que há relações diplomáticas e comerciais já estabelecidas. Especialmente no caso do Corredor, significa estabelecer um conjunto de medidas que facilitem o fluxo de turistas com segurança e praticidade, a exemplo do aceite de entrada nos países do MERCOSUL com a apresentação unicamente da carteira de identidade. Outras possibilidades são a criação de rotas e caminhos integrados entre regiões fronteiriças, re(ajuste) das tarifas alfandegárias, simplificação dos trâmites de embarque e desembarque e estabelecimento de voos regulares entre os principais destinos turísticos.

O destino Campo Grande tem como principal mercado emissor os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. O mercado estrangeiro tem como principal emissor os EUA, seguido por Inglaterra, Holanda e Alemanha. Porto Murinho recebe turistas de várias regiões do Brasil em busca da pesca, mas ainda ocupa posição tímida no Estado, mesmo com grande potencial para o turismo de pesca esportiva e também para *birdwatching*. Mariscal não apresenta fluxo turístico significativo. Salta e Jujuy possuem similaridade em relação aos mercados emissores de turistas, sendo os principais eles a Cidade de Buenos Aires, o interior da província de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fé, Chaco e Formosa, Entre Rios, Corrientes e Misiones, Mendoza, San Juan e San Luis e Patagonia (86% dos turistas são argentinos). Antofagasta tem como foco de atração os turistas nacionais das principais regiões emissoras do Chile. E, finalmente, Iquique foca em atrair turistas de regiões chilenas com fácil conexão via aérea e ainda aproveita de um pequeno fluxo vindo do norte da Argentina. O diferencial de Iquique é os planos de um futuro próximo incluem o turismo transfronteiriço especialmente da Bolívia.

A similaridade entre os destinos analisados é o foco em mercados emissores nacionais com fácil conexão aérea. O Corredor Bioceânico abre um leque de oportunidades para integrar a conectividades entre destinos turísticos consolidados ou com elevado potencial de desenvolvimento como, por exemplo, Campo Grande e Salta, Jujuy e Iquique. Destinos incipientes no turismo, como Porto Murinho e Mariscal Estigarribia, podem investir na atratividade do turista regional e transfronteiriço, aquele que prefere viajar com automóvel próprio e em família, desfrutando da paisagem e do próprio ritmo de viagem, mais próximo do chamado *slow tourism*¹⁰¹.

101. O *slow tourism* é uma tendência de deslocamento e viagem que possui um ritmo mais lento, no qual o turista aproveita a paisagem, valoriza a sustentabilidade e o relacionamento com as

São Paulo é um dos principais mercados emissores de turistas da América Latina e pode contribuir para aumentar o fluxo de passageiros em direção ao Pacífico. No entanto, a ausência de voos diretos e o elevado tempo em espera entre aeroportos fora do eixo como em Buenos Aires ou Santiago, inibe o trânsito e o interesse pelo turismo. Segundo afirmam as principais tendências do turismo, no período pós-pandemia haverá a valorização das viagens para destinos próximos, com rápido acesso e curta duração. As tendências indicam, portanto, um cenário propício ao investimento em mercados emissores de fácil acesso e de turismo regional.

Ao tomarmos como exemplo a cidade de Campo Grande, não é difícil imaginar o aumento do fluxo de turistas chilenos, argentinos e paraguaios transitando pelas ruas da cidade, consumindo produtos locais, frequentando restaurantes e desfrutando dos espaços naturais. No entanto esse não é o cenário atual, por isso ainda permanece em um imaginário de oportunidades. Atualmente, o desembarque de sul-americanos em Campo Grande é pequeno. A lista de desembarques apresenta a Bolívia em oitavo lugar, após a liderança dos EUA e países do Oeste Europeu. Essa realidade parece absurda frente ao fluxo entre os países europeus, onde há vários emissores e receptores do turismo. Para que seja uma realidade não apenas para Campo Grande, mas para os demais destinos do Corredor, o foco das relações comerciais deve mirar a facilitação do fluxo entre os quatro países. Trata-se de criar mecanismos de integração dos roteiros, do aumento do interesse dos turistas por desfrutar atrativos entre países, de consumo de produtos turísticos formatado e outros em consolidação, além do estímulo ao comércio de mercadorias, bem e produtos duráveis, sendo este um importante viabilizador de novas rotas aéreas e in-

peçoas e as culturas e atrativos ao longo do caminho.

centivador do transporte aéreo de passageiros.

A **gestão do destino** é um dos fatores determinantes para o bom aproveitamento dos recursos disponíveis no destino. Uma boa gestão municipal, no caso dos destinos turísticos, marcada pela ampla participação da sociedade civil, de representantes de associações e entidades de classe já consolidadas como do setor hoteleiro, restaurantes, agências de viagem e atrativos turísticos, do poder público municipal e estadual, contribuem sobremaneira para que o destino construa de maneira sólida um entendimento coletivo e democrático sobre o turismo. Em resumo, a gestão do turismo local deve definir o que deseja e o que não deseja para o futuro do turismo local e projetar as aspirações em um documento construído com a participação dos diversos stakeholders, o qual deve servir de parâmetro orientador do fluxo das ações e responsabilidades no processo de crescimento do turismo. Campo Grande está organizado na forma de conselho. O *Conselho Municipal de Turismo* (Comtur) reúne todos os principais interessados no desenvolvimento do turismo local. O fator de maior relevância é que se trata de um conselho atuante, com reuniões periódicas, participativo e amplamente representativo, contribuindo de fato para com a necessidades e demandas apresentadas pelo setor em Campo Grande. Porto Murtinho possui Comtur constituído, está em atuação com reuniões frequentes, mas ainda carece de maior experiência e representatividade. O envolvimento de empresários, associações e demais interessados tem sido um dos focos de trabalho da secretaria municipal de turismo. Há expectativa de que o conselho venha a ser operante e ativo nos próximos meses. Em Mariscal Estigarribia a não há registros de atividades organizadas de governança no turismo. Em Salta destaca-se o trabalho conjunto das principais entidades ligadas ao turismo, o atuante *Comitê de Turismo Municipal*, o conselho deliberativo e órgão

municipal e a iniciativa privada. O mesmo ocorre em Jujuy, com conselho atuante e representativo dos interesses da sociedade e do trade turístico, em San Pedro de Atacama, com o *Comitê de Turismo Comunitário*, em Antofagasta, com *Conselho Diretor de Turismo de Negócios da Região de Antofagasta* e, em Iquique, com a chamada *Governança Municipal de Turismo*. Isto posto, consideramos que os principais destinos do Corredor Bioceânico estão estruturados na forma de conselho e demonstram atividade regular. Em outras localidades como Mariscal Estigarribia e Porto Murtinho, embora diferentes na evolução da organização para o turismo, compartilham da necessidade e da oportunidade de congregar interessados e preparar o município para um turismo sustentável em um futuro próximo.

A variável **situações condicionais** está relacionada a existência de um ambiente de oportunidades para o destino turístico geralmente associado a melhoria das condições econômicas e/ou socioculturais no âmbito local ou regional. Por vezes, a conjuntura de fatores ambientais faz surgir um leque de oportunidades para desenvolvimento do capital humano, oportunidades de emprego e melhoria da renda familiar, investimentos em educação cultura, lazer e entretenimento e o surgimento de novos negócios nas áreas direta e indiretamente ligadas ao turismo. No contexto do Corredor Bioceânico há um notável ambiente de confiança de que a materialização das obras e abertura do caminho logístico trarão oportunidade de prosperidade aos destinos ao longo do percurso. Inúmeras matérias jornalísticas e *lives* com autoridades e pesquisadores têm levado ao público estimativas sobre o potencial de aquecimento da economia via crescimento de movimentação de cargas e exportações de bens e serviços. Matérias semelhantes a “*Brasil pode aumentar exportações do agronegócio com corredor bioceânico*”

co”¹⁰² tem sido cada vez mais frequentes na mídia brasileira e internacional. Inferimos que o ambiente otimista de oportunidades está presente em todos os municípios ao longo do trajeto do Corredor desde Campo Grande até os portos chilenos. Significa dizer que cada comunidade poderá se valer do aumento do fluxo viário e extrair dele vantagem a medida de sua conveniência, criatividade ou necessidade, com maior ou menor grau de investimento. São oportunidades que vão desde o aumento do volume de vendas do comerciante a beira da estrada que dispõe seus produtos provenientes da agricultura familiar ou artesanato até a chegada e implantação de grandes corporações, empresas logísticas e indústrias. Neste contexto, algumas localidades do Corredor se destacam frente as demais. Porto Murtinho tem sido palco de profundas mudanças e tem estado no foco dos investimentos públicos e do interesse da iniciativa privada desde a retomada das obras do Corredor. Com investimento de R\$ 25 milhões, o Governo do Estado construiu o contorno rodoviário de 7,19 km em Porto Murtinho, possibilitando maior disciplina e rapidez na chegada de cargas aos dois portos por até 17 horas diárias ininterruptas. O acesso ao porto ganhou o *Centro de Triagem Mécari*, megaestrutura privada que disciplinará o fluxo com um estacionamento para 400 veículos, e o pátio dos terminais. Segundo dados do Governo de Estado, o volume das exportações sul-mato-grossenses pela zona portuária de Porto Murtinho cresceu 57,83% no acumulado de janeiro a dezembro de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, em função da entrada em atividade do terminal FV Cereais e do incremento nas estruturas da APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho)¹⁰³. No rol de oportunidades no horizonte é possível

102. Disponível em: <https://www.moneytimes.com.br/brasil-pode-aumentar-exportacoes-do-agro-negocio-com-corredor-rodoviario/>

103. Disponível em: <http://www.ms.gov.br/com-dois-portos-ativos-volume-das-exportacoes-de-ms-via-porto-murtinho-cresce-5783-em-2020/>

elencar o projeto do Porto Seco em Campo Grande, que poderá ser integrado na rota.

A **percepção dos turistas** estabelece um parâmetro base para que a gestão do turismo local possa focar esforços e investimentos. Trata-se de um indicador que retrata a situação do turismo em curso e das atividades em desenvolvimento, por isso, pode ser considerado um bom termômetro para avaliar o quanto o destino apresenta condições de competir com outros sob olhar atento dos principais interessados e consumidores, os turistas. Vale a pena ressaltar que a ausência de dados consistentes sobre a percepção dos turistas é um sintoma que pode ser causado por alguns fatores, dentre eles a ausência de mecanismos estruturados de captura como pesquisas de satisfação direta, ausência de monitoramento das avaliações indiretas como em sites e outros provedores eletrônicos de informação e finalmente, a inexistência do fluxo de turistas e visitantes. Este último é o caso de Mariscal Estigarribia, o qual ainda não apresenta atividade no turismo nem monitoramento dos visitantes em passagem pelo município. Em Porto Murtinho a situação quanto ao quesito em análise não é muito diferente. Embora haja fluxo de turistas e visitantes especialmente para a prática da pesca, não há mecanismos estruturados ou oficiais de avaliação da satisfação. Vale a pena destacar que as poucas avaliações feitas por visitantes e disponíveis em sites de comércio eletrônico de produtos ou serviços turísticos indicam boa qualidade dos prestadores de serviços de hotéis e restaurantes. No caso de Campo Grande, retomamos que as avaliações sobre a hospitalidade são absolutamente positivas.

Em um estudo da Fundtur-MS no qual 42% dos entrevistados mencionaram como destino a cidade de Campo Grande, os serviços foram bem avaliados. Tanto San Salvador de Jujuy, quanto na cidade de Salta e San Pedro de Atacama gozam de avaliações positivas, como mencionado

anteriormente nos tópicos qualidades dos serviços e hospitalidade. Em 2018 o portal de viagens Tripadvisor reconheceu em seu ranking anual o destino de San Pedro de Atacama entre os 25 melhores destinos da América do Sul. Sobre Antofagasta e Iquique, seguindo o site Tripadvisor, uma das mais poderosas fontes de consulta e avaliação de destinos turísticos na atualidade, é possível constatar em mais de 15 mil comentários um grande percentual de avaliações positivas indicando a presença de percepções positivas sobre os recursos turísticos em ambos os destinos do norte do Chile.

A **atratividade** é um dos critérios essenciais para identificar o nível de competitividade de um destino. Ela se refere a capacidade do destino em despertar interesse genuíno no indivíduo em estar no local ou conhecer seus atrativos. Está totalmente relacionada ao nível de oferta dos atrativos e produtos turísticos. Algumas características são fundamentais para potencializar a atratividade, dentre elas a organização em torno dos produtos turísticos, a qualidade e diversidades de atrativos, sua singularidade e raridade perante os demais disponíveis em destinos concorrentes e o valor da experiência e das vivências únicas e memoráveis. Alguns destinos possuem atrativos turísticos de relevância e interesse internacional, como a Torre Eiffel, Pirâmides do Egito, Coliseu, Cataratas do Iguaçu ou Cristo Redentor. Tais atrativos, por si, são capazes gerar fluxos turísticos e deslocamento internacionais. Outros atrativos, por sua vez, conseguem gerar fluxos dentro do próprio país com mínima projeção internacional. Ainda menos influentes são os atrativos de nível regional e local, que motivam o fluxo de localidades próximas.

Campo Grande pode ser classificada como um destino de atratividade regional e nacional com pequena incidência do mercado internacional (apenas 4,1% das chegadas são de estrangeiros). Considerando o âmbito do Corredor

Bioceânico, existe um claro leque de oportunidades para atração de visitantes dos três países da rota, basta que esses mercados recebam maior atenção comercial e ações publicitárias, além do preparo local para recebê-los. Os atrativos e os produtos turísticos locais ainda não compuseram uma oferta de valor único, com elevado nível de singularidade e exotismo de forma consistente. A região possui natureza exuberante com belos exemplares da fauna e flora, mas que também podem ser encontrados em outras localidades ao longo do bioma cerrado e pantanal. A história, cultura e tradições locais ainda não constituem uma oferta organizada e facilmente disponível para consumo. Os circuitos turísticos existentes ainda não estão consolidados no mercado, passando por ajustes comuns a quaisquer produtos em fase de lançamento. Sobre estes há uma boa expectativa, mas ainda não foi confirmada por meio do interesse demonstrado pelo mercado. Com expectativa ainda maior está envolta ao Bioparque Pantanal, uma imponente obra arquitetônica que deverá trazer ao visitante uma oportunidade única de conhecer a riqueza da biodiversidade do Pantanal e de outros ecossistemas brasileiros. Em 2022, seu primeiro ano de atividade, o Bioparque Pantanal já recebeu mais de 390 mil visitantes, cerca de 2 mil pessoas por dia. Dentre elas turistas provenientes de 90 países já visitaram o atrativo.

Porto Murtinho apresenta bom potencial para o desenvolvimento de produtos e serviços turísticos nos segmentos fora do circuito de pesca. A história, cultura, o artesanato, a gastronomia e o ambiente natural podem ser conjugados para formar produtos bastante atraentes, com elevado grau de ineditismo no Estado. Há nestes recursos uma possibilidade bastante evidente de atração, a princípio, de uma demanda regional e nacional, mas que pode ser facilmente estendida aos países vizinhos por meio do Corredor Bioceânico. Uma vez que na atualidade não há produtos forma-

tados e disponíveis para aquisição no mercado de viagens e turismo, somado ao fato de que há incertezas quanto a organização e gestão participativa do turismo no município como instrumento de ordenação e busca de soluções para o turismo em um futuro imediato, compromete-se o nível de atratividade para o turismo. Por outro lado, em sendo Porto Murtinho o destino de inúmeros investimentos públicos e privados considera-se que há um bom nível de atratividade para novos negócios e abertura crescente de oportunidades para os atuais e novos empresários.

Mariscal Estigarribia é o centro geográfico entre as fronteiras do Brasil e da Argentina. Essa característica foi aqui por inúmeras vezes destacada aqui pois encontra-se nela uma das poucas oportunidades para a geração de negócios associados ao turismo. Talvez, a princípio, o turismo não deva ser o objeto central das primeiras ações, mas sim aumentar o fluxo de visitantes interessados em utilizar a cidade com um importante ponto de parada, abastecimento, refeições e até entretenimento. O município possui potencial de atratividade associado às tradições culturais, música e dança, mas o baixo comprometimento com a organização e gestão destes recursos para a finalidade turística compromete o potencial geral de atratividade. Somado a outros fatores, como infraestrutura limitada, especialmente aquelas que atenderiam ao turista, faz com que a cidade, até o momento, não possa figurar entres os locais com capacidade de estimular fluxos de visitantes.

San Salvador de Jujuy está localizada aos pés dos Andes, na porção Cordilheira Central sendo um dos últimos pontos de apoio no caminho antes da travessia das montanhas. Apresenta boas condições para o desenvolvimento do turismo na cidade, com boa infraestrutura básica e turística. A exploração de maior potencial ocorre fora dos limites urbanos, como nas Salinas Grandes ou Quebrada de

Humahuaca. A gestão organizada do turismo na forma de conselho com ampla participação comunitária pode contribuir para o crescimento sustentável do turismo e melhoria competitividade dos produtos locais. O somatório desses fatores coloca San Salvador de Jujuy em posição regular de atratividade, muito próximo do que ocorre em Campo Grande, onde há boas condições para o desenvolvimento do turismo, mas também há carência de atrativos urbanos com força para aumentar a participação dos turistas internacionais no quadro de visitantes totais do destino.

Assim como San Salvador de Jujuy, Salta também se localiza aos pés da Cordilheira. Por esse motivo goza de uma incrível paisagem montanhosa que recebe e encanta os visitantes. Além do recurso natural, apresenta boa variedade de atrativos culturais, gastronômicos, religiosos, circuitos e passeios. Alguns deles chamam a atenção pelo poder de atratividade e ajudam a distinguir Salta de outros destinos, como o *Trem para as Nuvens* e o *Teleférico*. Salta apresenta boas condições de organização e gestão do turismo – inclusive um calendário atualizado dos eventos locais disponível na página da secretaria municipal de turismo. Esses fatores, somados a boa percepção e imagem da cidade, faz com que Salta obtenha destaque em atratividade no Corredor Bioceânico.

San Pedro de Atacama é uma localidade iminentemente turística com forte atratividade turística. Sua vocação está totalmente voltada a atender a demanda turística em diversos tipos de públicos, desde os campistas e aventureiros até os mais tradicionais e exigentes. A disponibilidade de equipamentos turísticos, como hotéis, restaurantes e agências de viagem impressiona não somente pela quantidade, mas pela variedade e qualidade, tanto que muitas empresas têm recebido as notas mais altas do público consumidor. Conseguiu desenvolver uma identidade única e forte em meio a escassez de recursos do deserto do Atacama. A boa

sinergia entre todos os recursos locais, sejam naturais, artificiais e humanos, foi responsável por projetar San Pedro entre os principais destinos turísticos da América do Sul. Portanto, possui elevado grau de atratividade e competitividade dentre os destinos do Corredor Bioceânico.

Antofagasta é uma localidade com grande potencial para o turismo, mas carece de melhorias para ampliar o poder de atratividade. Embora Antofagasta apresente variedade de circuitos e caminhos turísticos, há um déficit em infraestrutura e equipamentos voltados ao atendimento do turista. Especialmente em razão da força da atividade de mineração – responsável por 49% do PIB chileno e 56,3% do PIB da região de Antofagasta – para a qual os prestadores de serviços entre eles restaurantes, hotéis e empresas de transporte voltam suas energias e foco de atenção antes dos clientes do turismo. Outro aspecto limitante é a ausência de experiências turísticas únicas com elevado valor de atratividade, em detrimento ao turismo contemplativo característico da região. Isso passa por outra debilidade, a inexistência de uma identidade e imagem turística nacional que contemple todos os atrativos do norte chileno para além de San Pedro de Atacama.

Iquique assume posição de destaque no quesito atratividade. A cidade apresenta atrativos históricos, culturais e naturais com características únicas e de grande valor não só na região, mas com potencialidade a ser explorada no contexto do desenvolvimento econômico da América Latina. Além da vocação histórica, apresenta boa atratividade por meio das praias e da Zona Franca, as quais atraem turistas de regiões próximas e de países vizinhos. Aliás, a consciência apresentada pela gestão municipal a respeito do incentivo ao turismo transfronteiriço e o entendimento de que pode haver um crescimento exponencial de valor e qualificação da oferta com a integração com produtos em

países vizinhos, pode favorecer o crescimento do turismo em Iquique.

Considerações Finais

A coordenação dos esforços em direção ao turismo próspero no Corredor Bioceânico deverá proporcionar benefícios extensos nas cidades localizadas ao longo de todo o trajeto. Para tanto, tal esforço deve ser direcionado para a composição de iniciativas de cooperação, colaboração e a conjunção de projetos integradores, os quais traduzam as necessidades regionalizadas sem perder a essência da proposição de produtos turísticos competitivos, reconhecidamente atraentes, exuberantes em proporcionar experiências e de elevado valor agregado, capazes de gerar fluxos de interesse nacionais e internacionais.

A visão coepetitiva de gestão de produtos e destinos turísticos exige uma releitura dos padrões tradicionais. A partir do exposto neste capítulo, tendo como base a observação dos principais destinos turísticos ao longo da rota, sendo eles já consolidados – como Salta e San Pedro de Atacama - ou em desenvolvimento – como Campo Grande e Iquique, ressaltamos alguns pontos focais, os quais podem ser fontes de orientação para a tomada de decisão estratégica do turismo:

- Faz-se necessário ativar a participação comunitária nas localidades que demonstrem interesse em aderir à dinâmica turística. Para tanto, o planejamento do turismo deve considerar uma leitura extensa dos desejos da comunidade a fim de construir um turismo sustentado social e economicamente ao longo do tempo. Assim, promover oficinas de participação social para fortalecer a capacidade de cooperação comunitária num planejamento e gestão mais sólida do turismo.

- Incentivar a capacitação dos prestadores de serviços turísticos, principalmente daqueles que vivem em comunidades com pouca inserção no setor. Uma vez que o trajeto do Corredor abre espaço para novos serviços direta e indiretamente relacionados ao fluxo de veículos, abre-se igualmente um leque de oportunidades de emprego e renda.
- Investimento por parte de organismos governamentais em infraestruturas, formação, serviços e promoção de locais de corredores. Estes devem ser derivado da cooperação com os interesses públicos e privados, os quais viabilizem a estruturação da recepção adequada de turistas nacionais e internacionais com conforto, segurança e tecnologia.
- A proposição de produtos turística e a oferta competitiva de serviços turísticos, em harmonia com a diversidade natural e cultural e a criação de diferentes linhas de negócios turísticos.
- É altamente recomendado formação de redes ou entidades associativas para o fortalecimento das iniciativas de integração. Segmentos representativos da cadeia do turismo e atividades correlatas, quando associados, gerar força exponencial na exigência das mudanças necessárias ao atendimento do segmento.

Por fim, a gestão cooperativa do turismo no Corredor Bioceânico compreende esforços nos âmbitos local, regional e nacional. A formatação de um produto turístico a ser reconhecido enquanto Corredor Bioceânico – composto por múltiplos atores, regiões e suas tradições – exigirá que se ultrapasse as limitações fronteiriças e se avance em direção a acordos transregionais e internacionais. A composição de regiões turísticas como tradicionalmente se constitui, isoladas e sem conexões entre uma e outra, deve ser substituído pela

visão baseada na coopetição, cujo resultado seja a percepção positiva do turista e a certeza de que ideia de continuidade da experiência turística, harmônica ao longo do corredor multicultural, foi projetada e ofertada com intencionalidade.

Referências

Chim-Miki, A.; Batista-Canino, R. M. (2016). A Pesquisa sobre Coopetição: em direção a uma melhor compreensão do construto e sua aplicação no turismo. *Revista Turismo - Visão e Ação - Eletrônica*, Vol. 18 - n. 3, 424-447.

González Quiñones, Yvette, Palmas Castrejón, Yanelli Daniela, Vargas Martínez, Elva Esther, & Serrano Barquín, Rocío. (2019). Una red de cooperación empresarial para el desarrollo local: Corredor turístico “Las Truchas” - Malinalco, México. *Estudios y perspectivas en turismo*, 28(1), 207-225.

Lamprea Delgado Álvaro, Salazar Alonso María Concepción, Posada Arrubla Adriana, Zambrano Ayala William, Vázquez Bernal Jairo, Guerrero S Doris et al. Identificación de servicios para la conformación de redes del corredor turístico Sopó y La Calera, *Revista U.D.C.A Actualidad & Divulgación Científica*, 11(1): 153-162.

Martínez, G. A., & Solís, V. V. (2017). Evaluación de recursos naturales y culturales para la creación de un corredor turístico en el altiplano de San Luis Potosí, México. *Investigaciones geográficas*, (94).

Munõz, R. A. (2000). El Corredor Turístico Loreto-Nopoló- Puerto Escondido, Baja California Sur, en el contexto de los centros integralmente planeados. *Cuadernos de Turismo*, n. 5, 53-68.

RAMOS, R.G.; LOPES, W.G.R. (2013) Proposta metodológica de avaliação qualitativa de corredores turísticos: Considerações sobre o trecho da rodovia BR 343 entre Teresina e o litoral do Piauí, Brasil. *Caderno Virtual de Turismo*. Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p.67-84.

AGRICULTURA FAMILIAR NO TRECHO SUL-MATO-GROSSENSE DA ROTA BIOCEÂNICA CAMPO GRANDE AOS PORTOS DO NORTE DO CHILE

Edgar Aparecido da Costa
Glenda Helenice da Silva Rodrigues

Introdução

Corredor ou Rota Bioceânica é a denominação que vem sendo dada para um trajeto rodoviário que liga os Oceanos Atlântico (no Brasil) e Pacífico (no Chile), criado e oficializado em 2000 na cúpula de presidentes sul-americanos (QUINTANAR e LOPEZ, 2003). A proposta é a ligação entre quatro países (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile) e favorecer o comércio entre eles e com os países asiáticos, especialmente China e Japão.

Aligação rodoviária de Mato Grosso do Sul ao Pacífico reduz o tempo para as mercadorias chegarem ao seu destino, os custos da viagem, cria empregos formais nas localidades em seu trajeto e oferece a oportunidades para expandir o comércio agrícola. Mais que isso: a rota atravessa trechos brasileiros e paraguaios desprovidos de melhor aparelhamento rodoviário, como é o caso do Pantanal e do Chaco, respectivamente. Territórios carentes de políticas públicas e de estímulos para a agricultura familiar.

O trecho estudado é uma parte do eixo de infraestr-



tura e desenvolvimento Centro-Oeste/Paraguai/Argentina/Chile. Abrange o espaço entre Campo Grande e Porto Murtinho, no estado de Mato Grosso do Sul, Brasil, com extensão rodoviária de 443 km. Além desses, atravessa nove municípios em seu trajeto: Sidrolândia, Terenos, Dois Irmãos do Buriti, Anastácio, Maracaju, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim, Bela Vista e Caracol, respectivamente, no sentido Leste-Oeste.

São municípios bastante desiguais, do ponto de vista do tamanho populacional. Campo Grande destoa dos demais territórios desse trecho da rota, com população estimada, em 2021, de quase um milhão de habitantes (916.001). Sidrolândia (60.792) e Maracaju (48.944) possuem mais de 45 mil habitantes. Jardim (26.375), Anastácio (25.336), Bela Vista (24.842), Terenos (22.721), Porto Murtinho (17.460), Nioaque (13.794) e Dois Irmãos do Buriti (11.547) ficam entre 10 e 30 mil habitantes. Guia Lopes da Laguna (9.754) e Caracol (6.247) são os menos populosos e não atingem 10 mil habitantes (IBGE, 2021).

Em geral, são municípios que apresentam médio Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). O IDH municipal mais recente ainda é de 2010 e, provavelmente, foi bastante alterado. Naquele tempo, apenas Campo Grande (0,784), Maracaju (0,736) e Jardim (0,712) apresentavam alto IDH. Bela Vista (0,698) e Sidrolândia (0,686) estavam bem próximos de ser considerado alto. Os demais se enquadravam como de médio IDH, Guia Lopes da Laguna (0,675), Porto Murtinho (0,666), Anastácio (0,663), Terenos (0,658), Caracol (0,647), Dois Irmãos do Buriti (0,639) e Nioaque (0,639).

Em 2020, o Produto Interno Bruto (PIB) anual *per capita* do Estado foi de 122.628,00 reais¹⁰⁴. Apenas Maracaju (76.639,00) possui PIB *per capita* acima de 70 mil reais. Sidrolândia (45.740,00), Campo Grande (33.243,00) e Guia

104. Em 31 de dezembro de 2020 o dólar comercial fechou em 5,1961 reais para compra, conforme dados oficiais do BACEN–Banco Central do Brasil.

Lopes da Laguna (32.546,00), possuem o PIB acima de 30 mil reais, enquanto os demais municípios estão abaixo da média estadual e a maioria não chega a 30 mil reais (Terenos (29.336,00), Nioaque (28.863,00), Bela Vista (27.785,00), Jardim (27.277,00), Caracol (23.586,00), Porto Murtinho (23.466,00) e Anastácio (23.083,00) (IBGE, 2020). Isso demonstra a necessidade de investimentos e políticas públicas para melhoria da qualidade de vida dessas populações.

As próximas seções têm a pretensão de apresentar a produção da agricultura familiar e os excedentes comercializáveis presentes no entorno da rota. São sistemas agrícolas, em geral, com baixa produtividade, que sobrevivem em suas lógicas produtivas, e para se viabilizar no mercado e gerar mais renda carecem de investimentos na capacitação, organização, produção e comercialização.

A produção da pecuária municipal

Em relação à produção animal dos municípios estudados, apenas Campo Grande e Sidrolândia apresentam, ainda que em baixa escala, produção de ovos de codorna. Nos dez anos (2010–2020) mais recentes, em termos de dados disponíveis, houve uma queda na produção em ambos os municípios. Em Campo Grande a produção caiu de 41 para 11 mil dúzias e, em Sidrolândia, de 3 para 2 mil. O potencial para comercialização existe, bem como mercado para esse produto. As codornas são animais pequenos, que consomem menos que as galinhas e possuem ovos valorizados no mercado. Pastore, Oliveira e Muniz (2012) consideram que a criação de codornas não carece de grandes investimentos, quando comparada com a avicultura de frangos, e apresenta retorno econômico em curto prazo.

A produção de ovos de galinha é pequena quando comparada à produção estadual (Quadro 1). Não representa

um potencial comercial em volume, mas pode representar em tipo de produto oferecido. A maioria é proveniente de galinhas caipiras, que possui um diferencial de mercado. Por outro lado, a comercialização depende de regularização e se desconhece a existência de autorização para venda de ovos caipiras ao longo do eixo rodoviário.

Quadro 1 - Produção de ovos de galinha em mil dúzias dos municípios da rota bioceânica: 2010 - 2020

Ovos de galinha (Mil dúzias)						
Unidade da Federação e Município	Ano					
	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Campo Grande (MS)	332	285	285	220	215	205
Guia Lopes da Laguna (MS)	109	109	101	95	88	80
Jardim (MS)	48	48	47	48	45	41
Nioaque (MS)	312	312	295	200	200	192
Porto Murtinho (MS)	70	70	69	69	55	51
Sidrolândia (MS)	5108	5108	5608	4809	5500	5397
Mato Grosso do Sul	40184	40184	41833	45655	53261	66614

Fonte: IBGE, 2020a. Pesquisa da Pecuária Municipal: 2010-2020.

O leite é um dos principais produtos comercializáveis pela agricultura familiar. Dele são derivados inúmeros subprodutos como queijos, requeijões, doces, manteiga, dentre outros. A maior produção está em Campo Grande e Sidrolândia (Quadro 2). A principal dificuldade é a regularização do leite e seus subprodutos para comercialização. São exigidas certidões da vigilância sanitária e selo de inspeção. Algumas regras são facilitadas com aprovação de leis minimizadoras de muitos entraves burocráticos, como a do queijo artesanal, por exemplo. Mas, ainda são necessários inúmeros esforços para deixar de ser um potencial e passar a ser efetivamente comercializado.

Quadro 2 - Produção de Leite em mil litros dos municípios da rota bioceânica: 2010 - 2020

Leite (Mil litros)						
Unidade da Federação e Município	Ano					
	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Campo Grande (MS)	20945	22847	20770	10500	4996	5443
Guia Lopes da Laguna (MS)	3414	3482	3404	2000	957	686
Jardim (MS)	2179	2264	2283	1800	1643	2142
Nioaque (MS)	3944	4173	4059	2500	3057	3154
Porto Murtinho (MS)	3458	3500	3512	2000	800	583
Sidrolândia (MS)	12269	13123	13053	9000	7561	8958
Mato Grosso do Sul	511270	524719	528738	346300	309211	292332

Fonte: IBGE, 2020a. Pesquisa da Pecuária Municipal: 2010-2020.

O Censo Agropecuário de 2017 mostra que no estado de Mato Grosso do Sul a comercialização do mel é mais forte em Três Lagoas, Chapadão do Sul, Terenos, Brasilândia e Guia Lopes da Laguna (IBGE, 2017). Esses municípios são responsáveis por quase 60% da venda do produto. Observa-se que existe um potencial enorme, pois o quadro da produção da pecuária municipal de 2010 a 2020 mostra que Campo Grande, Jardim, Nioaque e Sidrolândia, vez ou outra, produziram mais méis que Guia Lopes da Laguna, que está na rota analisada (Quadro 3). Certamente, a venda nesses municípios ocorre, em maior quantidade, no mercado informal.

Quadro 3 - Produção de mel em quilogramas dos municípios da rota bioceânica: 2010 - 2020

Mel de abelha (Quilogramas)						
Unidade da Federação e Município	Ano					
	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Campo Grande (MS)	5745	6400	7200	20020	56030	33857
Guia Lopes da Laguna (MS)	4919	12000	22500	23850	21700	37230
Jardim (MS)	5331	75000	75000	61500	48021	91580
Nioaque (MS)	9220	9300	9791	9500	7016	17640
Porto Murtinho (MS)	505	1000	1500	3000	1625	7350
Sidrolândia (MS)	780	1500	1650	10000	7910	15369
Mato Grosso do Sul	512417	820961	837099	835328	714343	968759

Fonte: IBGE, 2020a. Pesquisa da Pecuária Municipal: 2010-2020.

Observa-se certa estabilidade produtiva de mel nos municípios atravessados pela Rota Bioceânica. Jardim apresentou queda produtiva em 2018, recuperou-se como principal produtor em 2020. O mel é um potencial a ser trabalhado para ampliar suas redes de comercialização, tanto na venda *in natura*, quanto de seus subprodutos, como apitoxina, cera, geleia real, pólen, própolis, sabonetes, dentre outros. A agregação de valor pode resultar na ampliação das rendas das famílias produtoras.

Outra potencialidade da pecuária é a produção de lã derivada do rebanho ovino, que apesar de pouco expressiva, aparece em todos os municípios analisados (Quadro 4). A lã é um produto importante para a produção de agasalhos contra o frio e para as montarias na lida de gado. Perdeu sua importância com a introdução da produção sintética. Ainda assim, após estudos de mercado, pode-se fomentar o incremento produtivo.

Quadro 4 - Produção de lã em quilogramas dos municípios da rota bioceânica: 2010 – 2020.

Lã (Quilogramas)						
Unidade da Federação e Município	Ano					
	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Campo Grande (MS)	7871	7852	7854	7500	2700	1896
Guia Lopes da Laguna (MS)	1702	1699	1628	1800	900	653
Jardim (MS)	1929	1935	1890	2000	1500	1033
Nioaque (MS)	2766	2780	2861	2800	1700	914
Porto Murtinho (MS)	3874	3840	3916	4000	2700	2094
Sidrolândia (MS)	2275	2485	2488	2450	1100	753
Mato Grosso do Sul	104680	103571	103604	102152	71230	44077

Fonte: IBGE, 2020a. Pesquisa da Pecuária Municipal: 2010-2020.

Resumidamente, a produção da pecuária municipal se apresenta pouco expressiva quando comparada no contexto estadual. Entretanto, está associada à agricultura familiar que tem enorme potencial para ampliar sua renda e ser integrada em importantes redes de comercialização.

A Produção agrícola municipal

Esses municípios apresentam potencial de comercialização em vários produtos da agricultura temporária e perene. Segundo dados da Pesquisa Agrícola Municipal, do IBGE, os municípios analisados não possuem tradição para o cultivo de amendoim, arroz, borracha, centeio, erva-mate, girassol, goiaba, laranja, limão, mamão, manga, melão, palmito, sorgo, tangerina e uva. O arroz e a uva deixaram de aparecer no levantamento de 2018 em Nioaque.

Alguns produtos aparecem em apenas um município e não representam percentual considerável no contexto estadual. É o caso do algodão herbáceo, aveia, café, café arábica, maracujá, tomate, trigo e urucum que aparecem em Sidrolândia. Outros produtos tiveram registro em apenas dois municípios, mas também em pequena quantidade. É o caso do abacaxi, batata-doce e melancia, em Sidrolândia e Nioaque; e do coco da baía, em Guia Lopes da Laguna e Nioaque. Cabe destacar que o assentamento Santa Tereziinha, nas proximidades da BR 060 em Sidrolândia, apresenta uma produção anual em torno de 2 milhões de abacaxis (PAES, 2019).

A banana e o feijão são frequentes nos municípios de Nioaque e Sidrolândia, mas sem expressão regional. Esporadicamente, aparece em Campo Grande e Guia Lopes da Laguna. Em 2018, o feijão apareceu pela primeira vez, na década analisada, em Porto Murquinho.

Cana-de-açúcar (Quadro 5), milho e soja aparecem em todos os municípios e são produzidos em grande escala em Sidrolândia, que conta, inclusive, com usinas de álcool. Não são produzidos costumeiramente pela agricultura familiar, como será visto mais adiante e, quando isso acontece, está ligado à produção para silagem e ração para pequenos e grandes animais. São produtos do agronegócio.

Quadro 5 – Área plantada de cana de açúcar em hectares nos municípios da rota bioceânica: 2010 – 2020.

Cana-de-açúcar						
Unidade da Federação e Município	Ano					
	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Campo Grande (MS)	480	471	2150	3617	720	3500
Guia Lopes da Laguna (MS)	20	20	20	20	10	20
Jardim (MS)	20	20	20	20	10	12
Nioaque (MS)	150	150	200	150	94	5
Porto Murtinho (MS)	70	60	60	40	5	5
Sidrolândia (MS)	22610	22966	12155	10651	5507	5045
Mato Grosso do Sul	399408	558664	639899	658282	680611	666447

Fonte: IBGE, 2020b. Pesquisa Agrícola Municipal: 2010-2020.

Ao observar os dados da área produzida da cana-de-açúcar do Censo Agropecuário de 2017, especificamente as informações da agricultura familiar, percebe-se que Sidrolândia é menos representativo que Nioaque (Quadro 6). Isso está associada à produção para silagem e ração, mas também ao aluguel de pequenos estabelecimentos rurais para a plantação de cana para as usinas de Sidrolândia (município vizinho).

Quadro 6 – Estabelecimentos rurais da agricultura familiar com área plantada de cana de açúcar nos municípios da rota bioceânica: 2017.

Classes de área	Municípios estudados					
	Campo Grande	Guia Lopes da Laguna	Jardim	Nioaque	Porto Murtinho	Sidrolândia
Menos de 2 ha	1	-	-	1	-	-
De 2 a menos de 3 ha	1	-	-	2	-	-
De 3 a menos de 4 ha	4	-	-	-	-	-
De 4 a menos de 5 ha	2	-	-	4	-	-
De 5 a menos de 10 ha	5	3	4	6	1	15
De 10 a menos de 20 ha	3	3	3	73	2	8
Subtotal: Menos de 20 ha	16	6	7	86	3	23
De 20 a menos de 50 ha	3	10	4	51	-	2
De 50 a menos de 100 ha	0	4	-	9	-	1
Subtotal: De 20 a menos de 100 ha	3	14	4	60	-	3
Total	19	20	11	146	3	26

Fonte: IBGE. Censo Agropecuário: 2017.

Não é a mesma dinâmica que se observa com o milho, plantado em grandes áreas, mas também nas pequenas. Sidrolândia destaca-se nos dois conjuntos (Quadro 7). O produto é essencial para o trato dos pequenos animais e justifica seu cultivo nos assentamentos rurais, tanto que os dois municípios com maior número de assentamentos rurais são os maiores produtores na área estudada. Por outro lado, a cana tem enorme potencial para comercialização de subprodutos como açúcar mascavo, rapaduras, doces, melados, dentre outros.

Quadro 7 – Estabelecimentos rurais da agricultura familiar com área plantada de milho nos municípios da rota bioceânica: classes de área, 2017.

Classes de área	Municípios Estudados					
	Campo Grande	Guia Lopes da Laguna	Jardim	Nioaque	Porto Murtinho	Sidrolândia
Menos de 2 ha	-	-	-	12	1	2
De 2 a menos de 3 ha	3	1	-	27	-	2
De 3 a menos de 4 ha	6	-	-	24	-	2
De 4 a menos de 5 ha	5	-	-	16	-	1
De 5 a menos de 10 ha	11	1	3	19	1	165
De 10 a menos de 20 ha	6	1	22	83	6	186
Subtotal Menos de 20 ha	31	3	25	181	8	358
De 20 a menos de 50 ha	8	8	2	30	2	103
De 50 a menos de 100 ha	1	2	-	4	1	12
Subtotal de 20 a menos de 100 ha	9	10	2	34	3	115
Total: menos de 100 ha	40	13	27	215	11	473

Fonte: IBGE. Censo Agropecuário: 2017.

Com a soja é diferente. A produção é oriunda de grandes áreas. Apenas Sidrolândia, esmagadoramente o maior produtor regional, registrou lavouras de soja em estabelecimentos rurais entre 10 e 100 hectares (Quadro 8). As condições de arrendamento para o plantio de soja tem sido uma alternativa para pequenos produtores familiares com dificuldades de recursos ou de mão de obra para produção. A soja orgânica representa, por outro lado, um nicho de

mercado para a agricultura familiar. Contudo, conta com dificuldades para sua viabilização face à competição dos sistemas agrícolas convencionais que operam no município.

Quadro 8 - Área plantada de soja em hectares nos municípios da rota bioceânica: 2010 – 2020.

Soja						
Unidade da Federação e Município	Ano					
	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Campo Grande (MS)	9500	14000	25000	40640	63000	82000
Guia Lopes da Laguna (MS)	150	140	5010	12920	18340	22200
Jardim (MS)	2500	3620	4000	10154	11084	16000
Nioaque (MS)	300	-	120	1200	2100	6955
Porto Murinho (MS)	-	360	1450	2670	2800	5600
Sidrolândia (MS)	115000	130000	164500	184000	205000	230000
Mato Grosso do Sul	1732492	1814136	2158704	2448330	2713062	3121522

Fonte: IBGE, 2020b. Pesquisa Agrícola Municipal: 2010-2020.

A mandioca é produzida em todos os municípios cortados pela rota (Quadro 9). Trata-se de um alimento frequente nas mesas das famílias dessa porção do país e do Paraguai. É produzida em maior quantidade pela agricultura familiar e apresenta grande potencial de comercialização, tanto *in natura* como de seus subprodutos como farinha, fécula, raspas e massa. Pode ser comercializada minimamente processada (descascada e embalada a vácuo), pré-cozidas ou cozidas. Mais recentemente tem sido vendida como *french fries* e *chips*.

Quadro 9 – Estabelecimentos rurais da agricultura familiar com área plantada de mandioca nos municípios da rota bioceânica: classes de área, 2017.

Classes de área	Campo Grande	Guia Lopes da Laguna	Jardim	Nioaque	Porto Murinho	Sidrolândia
Menos de 2 ha	7	7	8	46	2	20
De 2 a menos de 3 ha	21	14	9	78	-	5
De 3 a menos de 4 ha	40	2	6	45	-	4
De 4 a menos de 5 ha	25	3	8	25	2	4
De 5 a menos de 10 ha	55	21	57	41	8	141
De 10 a menos de 20 ha	26	30	63	205	12	247
Subtotal Menos de 20 ha	174	77	151	440	24	421

De 20 a menos de 50 ha	10	67	28	199	9	20
De 50 a menos de 100 ha	3	14	6	17	2	5
Subtotal Menos de 100 ha	13	158	185	656	35	446
Total: menos de 100 ha	187	235	336	1096	59	867

Fonte: IBGE. Censo Agropecuário: 2017.

Praticamente toda a mandioca advém dos pequenos estabelecimentos rurais. Seu cultivo é largamente praticado nos municípios analisados. Ainda assim, ao olhar para o número de famílias assentadas, observa-se que existem muitas unidades produtivas que não desenvolvem o cultivo da mandioca. Trata-se de um potencial a ser fomentado, em especial para o desenvolvimento de pequenas agroindústrias familiares para processamento dos subprodutos da mandioca.

O Censo Agropecuário registrou produção de abóbora, moranga, jerimum nos municípios em análise. Trata-se de produto com grandes possibilidades de agregação de valor a partir de investimentos na agroindústria familiar. Deles podem ser derivados doces diversos, conservas, massas, farinha vegetal, dentre outros.

Importa destacar que a agricultura familiar precisa ser encarada de modo a tornar seus produtores em protagonistas de seus negócios. Enquanto seus produtos integram as linhas de grandes marcas e atacados, parte do dinheiro escapa dos agricultores e fica com o capital, tornando o produto mais caro, para poder gerar ganhos. Isso pode afastar parcela significativa de consumidores. Além disso, os produtores deixam de ganhar. Por isso, é fundamental que se reúnam esforços para capacitação e apoio para a formação de pequenas agroindústrias processadoras fundadas nos grupos de produtores familiares

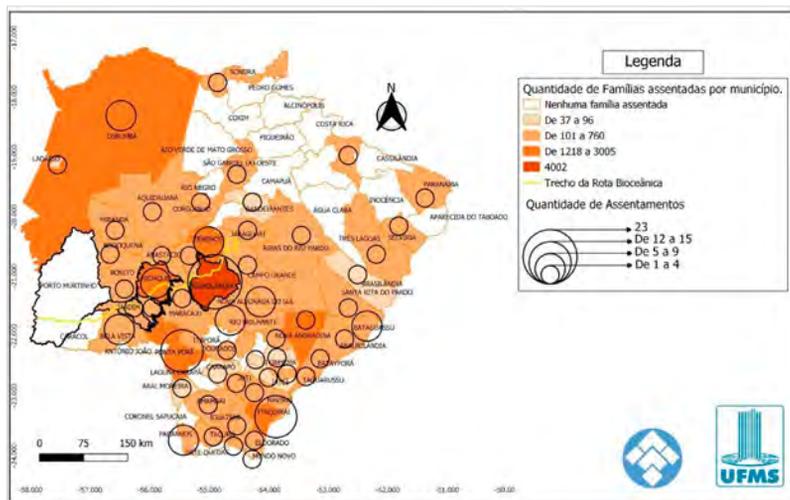
Assentamentos rurais e o potencial para da agroindústria da agricultura familiar

O maior potencial da agricultura familiar está nos as-

sentamentos rurais. Optou-se pela análise apenas nos assentamentos da Reforma Agrária por conta de matrizes ideológicas dos pesquisadores que acreditam que esta forma seja um elemento da recriação da agricultura familiar, fruto das lutas pela terra e para permanência nela. As outras formas de agricultura familiar não são desconsideradas, sendo investigadas junto aos técnicos de extensão rural, bem como a produção das populações indígenas do entorno.

O trecho analisado contém o município de Sidrolândia, responsável pela maior quantidade de assentamentos rurais do Estado em seu território (Mapa 1), com 23 unidades e um total de 4.002 famílias assentadas. Outro destaque é Nioaque com oito assentamentos rurais e 1.411 famílias assentadas. São os municípios com maior quantidade de famílias assentadas ao longo do trecho estudado.

Mapa 1: Assentamentos rurais da Reforma Agrária no estado de Mato Grosso do Sul; destaque no trecho da rota bioceânica



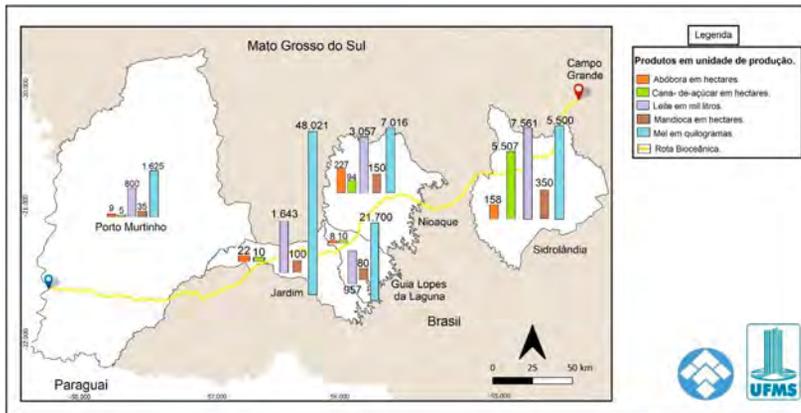
Fonte: INCRA, 2019. Org. Os autores, 2022.

Evidentemente nem todos os lotes da Reforma Agrária são produtivos. Essa condição é explicada por uma série de fatores que passam pela adaptação das famílias ao território

rio, condições de fertilidade dos solos, aptidão para práticas agrícolas, da pecuária ou do extrativismo, regularização do agricultor para recebimento de crédito rural e comercialização da produção (CAF–Cadastro Nacional da Agricultura Familiar), adequação da experiência produtiva à política nacional ou estadual de incentivos a determinados produtos, presença de assistência técnica, dentre outros fatores.

A partir dos levantamentos realizados e da análise das informações foram selecionados os seguintes produtos com potencial para se estabelecer uma agroindústria de produtores familiares com vistas a preparação para venda: abóbora, cana-de-açúcar, leite, mandioca e mel (Mapa 2). Levou-se em consideração a sua ocorrência frequente no período analisado (2010–2020), a quantidade passível de comercialização/agroindustrialização, a existência de mercados compradores e as principais áreas produtivas.

Mapa 2: Potencial agroindustrial da agricultura familiar ao longo da rota bioceânica



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE (2017, 2020a, 2020b).

A abóbora é um produto com grande potencial de agroindustrialização pelo baixo investimento e excelente retorno para agricultura familiar. Nioaque e Sidrolândia são os dois municípios com maiores possibilidades de instalação agroindustrial.

Tal como a abóbora, a cana-de-açúcar tem grande potencial para a agroindústria familiar, com destaque em Sidrolândia e Nioaque. Empiricamente sabe-se que nesses municípios o cultivo de cana iniciou com a finalidade da produção de ração para alimentar os rebanhos bovinos na época de escassez das chuvas. Sidrolândia conta com a presença de usina sucroalcooleira em seu território. Todavia, as famílias camponesas que cultivam a cana-de-açúcar, por vezes, elaboram artesanalmente alguns subprodutos como rapadura, açúcar mascavo e melaço com excedentes para comercialização.

A produção de leite está presente em todo o trajeto do estudo, com volume mais expressivo em Sidrolândia. A proximidade da maior bacia leiteira e consumidora do Estado (o entorno da capital Campo Grande) é um fator favorável para vendas a ser destacado. Além do potencial de comercialização do leite beneficiado podem ser elaborados vários subprodutos como queijo, requeijão, doce de leite, dentre outros, que agregam valor e aumentam a renda dos agricultores.

A produção de mandioca manifesta-se por todo trajeto estudado. Como se trata de um produto muito ligado a culinária sul-mato-grossense e correntemente produzido pela agricultura familiar, Sidrolândia se destaca em razão da maior concentração de famílias camponesas do trajeto. Tem grande potencial para a comercialização *in natura* e/ou de seus subprodutos como farinha, chips e massa, dentre outros.

Outra atividade com elevado potencial de agroindustrialização é a produção de mel, com ocorrência em todo o percurso estudado. É favorecida pela quantidade de abelhas atraídas pela diversidade de espécies vegetais com floração abundante, associadas às políticas de incentivo ao turismo de contemplação de Bonito, Jardim, Guia Lopes da Laguna e Bodoquena, principalmente, que estão no entorno da rota. Soma-se o interesse das famílias camponesas na apicul-

tura e incentivo das agências de extensão rural.

Resumidamente é possível apontar que existem várias dificuldades a serem superadas para estabelecer agroindústrias familiares. Talvez a principal delas seja relacionada a necessidade de organização em associações ou cooperativas, ao implicar na união dos produtores. Além dessa, Nascimento et al. (2016) identificaram em pesquisa com agricultores na feira de Juti/MS os seguintes entraves à comercialização: deficiente infraestrutura de transporte, carência de apoio a implantação de agroindústrias familiares, diversificação de canais de comercialização e uma rotina de assistência técnica, dentre outros.

Agricultura familiar no entorno do corredor

O trecho estudado considerou um raio de 20 km para ambos os lados do Corredor Bioceânico. Foram encontrados o assentamento de 2.377 famílias distribuídas em 18 projetos de assentamentos rurais (Quadro 10).

Quadro 11 – Assentamentos rurais, segundo a quantidade de famílias, área e data de criação nos municípios no raio de 20 km no entorno do trecho analisado do corredor bioceânico.

Municípios	Assentamentos rurais	Famílias assentadas	Área (ha)	Data de criação
Bela Vista	Tupanceretan	80	2546,4421	27/12/1996
Bonito	Santa Lúcia	31	1026,744	11/12/1998
Campo Grande	Estrela Campo Grande	57	465,3706	05/12/2007
Guia Lopes da Laguna	Retirada da Laguna	90	2163,9709	13/02/1985
Maracaju	Santa Guilhermina	224	7994,729	22/12/1997
	Cantagalo	43	1250,0271	22/09/2000
	Valinhos	84	2033,8089	21/12/2001
Nioaque	Colônia Nova	74	1314,1489	03/12/1987
	Palmeira	113	4172,7154	23/03/1998
	Uirapuru	288	7067,8847	23/12/1998
Sidrolândia	Vista Alegre	48	1030,8248	10/11/1999
	Geraldo Garcia	182	5775,2132	29/12/2000
	Santa Terezinha	64	1537,9131	13/08/2001
	Santa Lúcia I	98	1322,2944	09/03/2007
	Eldorado Parte	69	834,0668	05/12/2007
Terenos	Eldorado	614	9983,8056	15/07/2005
	Campo Verde	60	1918,5467	13/07/1987
	Nova Quêrência	158	3864,6132	26/11/1997

Fonte: INCRA.

Nesse trecho estão localizadas duas terras indígenas: a) a Terra indígena Nioaque (3.041,64 ha), formada por quatro aldeias localizadas às margens da BR 060 (município de Nioaque), Água Branca, Brejão, Cabeceira e Taboquinha;

b) Terra Indígena Buriti, formada por oito aldeias, Buriti, Água Azul, Barrerinho, Oliveira, Recanto e Olho D'Água, no município de Dois Irmãos do Buriti (5.818,98 ha) e, Lagoinha e Córrego do Meio, no município de Sidrolândia (11.299,68 ha). Existe, ainda, a aldeia urbana Tereré, localizada na cidade de Sidrolândia.

Estima-se uma população de 2 mil pessoas na Terra Indígena Buriti (1.533 pessoas oficialmente em 2014, de acordo com Siasi/Sesai) e 3 mil na Terra Indígena Buriti (2543 em 2010, conforme a Funai/Campo Grande).

A produção dos assentamentos rurais é basicamente para subsistência com vendas de excedentes. Observam-se algumas atividades que se despontam para interesse comercial, principalmente, como a pecuária leiteira, algumas hortaliças e legumes, mel, polpa de fruta, além de milho e soja, quase sempre praticados em parceria com o agronegócio (Quadro 11).

Quadro 11 – Assentamentos rurais, segundo municípios e escala de produção agropecuária no raio de 20 km no entorno do trecho analisado do corredor bioceânico.

Municípios	Assentamentos rurais	Agropecuária (escala comercial)	Agropecuária (comercialização de excedentes)
Bela Vista	Tupanceretan	Bovinocultura de corte	Hortaliças e pequenos animais domésticos
Bonito	Santa Lúcia	Bovinocultura de corte	Hortaliças e pequenos animais domésticos
Campo Grande	Estrela Campo Grande	Bovinocultura de corte	Pecuária de leite, hortifruti
Guia Lopes da Laguna	Retirada da Laguna	Doces (geleias e rapadura); pecuária de corte; pecuária de leite (laticínios).	Hortaliças e polpa de frutas (tamarindo, acerola, maracujá, manga, guavira.).
Maracaju	Santa Guilhermina	Acelga, berinjela, beterraba, brócolis, cebola, cenoura, colorau, couve-flor, couve, fubá de milho, milho verde	Abóbora madura, abobrinha verde, alface, banana, batata doce, cheiro-verde, chuchu, doce de leite, erva-cidreira, espinafre, farinha de mandioca, feijão carioca, feijão preto, goiaba,
	Cantagalo	<i>in natura</i> ,	

	Valinhos	mel, pimentão, polpa de fruta, quiabo, rabanete, repolho, tempero completo, tomate e vagem.	hortelã, laranja, limão, mamão formoso, mandioca, manjeriço, maracujá, melancia, pamonha, pão caseiro, pepino comum e poncã.
Nioaque	Colônia Nova	Pecuária de corte (principal) e pecuária de leite.	Suínos; aves; ovinos; apicultura; mandioca; hortaliças; pomar caseiro.
	Palmeira	Pecuária de corte e Pecuária de leite	Suínos; aves; ovinos; apicultura; melancia; mandioca; hortaliças; pomar caseiro.
	Uirapuru	Pecuária de corte; pecuária de leite; soja (sistema parceria); milho (sistema parceria).	Suínos; aves; ovinos; apicultura; piscicultura (atividade em expansão); mandioca; hortaliças; pomar caseiro.
Sidrolândia	Vista Alegre	Pecuária de leite	Mandioca; abobrinha; batata doce; queijo e hortaliças.
	Geraldo Garcia	Soja; milho.	pecuária de leite; hortaliças; mandioca.
	Santa Terezinha	Pecuária de leite	Abacaxi; melancia; queijos.
	Santa Lúcia I	Pecuária de leite	Mandioca; hortaliças.
	Eldorado Parte	Pecuária de leite	Mandioca.
	Eldorado	Pecuária de leite	Mandioca; hortaliças.
Terenos	Campo Verde	Hortaliças; quiabo; berinjela; pimentão; abóbora; polpa de fruta.	Pecuária de corte; pecuária de leite e derivados.
	Nova Querência	Pecuária de leite	Pecuária de corte e horticultura.

Fonte: Pesquisa de campo, 2020. Organizado pelos autores.

As terras indígenas, também, apresentam produção de subsistência com excedentes comercializáveis sazonalmente (Quadro 12). Contudo, o valor cultural das tradições do povo Terena que pode ser agregado ao produto oriundo de suas terras. É um povo com práticas agroecológicas ancestrais, apesar de algumas incorporações de práticas de agricultura moderna.

Quadro 12 – Terras indígenas, segundo municípios e escala de produção agropecuária no raio de 20 km no entorno do trecho analisado do corredor bioceânico.

Municípios	Terra Indígena	Agropecuária (escala comercial)	Agropecuária (comercialização de excedentes)
Nioaque	Terra Indígena Nioaque	-	Abóbora, arroz “carioquinha”, batata doce, cana (subprodutos), cará, feijão miúdo, laranja, limão, mandioca, maxixe, milho, milho “saboró” e quiabo.
Dois Irmãos do Buriti e Sicrolândia	Terra Indígena Buriti	-	Amendoim, arroz, batata doce, mandioca, mel, milho e quiabo.

Fonte: Pesquisa de campo, 2020. Organizado pelos autores.

Os Terena são verdadeiros guardiões de sementes crioulas. Algumas cultivares praticamente extintas ainda possuem sementes armazenadas e plantadas anualmente em suas terras, como o feijão-miúdo e o arroz “carioquinha”.

Outro potencial da agricultura familiar são os diferentes moradores do Pantanal de Porto Murtinho, aqui nominados povos pantaneiros. A principal atividade econômica de escala comercial é a coleta de iscas vivas. Contudo, a atividade carece de esforços para regularização da comercialização e de melhorias na qualidade de vida dos grupos coletores, sobretudo de segurança nos trabalhos de coleta.

Considerações finais

A agricultura familiar de entorno do trecho analisado da Rota Bioceânica possui uma diversidade considerável de produção agrícola e pecuária. Dentre esses, a abóbora, a cana-de-açúcar (subprodutos), o leite, a mandioca e o mel se mostraram mais promissores para ampliar a escala produtiva e investimentos em agroindústrias familiares, face a maior abundância relativa de produção quanto aos demais.

Vale ressaltar que já existe a comercialização desses produtos. Carecem de políticas públicas e apoio governamental na elaboração de estratégias para elevar os níveis de produtividade e volumes de produção, bem como para inserção nos mercados consumidores. Com isso, deixariam de ser produtos de subsistência com vendas apenas de excedentes para ser, quiçá, a principal fonte de renda familiar.

Partimos do pressuposto que a agricultura é uma atividade de risco e que quaisquer eventos da natureza (fortes chuvas, secas, tempestades, granizo, etc.), grandes oscilações de preços, supersafra, pragas (gafanhotos, moscas), dentre outras situações, podem dizimar a produção. As famílias camponesas são ainda mais sensíveis a essas possibilidades pela diferença de

recursos tecnológicos disponíveis, acesso à informação e locação de seguros agrícolas, quando comparadas ao agronegócio. O fracasso de lavouras comerciais financiadas pode significar a expropriação da família de suas terras. Neste sentido, indicam-se duas possibilidades de financiamento para os projetos: as emendas parlamentares e os recursos a fundo perdido.

A simples implementação da rota não impacta, diretamente, os sistemas agrícolas das famílias camponesas. São grupos pouco integrados aos mercados. Pode baratear os custos de insumos para uso da agricultura convencional, mas não deve ser o caminho desejado para os atores territoriais estudados. Acredita-se que a produção em bases agroecológicas, por utilizar a natureza como parceira e por ser ecologicamente correta, tem mercado, é barata e boa para a segurança alimentar e saúde dos seus produtores.

Por outro lado, a rota é uma oportunidade. Muitas famílias que estão no entorno são contempladas com bolsas assistencialistas para poderem sobreviver. Desenvolver esforços para estimular a produção para exportação, ou mesmo melhorar a comercialização, é fundamental para gerar renda, elevar a autoestima e a qualidade de vida de muitas famílias camponesas no trecho estudado.

Referências

CABRERA, F. O. M. Implementação da rota bioceânica no Estado de Mato Grosso do Sul: uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações. *Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros seção Três Lagoas*, v. 1, n. 31, p. 346-371, jun., 2020.

IBGE. Estimativa da população. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

IBGE. Pesquisa da Pecuária Municipal. Rio de Janeiro: IBGE, 2020a. IBGE. Pesquisa da Agricultura Municipal. Rio de Janeiro: IBGE, 2020b. IBGE. Censo Agropecuário 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

IBGE. Produto Interno Bruto dos Municípios 2020. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

NASCIMENTO, J. S.; BEZERRA, G. J.; SCHLINDWEIN, M. M.; PADOVAN, M.P. Redes (St. Cruz Sul, Online), v. 21, n.3, p. 320 - 334, set./dez. 2016.

PAES, F. Só após 18 anos, com produção de 2 milhões de abacaxi, Santa Terezinha recebe patrulha agrícola. Região News, 6 de outubro de 2019. Acesso em 30 jan. 2022. Disponível em <https://www.regiaoews.com.br/sidrolandia-15-08-2020/so-apos-18-anos-com-producao-de-2-milhoes-de-abacaxi-santa-terezinha-recebe-patrulha-agricola>

PASTORE, S. M.; OLIVEIRA, W. P.; MUNIZ, J. C. L. Panorama da coturnicultura no Brasil. Rev. Elet. Nutrit., v. 9, p. 2041-2049, 2012.

PNUD Brasil. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, 2010. Brasília: Pnud, 2010.

QUINTANAR, S.; LOPEZ, R. O plano de ação para a Integração da Infraestrutura Regional Sul americana (Iirsa): oportunidades e riscos. Seu significado para o Brasil e a Argentina. Revista Brasileira de Política Internacional, Brasília, v. 46, n. 1, p. 213-221, jan-jun., 2003.

PERSPECTIVAS PARA A PROTEÇÃO JURÍDICA DAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO CORREDOR BIOCEÂNICO CAMPO GRANDE AOS PORTOS DO CHILE

Ynes da Silva Félix

Introdução

O presente artigo retrata o resultado dos aspectos jurídico-trabalhistas pesquisados no contexto do projeto “Apontamento sobre o Corredor Bioceânico Brasil-Norte do Chile: Economia, Logística, Direito, Turismo e História”, desenvolvido por diversos professores, pesquisadores e acadêmicos da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS).



Embora o Corredor Bioceânico se destaque por viabilizar um caminho rodoviário que liga os oceanos pacífico e atlântico visando o desenvolvimento econômico dos países atingidos: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, sua implantação sinaliza para diversos desdobramentos a serem considerados também nas esferas social, jurídica, cultural e política.

Como objetivos do eixo jurídico e considerando as principais atividades empresariais atingidas, em especial do lado brasileiro, pretendemos identificamos as e relações de trabalho vinculadas às atividades econômicas existentes ou com potencial para se desenvolverem a partir do Corredor, a natureza do vínculo empregatício e outras modalidades de prestação dos serviços na perspectiva da proteção e promoção dos direitos humanos sociais no âmbito do Corredor. Nesse contexto, apresentamos os equipamentos jurídicos estatais e não estatais existentes no Brasil e as normas internas e internacionais, com destaque para aquelas emanadas pela OIT e Mercosul.

Inicialmente, a metodologia compreendia pesquisa bibliográfica e de campo. Para tanto, elaboramos um cronograma de trabalho com as seguintes atividades: definição dos procedimentos de pesquisa, feedback dos procedimentos, reuniões de trabalho, pesquisa bibliográfica, análise da jurisprudência, eventos de lançamento do projeto, trabalho de campo, entrevistas, tabulação dos dados e análise dos resultados parciais e finais.

Os procedimentos de pesquisa, feedback com o grupo e as reuniões de trabalho com o grupo e aquelas do eixo direito foram executadas com resultado satisfatório, porém, em razão da pandemia da Covid-19, as atividades de campo foram reprogramadas e reduzidas de modo que apenas aquelas que pudessem ser feitas remotamente fossem executadas, como contatos telefônicos, pesquisas em dados secundários e análises.

Nesse sentido, ampliamos a pesquisa bibliográfica e a coleta de dados sobre os órgãos e estruturas de atendimento, suporte e orientação estatais e privadas da região que se vinculam à temática jurídica. Utilizamos do método de pesquisa hipotético-dedutivo, com consulta e análise de material bibliográfico, assim como a pesquisa de normas e legislações, jurisprudência e material interdisciplinar para subsidiar a compreensão de equipamentos jurídicos

As ocupações e relações de trabalho vinculadas às atividades econômicas existentes ou com potencial para se desenvolverem a partir do corredor

Na pesquisa sobre as áreas de utilização do trabalho relacionadas ao Corredor Bioceânico o objetivo era identificar as relações de trabalho mais diretamente atingidas como, por exemplo, o transporte de cargas e o trabalho portuário, assim como, as áreas indiretamente relacionadas que

são aquelas que se estabelecem em apoio às áreas principais envolvidas, como o setor de serviços e o turismo.

Importante salientar que essas áreas não serão necessariamente novas no contexto da região, o que se entende é que haverá um incremento da exploração econômica em determinadas áreas, com efeitos na atividade laboral. Por exemplo, no caso do trabalho portuário avulso, este já existe em Porto Murtinho, contudo com a instalação do Corredor Bioceânico, este terá um aumento de demanda, principalmente com a diversificação de produtos exportados e o número de mercadorias que ali serão embarcadas para a distribuição no continente. O mesmo ocorre no transporte de cargas, que, além do aumento da demanda, este será impactado pelas peculiaridades decorrentes de alterações que irão internacionalizar o transporte, incrementando o trabalho de mais indivíduos para levar produtos do Brasil ao Chile.

Além disso, do ponto de vista jurídico, é importante avaliar a forma que os postos de trabalho no âmbito do Corredor Bioceânico irão se estabelecer, considerando a modalidade da contratação dos trabalhadores, diretamente ou terceirizada; autônoma ou subordinada; com vínculos formais ou informais, isso sabendo que a área transfronteiriça é marcada pela informalidade no trabalho.

O **Transporte e Armazenamento de Cargas** é, sem dúvida, uma área de grande utilização de mão de obra, juntamente com os setores que envolvem o armazenamento, carregamento e descarregamento destas cargas.

Dentre estes postos, destaca-se o motorista profissional, que é quem diretamente está em contato com a carga e a efetivamente a transporta. Sua posição estratégica o coloca, também, como ponto focal de problemas, sujeitando-se, em muitas ocasiões, a violação de seus direitos garantidos.

A atividade do motorista de transporte de cargas subordinado (empregado) estava regulada pelo art. 62, I, da

CLT, que trata dos empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho. Com o advento da Lei nº 12.619/2012 e, em seguida, da Lei 13.013/2015, que a revogou, a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional passaram a ser disciplinados de maneira específica, inclusive com a inclusão na CLT de alterações em alguns artigos (71 e 168) e inclusão de uma Seção (IV- A) ao Capítulo I, do Título III, artigos 235-A a 235-G.

Dentre os principais problemas detectados na atividade do motorista profissional, encontram-se aqueles relacionados à jornada e a proteção em matéria de saúde e segurança do trabalho em face dos riscos inerentes à profissão. No que concerne à jornada, encontram-se óbices relacionados ao seu controle, com os efetivos intervalos intrajornada e interjornada, havendo literatura na jurisprudência casos relatados de excessos de jornada, inclusive com a utilização de drogas e outras substâncias para estender o período em direção¹⁰⁵.

Já o **Trabalho Portuário** é também um setor que, em razão da implantação do Corredor Bioceânico, sofrerá algumas alterações. Com a expansão desse setor econômico, com o incremento do trânsito de produtos e a utilização da intermodalidade entre transporte rodoviário e aquaviário, espera-se um crescimento considerável de postos de trabalho em atividades relacionados à operação portuária. Os referidos postos são, sobretudo, ocupados por trabalhadores avulsos. O trabalhador avulso é, nas palavras de Maurício Godinho Delgado (2016, p. 365) aquele trabalhador eventual que “oferta sua força de trabalho, por curtos períodos de

105. TST - RR - 171600-84.2009.5.02.0231- nesse caso, o motorista alegou de jornada de trabalho de 22 horas diárias, das 6h até as 4h do dia seguinte, com apenas uma hora de intervalo em 15 dias do mês, e o Tribunal reduziu para das 8 às 23 horas, com 60 minutos de intervalo para descanso e alimentação. Após a aprovação da Lei nº 12.619/2012 e, em seguida, da Lei 13.013/2015, parâmetros mais precisos para controle e prova da real jornada laborada foram instituídos. TST- ARR-13483-10.2016.5.15.0062; TST- E-RR-402-61.2014.5.15.0030

tempo, a distintos tomadores, sem se fixar especificamente a qualquer deles”.

Em que pese a figura jurídica do trabalhador avulso seja próxima a do eventual, este distingue-se por uma característica essencial: o trabalhador avulso tem sua força de trabalho ofertada em um mercado específico, e se efetiva por meio de uma entidade que realiza a intermediação entre tomador de serviços e trabalhador.

Esse ente intermediador é quem realiza a interposição da força de trabalho avulsa em face dos distintos tomadores de serviços [...]. Essa entidade intermediária é que arrecada o valor correspondente à prestação de serviços e perfaz o respectivo pagamento ao trabalhador envolvido. (DELGADO, 2016, p. 365).

A legislação regula o trabalho dos avulsos portuários e dos avulsos urbanos e rurais. Os portuários foram os primeiros a alcançarem proteção trabalhista, tendo seus direitos equiparados ao dos trabalhadores urbanos com a Constituição Federal de 1988.

A atividade dos trabalhadores portuários era regulada pela Lei n.º 8.630/1993, revogada pela Lei n.º 12.815/2013, que estabelece no seu art. 40 que o trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

No parágrafo 1º deste mesmo artigo são descritas as atividades, *in litteris*:

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

- capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, aber-

tura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

- estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

- conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

- conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

- vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

- bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Outra atividade relevante é o **trabalho avulso urbano e rural** que está regulado pela Lei n.º 12.023/2009 como sendo “As atividades de movimentação de mercadorias em geral exercidas por trabalhadores avulsos, para os fins desta

Lei, são aquelas desenvolvidas em áreas urbanas ou rurais sem vínculo empregatício, mediante intermediação obrigatória do sindicato da categoria, por meio de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho para execução das atividades” (art. 1º).

No art. 2º, são descritas as atividades da movimentação de mercadorias em geral:

- cargas e descargas de mercadorias a granel e ensacados, costura, pesagem, embalagem, enlonamento, ensaque, arrasto, posicionamento, acomodação, reordenamento, reparação da carga, amostragem, arrumação, remoção, classificação, empilhamento, transporte com empilhadeiras, paletização, ova e desova de vagões, carga e descarga em feiras livres e abastecimento de lenha em secadores e caldeiras;
- operações de equipamentos de carga e descarga;
- pré-limpeza e limpeza em locais necessários à viabilidade das operações ou à sua continuidade.

Todas essas atividades deverão ser impactadas pela implementação do Corredor.

O **setor de serviços** contempla, quase que em sua totalidade, todas as áreas que explorarão as atividades de apoio ao Corredor Bioceânico, incluindo-se os serviços de alimentação, hospedagem, assistência técnica, manutenção e conserto de veículos, principalmente aos motoristas que atuam no transporte de cargas, e entretenimento, como salões e estabelecimentos culturais ou direcionados a festas e eventos. O referido setor já é expressivo em municípios como Porto Murinho, perfazendo 37% do Produto Interno Bruto (PIB) do município, enquanto na esfera estadual a cifra é bem menos expressiva, perfazendo este apenas 12% do PIB.

Ainda existem atividades econômicas com potencial de se desenvolverem no contexto da implantação do Corre-

dor desenvolvidas por **trabalhadores autônomos, pequenos produtores e na agricultura familiar**, conforme destacado no item 2 do relatório de pesquisa e extensão “Apontamento sobre o Corredor Bioceânico Brasil-Norte do Chile: Economia, Logística, Direito, Turismo e História”(Wilke, 2022). Ao analisar a produção agrícola já existente no entorno do Corredor, no lado brasileiro, o pesquisador Edgar Aparecido Costa constata que:

“...a rota é uma oportunidade. Muitas das famílias que estão no entorno são contempladas com bolsas assistencialistas para que possam sobreviver. Desenvolver esforços para estimular a produção para exportação, ou mesmo melhorar a comercialização, é fundamental para gerar renda, elevar a autoestima e a qualidade de vida de muitas famílias camponesas no trecho estudado.” (Wilke, 2022).

O processo de implantação da infraestrutura do Corredor Bioceânico, como é sabido, importará no desenvolvimento econômico da região e impactará setores ligados ao Corredor, resultando, portanto, em mudanças na esfera laboral e, por isso, carece tentar identificar os possíveis conflitos e colocar em prática os projetos que permitam direcionar e elaborar medidas concernentes a mitigar efeitos negativos, ou mesmo furtar-se de sua geração, o que é condição essencial para a garantia do desenvolvimento sustentável da região.

É necessário garantir condições de trabalho que sejam dignas e sirvam para o atingimento de parâmetros de vida que propiciem o pleno desenvolvimento o trabalhador. Isso se dá por meio do cumprimento das normativas trabalhistas nacionais e internacionais de proteção social.

Equipamentos jurídicos disponíveis para proteção das relações de trabalho no âmbito do corredor bioceânico

A pesquisa bibliográfica visou identificar e analisar as normas internas e internacionais aplicáveis às relações de trabalho existentes e para aquelas que poderão surgir ou sofrerão impactos com a concretização do Corredor.

Com efeito, sabemos que as normas trabalhistas são outra parte importante de toda a estrutura para a proteção das relações de trabalho no contexto do Corredor Biocênico. A disponibilidade de normas sugere que as estruturas formadas pelos equipamentos jurídicos sejam hábeis de tutelar as relações de trabalho, sendo que o seu grau de desenvolvimento também implicará na qualidade da resposta que dará aos eventuais conflitos e desafios que surgirão a partir da implantação do Corredor Biocênico.

A análise normativa pode ser realizada tanto a nível nacional, regional e internacional, a partir das organizações internas e internacionais produtoras de normas. No âmbito interno, a legislação sócio-trabalhista heterônoma é nacional, ficando para as partes a produção normativa específica por ramo econômico e profissional ou por região. As normas de caráter supranacional são aquelas produzidas pelas organizações internacionais como o MERCOSUL, a OEA, a OIT e a ONU, bem como aquelas aprovadas por meio de tratados e/ou acordos bilaterais ou multilaterais

Equipamentos jurídico-normativos: normas internas, normas internacionais de âmbito regional e global e os acordos bilaterais

No âmbito interno, as relações trabalhistas são reguladas pela Constituição Federal (CF/88), pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) e legislação complementar. As relações previdenciárias estão reguladas também na CF/88 e nas Leis 8.212 e 8.213/1991. Algumas profissões têm regulamentação própria, como os trabalhadores em transporte

de cargas, os motoristas profissionais, trabalhadores avulsos portuários e urbanos, trabalhadores rurais e funcionários públicos.

No âmbito Regional, primeiramente tem destaque a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969, aprovada pelos Estados que compõem a Organização dos Estados Americanos (OEA), incorporada ao sistema jurídico do Brasil pelo Decreto n.º 678/1992 e seu Protocolo Adicional em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, concluído em 1998 e aprovado no Brasil pelo Decreto n.º 3.321, de 30 de dezembro de 1999.

A Convenção trata dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais no Capítulo III, art. 26, estabelecendo que:

Os Estados-Partes comprometem-se a adotar providência, tanto no âmbito interno como mediante cooperação internacional, especialmente econômica e técnica, a fim de conseguir progressivamente a plena efetividade dos direitos que decorrem das normas econômicas, sociais e sobre educação, ciência e cultura, constantes da Carta da Organização dos Estados Americanos, reformada pelo Protocolo de Buenos Aires, na medida dos recursos disponíveis, por via legislativa ou por outros meios apropriados. (OEA)

Outra referência internacional apta a orientar as relações de trabalho no âmbito regional é oriunda do MERCOSUL, uma organização intergovernamental fundada a partir do Tratado de Assunção de 1991, da qual fazem parte Brasil, Paraguai e Argentina como membros efetivos, e o Chile como membro associado, sugerindo certa facilidade para a solução de problemas e conflitos laborais, haja vista a participação de todos os países do Corredor Biocênico. Isso possibilita que sejam aplicadas às relações de trabalho surgi-

das no contexto do Corredor Biocênico, ao menos em parte dos Estados, as normas emanadas através do bloco, como, por exemplo, a Declaração Socio-laboral do MERCOSUL.

A Declaração Socio-laboral é um instrumento aprovado em 1998, atualizado em 2015, pelos Estados-membros do MERCOSUL para consolidar os avanços e estabelecer diretrizes para a construção de uma agenda conjunta em matéria social, abrangendo o campo laboral. Interessante destacar que a construção da Declaração se deu para buscar promover entre os membros o cumprimento das principais Convenções da OIT.

Dentre os pontos tratados pela Declaração, encontra-se a promoção do trabalho decente na região, com a formulação e implementação de políticas ativas de trabalho decente e pleno emprego, buscando melhorar a qualidade de vida das populações dos Estados-membros, tendo o desenvolvimento sustentável como pedra angular deste processo, com a promoção das chamadas empresas sustentáveis.

A Declaração prossegue trazendo um rol de direitos individuais dos trabalhadores, destacando-se o previsto no art. 7º. Este estabelece diretrizes para o tratamento dos trabalhadores migrantes e fronteiriços, garantindo a todos os trabalhadores, independentemente de sua nacionalidade, as garantias laborais dispensadas aos nacionais. Além disso, estabelece como meta aos Estados-membros a cooperação para a criação de mecanismos que melhor tutelem o labor dos trabalhadores que circulam nas zonas fronteiriças.

A declaração logra em ser completa, trazendo, ainda, em seu conteúdo normas e diretrizes acerca de direitos individuais, com jornada e salário, inovando ao prever a construção de mecanismos no âmbito dos Estados-parte e entre eles de diálogo social. Veja-se o que preconiza o art. 20, inciso 1:

1. Os Estados Partes comprometem-se a fomentar o diálogo social em âmbito nacional e regional, instituindo mecanismos efetivos de consulta permanente entre representantes dos governos, dos empregadores e dos trabalhadores, a fim de garantir, mediante o consenso social, condições favoráveis para o crescimento econômico sustentável e com justiça social na região e à melhoria das condições de vida de seus povos.

Dos países sul-americanos, o Brasil faz fronteira com quase todos, tendo como única exceção o Equador e o Chile. Isto decorre da dimensão continental que o país possui e, conseqüente, demanda a construção de relações com estes Estados. Em alguns casos, como as fronteiras com o Paraguai e a Argentina, a linha imaginária que separasse os dois países é tão tênue a ponto de inexistirem barreiras físicas, bastando o cruzamento de uma via para que no solo estrangeiro já se encontre.

Como é sabido, a fronteira é uma região que se desenvolve por ditames singulares.

Como aponta o professor Tito Carlos Machado Oliveira:

O lance é que a rapidez dos acontecimentos, promovidos em especial pelo frenesi das transações comerciais do período atual, conforma profundas transformações sociais, econômicas e territoriais em todos os lugares. Mas na fronteira, os acontecimentos se sucedem em um ambiente com coerência espacial e lógica própria, admissível à condição multiforme do território, obrigando a se revisarem as chaves interpretativas aplicadas a outros lugares. (2015, p. 139)

Em que pese as negociações no âmbito de organizações internacionais de natureza multilateral, algumas demandas específicas tão somente são resolúveis quando da

promoção de tratativas entre os países fronteiriços, com a promoção de **acordos bilaterais**.

Ressalta-se, contudo, que os acordos bilaterais podem ser promovidos em situações diversas, com países que não necessariamente fazem fronteiras e para tratar de questões que versem sobre relações comerciais, cooperação política e outras hipóteses, em atenção à autonomia dos Estados em pactuarem livremente. No campo dos direitos sociais, é comum, por exemplo, a existência de acordos bilaterais em matéria previdenciária que o Brasil possui com vários países, como Portugal, Espanha, Canadá, Itália, etc.

Para os países com fronteiras físicas, estes possibilitam dispor acerca de um consenso estabelecido sobre questões fáticas e que afetam o desenvolvimento de atividades na região, como o trânsito de indivíduos, o exercício do trabalho, a utilização de serviços públicos, como saúde e educação, e demais hipóteses que impliquem em dissenso entre as autoridades locais.

No âmbito do Corredor, os acordos bilaterais existentes com o Brasil se desenvolvem majoritariamente com o Paraguai e a Argentina e regulam questões do trânsito fronteiriço de indivíduos, com o estabelecimento de procedimentos e de proteções sociolaborais aplicáveis.

No caso da Argentina, tem-se como principal acordo bilateral o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em Puerto Iguazú, em 2005 e ratificado pelo Brasil em 2016, via Decreto Legislativo.

No caso do Paraguai, o acordo a respeito de localidades fronteiriças vinculadas só foi assinado em 2017 e se encontra em processo de ratificação via Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 765/2019 (BRASIL, 2016). Neste acordo ficou estabelecido que os fronteiriços teriam garantidos o exercício de trabalho, ofício ou profissão com iguais regras

trabalhistas e previdenciárias que os nacionais, acesso ao ensino público em condições de gratuidade e reciprocidade, atendimento médico nos serviços públicos de saúde em condições de gratuidade e reciprocidade, acesso ao regime de comércio fronteiro de mercadorias ou produtos de subsistência.

Considerando que a concentração dos acordos socio-laborais entre esses países está ligada às questões fronteiriças, o Chile, por não fazer fronteira com o Brasil, não possui acordos bilaterais em matéria social com o país.

Ressalvando-se estas questões, os acordos bilaterais existentes entre o Brasil e os demais países do Corredor referem-se a questões relativas a investimentos econômicos, com pouca abrangência sob aspectos sociais e de trabalho, salvo hipóteses de fronteira física, conforme apontado anteriormente, não se aprofundando nos eventuais pontos e externalidades verificáveis no âmbito do Corredor Bioceânico, como, por exemplo, o combate à informalidade e a proteção dos trabalhadores no trânsito além do fronteiro, já que transitarão em parte considerável do território nacional do Estado parte do projeto.

No âmbito do Corredor, estima-se que o projeto irá facilitar o trânsito do transfronteiro, em especial pela criação de estruturas físicas facilitadoras, o que implicará em maior abertura para que nacionais de um dos países integrantes do projeto realize o exercício do trabalho em outro país, contudo, isto é apenas uma parte de todo o cenário laboral a ser afetado pela operacionalização do Corredor. Os efeitos serão locais, como o caso das fronteiras, mas sobretudo regionais, com o trânsito maior de bens e pessoas em todo o traçado do Corredor.

A priori, entende-se que os acordos existentes não são, por si, suficientes e nem abrangentes, mas constroem respostas aptas para a solução parcial de algumas das externali-

dades do Corredor. Ainda, há que se considerar a existência de todo um sistema regional de proteção do trabalho e de direitos sociais, devendo, também, ser interpretado sistematicamente com os demais acordos multilaterais, em especial aqueles desenvolvidos no âmbito do MERCOSUL, que tem atuado para a construção de um sistema protetivo mais abrangente. É o caso, por exemplo, da criação do Acordo Multilateral de Seguridade Social do Mercado Comum do Sul, aprovado pelo Decreto Legislativo 451/2001. No entanto, mais uma vez a não participação do Chile no bloco impende numa falta de uniformidade para a construção de modelos protetivos baseados no MERCOSUL.

Vê-se como extremamente necessária a construção de acordos a serem desenvolvidos pelos Estados abrangidos pelo Corredor Bioceânico, sejam chancelados ou não pelo MERCOSUL, como o caso da Declaração de Assunção sobre os Corredores Bioceânicos, que, dentre outras coisas, delimitou o traçado atual pelo qual o Corredor se desenvolve (MERCOSUL, 2015).

A existência de acordos econômicos e de outras naturezas abre um espaço que possibilita a ampliação dos acordos em matéria de trabalho, em especial para a resolução de questões fáticas pontuais, que se insiram entre dois países e até questões mais complexas que demandarão acordos multilaterais.

Interessante destacar que os acordos são uma ferramenta mais célere e que se erige em concordância com a autonomia e autodeterminação dos Estados, funcionando como expressão de suas vontades (REZEK, 2011), sendo hábeis para estabelecer e flexibilizar as condições legais de desenvolvimento das relações entre si, com a criação, por exemplo, de figuras jurídicas, como o caso do residente fronteiriço reconhecido em acordos bilaterais como o da Argentina, e de figuras inéditas destinadas a responder às

demandas dos indivíduos, trabalhadores, enfim, de toda a população instalada na região abrangida pelo Corredor.

Além disso, por ser o Corredor Bioceânico um projeto eminentemente econômico e de infraestrutura, a mitigação de efeitos negativos pende para a resolução consensuada, já que todo o processo de construção se deu nesse sentido.

No que diz respeito às **normas internacionais de caráter global ou internacional**, sendo emanadas não só pela OIT, mas também pela ONU e pelas demais organizações regionalmente, que podem ser divididas em duas espécies, os tratados, legalmente vinculantes aos Estados-membros que o ratificarem, e as declarações que trazem diretrizes e princípios não vinculantes. No que tange ao trabalho, a principal fonte geradora se encontra na Organização Internacional do Trabalho (OIT), através de suas Convenções, espécie do gênero tratado, e Declarações.

As Convenções ratificadas, portanto, capazes de ter efeito no ordenamento jurídico vão variar entre os Estados parte do Corredor Biocênico.

O Brasil, por exemplo, ratificou 97 das Convenções da OIT, a Argentina, 81 Convenções, o Chile 63 Convenções e o Paraguai 39. Estas formam um arcabouço normativo mais complexo e com possibilidade de aplicação padronizada, quando ratificadas por todos os Estados ou por parte deles, identificando-se como disposições mais específicas e vinculantes, podendo serem meios hábeis para a solução ou mitigação de efeitos das eventuais problemáticas advindas da operacionalização do Corredor Biocênico.

Outrossim, elencam-se como relevantes no âmbito da OIT algumas outras declarações, como Declaração da OIT relativa aos Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, Declaração de Filadélfia.

Além disso, são instrumentos hábeis que podem ser elencados como aplicáveis às relações de trabalho do Cor-

redor Biocênico as declarações, pactos, protocolos e outros tratados que integram o sistema internacional de proteção dos Direitos Humanos, entre eles a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948), o Pacto Internacional dos Direitos Cíveis e Políticos (1966) e o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (1966), ambos já ratificados pelo Brasil.

Equipamentos jurídicos estatais e não estatais

Identificamos também que era necessário, para atingir os objetivos propostos, fazer um levantamento dos equipamentos jurídicos estatais e não estatais disponíveis na região que servissem de suporte para o atendimento das empresas, trabalhadores e demais atores atingidos pelos direitos sociais.

É indubitável que a implantação do Corredor Biocênico importará em uma série de efeitos em matéria de trabalho, principalmente ante as mudanças expressivas que ocorrerão a partir da exploração de atividades econômicas, com o conseqüente acúmulo de fluxo de trabalhadores e emprego da mão de obra local nas regiões do traçado do Corredor.

A mensuração dos impactos perpassa, também, pela avaliação dos equipamentos jurídicos disponíveis para tutela das relações de trabalho e suas eventuais problemáticas, servindo de ferramentas a disposição do Estado e dos atores sociais, como os trabalhadores e empregadores, para garantir o desenvolvimento de atividades pautadas na legalidade e a sua adequação aos parâmetros mínimos estabelecidos pela ordem jurídica nacional e internacional em matéria de direitos sociais. Isso é operacionalizado através das normas jurídicas e de uma estrutura de proteção formada por órgãos vinculados ao Estado e aos próprios sujeitos da relação de trabalho.

Os equipamentos jurídicos não normativos são de 02 tipos: a) estatais: os órgãos e/ou instituições mantidas pelo Estado, em especial pelo governo federal, e que integram os poderes Judiciário, Executivo e Ministério Público, como órgãos fiscalizatórios e de tutela de direitos dos trabalhadores; e b) não estatais: órgãos e/ou instituições criados pelos próprios atores das relações de trabalho, a exemplo dos sindicatos laborais e empresariais.

Destaca-se, a princípio, que os equipamentos jurídicos no Estado de Mato Grosso do Sul, sobretudo na parte compreendida pelo Corredor Biocênico, possuem diferenças claras em razão de sua posição regional.

Os **equipamentos jurídicos estatais** em matéria de relação de trabalho são compostos por órgãos do Poder Judiciário, Ministério Público e Poder Executivo. Eles são responsáveis por, dentro de suas atribuições, tutelar os diversos aspectos das relações de trabalho, possuindo um papel importante para a resolução de conflitos e eventuais problemas que se instalem no curso das relações entre os sujeitos partícipes.

A estrutura integrante do Executivo possui dois principais órgãos: a **Secretaria do Trabalho**, antigo Ministério do Trabalho, subordinado ao Ministério da Economia, composta por diversas subdivisões internas. Este órgão é responsável não só por atividades fiscalizatórias de aferição do cumprimento das normas trabalhistas de proteção e normas de saúde e segurança de trabalho, mas também pela criação e implementação de políticas públicas relativas à geração de renda, emprego, modernização das relações de trabalho e formação e desenvolvimento profissional.

Nos Estados, a Secretaria do Trabalho se faz representar por meio das Superintendências Regionais do Trabalho (SRTb), localizada nas capitais dos Estados, nesse caso em Campo Grande, e pelas Delegacias Regionais do Trabalho

(DRTs), alocadas em municípios estratégicos do Estado.

Inserire-se como parte do aparato Estatal, o **Ministério Público do Trabalho** (MPT), ramo do Ministério Público da União, responsável por acompanhar o cumprimento da legislação trabalhista, com atribuição para promover ação civil pública no âmbito da Justiça do Trabalho na defesa de interesses coletivos, quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos; propor as ações cabíveis para declaração de nulidade de cláusula de contrato, acordo coletivo ou convenção coletiva que viole as liberdades individuais ou coletivas ou os direitos individuais indisponíveis dos trabalhadores; propor as ações necessárias à defesa dos direitos e interesses dos menores, incapazes e índios, decorrentes das relações de trabalho; instaurar inquérito civil e outros procedimentos administrativos, sempre que cabíveis, para assegurar a observância dos direitos sociais dos trabalhadores, assim como colaborar com o judiciário trabalhista podendo manifestar-se em qualquer fase do processo, acolhendo solicitação do juiz ou por sua iniciativa, quando entender existente interesse público que justifique a intervenção.

No Mato Grosso do Sul, o MPT é representado através da Procuradoria Regional do Trabalho da 24^a Região (PRT 24), com sede em Campo Grande, com a existência de Procuradorias Municipais distribuídas pelas cidades de Três Lagoas, Dourados e Corumbá.

Do traçado do Corredor Biocênico, parte considerável dos municípios que o compreendem é de competência territorial da Procuradoria Municipal de Corumbá, contudo, esta foi desativada em 2019 em razão de corte de gastos, tendo sua estrutura e atribuições movidas para a sede da Procuradoria Regional em Campo Grande.

Salienta-se que ocorreu a sua desativação e não extinção, de forma que a responsabilidade por fiscalização dessas

regiões por parte do MPT não deixou de existir, apenas tem como base de operações Campo Grande. Considera-se, porém, que a ausência de operações na proximidade geográfica aos municípios resulta em uma fragilização da atividade fiscalizatória do órgão.

A atuação do MPT era realizada pela abordagem direta dos procuradores nos municípios e locais com maior fragilidade trabalhista, averiguando as condições de trabalho presencialmente, ou ainda por meio de denúncias dos trabalhadores e da comunidade em geral. A desativação da Procuradoria no município próximo resume a atuação do MPT às denúncias, sendo necessário, ainda, o deslocamento do procurador responsável pela região da capital até a cidade, diminuindo o tempo de resposta a situações que talvez demandem resolução mais urgente.

No que concerne ao **Poder Judiciário**, esses equipamentos encontram-se estruturados na Justiça Federal do Trabalho e nos organismos que a compõem. Existem 24 tribunais regionais instalados em cada estado brasileiro. No caso do Estado de Mato Grosso do Sul, a região é compreendida pelo Tribunal Regional do Trabalho da 24^a Região (TRT- 24), formado pelos juízes do trabalho, organizados nas respectivas Varas do Trabalho ao nível de primeira instância, instaladas nas comarcas e pelo Tribunal Regional do Trabalho, segunda instância do judiciário trabalhista e responde por toda a 24^a Região. Além desses dois órgãos, integra a estrutura da Justiça do Trabalho, o Tribunal Superior do Trabalho (TST), corte máxima em matéria de trabalho.

O TRT-24 é um dos tribunais mais novos do Brasil e em sua estrutura compreende 20 comarcas, a maioria como Vara única, exceto nas comarcas de Três Lagoas, Dourados e Campo Grande, com a existência ainda de dois Postos Avançados da Justiça do Trabalho e o atendimento mediante Justiça Itinerante realizado na comarca de Costa Rica.

Dos municípios onde se estabelecerá o Corredor Biocênico (Campo Grande, Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim e Porto Murtinho), apenas Campo Grande, Sidrolândia e Jardim possuem Varas do Trabalho instaladas na sede do município. Os demais, Nioaque, Guia Lopes da Laguna e Porto Murtinho são atendidos pela Vara do Trabalho de Jardim, de forma que parte considerável de todos os dissídios individuais e coletivos dos trabalhadores que poderão surgir no contexto do Corredor Biocênico serão dirimidos na Vara do Trabalho de Jardim.

Da atual situação do equipamento jurídico em questão levantam-se dois pontos de atenção: a) distância da Vara de Jardim dos demais municípios, que varia de 5,1km partindo de Guia Lopes da Laguna a 203 km, a partir de Porto Murtinho; e b) capacidade estrutural da vara e possibilidade de atender os eventuais dissídios que se desenvolverão no âmbito do Corredor Bioceânico, considerando o grande número de trabalhadores que irão transitar em seu traçado e das novas atividades que irão se desenvolver, de modo que haverá o aumento de litígios.

Vemos que, analisando todos os principais equipamentos estatais, uma constante é o isolamento geográfico da região sudoeste do estado onde o corredor irá perpassar, havendo uma ausência grande desses instaladas diretamente na região. No caso de Porto Murtinho, município que será um dos mais importantes na rota do Corredor, é ao mesmo tempo, um dos mais isolados. Questiona-se, portanto, de que forma o trabalho e as relações serão tutelados com a total ausência de estruturas que o possibilitem.

No que concerne aos **equipamentos jurídicos não estatais**, estes são formados pelas organizações autônomas criadas pelas partes das relações de trabalho, tendo como figura principal os sindicatos. Em detrimento das demais organizações laborais ou patronais, os sindicatos se inserem

de forma muito específica na dinâmica jurídica brasileira, exercendo a tutela das relações de trabalho a partir das negociações e tratativas coletivas, seja diretamente com o tomador de serviços, seja com o seu equivalente patronal.

Enquanto os equipamentos jurídicos estatais atuam de maneira fiscalizatória no curso da relação laboral ou tutelar ao fim do contrato, os sindicatos atuam no trato das relações de trabalho, servindo como uma ponte entre trabalhadores e tomadores de serviço, possuindo o condão, inclusive, de construir normas jurídicas autônomas que regularão as condições de trabalho por meio dos acordos e convenções coletivas de trabalho.

Destaque para Campo Grande, que possui um número diversificado de entidades sindicais, todos os municípios do Corredor possuem instalados em suas sedes uma entidade ou a representação da entidade sindical estadual, ou local, sendo que estes sindicatos estão ligados diretamente a principal atividade econômica da região. Porto Murtinho, por exemplo, possui no município instalado o Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Porto Murtinho, importante pela exploração econômica na área de pecuária.

Dos municípios, nenhum possui instalado os sindicatos das principais atividades que serão relacionadas no Corredor, como o transporte de cargas, cujos sindicatos, tanto patronal (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de MS-SETLOG) como laboral (Sindicato dos Trabalhadores em Transporte de Cargas de MS- SINDI-CARGAS) possuem sede em Campo Grande.

Excetuando-se Sidrolândia e Jardim, os demais municípios possuem quase exclusivamente sindicatos de trabalhadores rurais, com seus respectivos equivalente patronal.

Os municípios estabelecidos no interior do estado, por onde passará o Corredor Bioceânico, possuem pouca ou quase nenhuma estrutura representativa, podendo esta ausência

ocasionar em problemáticas relevantes no contexto laboral. Por exemplo, o trabalho portuário avulso é singular e tradicionalmente tem no sindicato seu principal mediador na relação de trabalho em razão da condição peculiar¹⁰⁶, e, portanto, um sindicato laboral fortalecido e operante melhor atuará para a qualidade na intermediação dessa mão de obra.

Além das entidades sindicais patronais e laborais, também é importante registrar que as atividades ligadas ao Corredor que se desenvolvem ou venham a se desenvolver por meio de cooperativas de trabalho ou de produção podem encontrar suporte legal para atender requisitos mínimos de proteção previstos na Lei n.º 5.764/71 que define a Política Nacional de Cooperativismo e institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, bem como na recente Lei n.º 12.690/2012 que dispõe sobre a organização e o funcionamento das Cooperativas de Trabalho e institui o Programa Nacional de Fomento às Cooperativas de Trabalho-PRO-NACCOOP.

De modo geral, embora os equipamentos normativos estejam conforme as regras básicas reconhecidas internacionalmente, verifica-se uma fragilidade dos equipamentos jurídicos de proteção do trabalho na região de implementação do Corredor Bioceânico, evidenciando a existência de um problema que merece atenção. Com efeito, tanto a ausência nesses locais de Varas do Trabalho, representantes da Procuradoria do Trabalho e da Secretaria do Trabalho, como das representações sindicais, podem servir de facilitadores para a ocorrência de descumprimentos das normas de proteção ao trabalho como também para limitar o desenvolvimento de um diálogo social prévio e permanente durante a implementação do projeto.

Antecedentes e perspectivas para a proteção e promo-

106. O contrato de trabalho dos portuários avulsos é intermediado pelo Sindicato ou pelo órgão Gestor de Mão de obra, conforme previsto na Lei 8.630/93

ção dos direitos humanos sociais no âmbito do corredor bioceânico

Nos capítulos antecedentes tratamos das normas internas e internacionais aplicáveis às relações de trabalho identificadas (equipamentos jurídico-normativos) e identificamos as principais atividades econômicas e profissionais que atuam e/ou podem ser potencializadas com a implantação do Corredor Bioceânico, as relações de trabalho, formais e informais, decorrentes e os equipamentos estatais e não estatais aptos, em especial, no Brasil, a regular tais relações.

Sabemos que tanto as normas trabalhistas como as estruturas formadas pelos equipamentos jurídicos disponíveis hábeis de tutelar as relações de trabalho, bem como o seu grau de desenvolvimento, vão implicar na qualidade da resposta que se dará aos eventuais conflitos e desafios que surgirão a partir da implantação do Corredor Biocênico. Relativamente à proteção legal, tanto no âmbito interno dos países como no âmbito internacional e regional, existe um arcabouço de proteção aos direitos sociais que servem de suporte para orientar a atuação dos entes estatais e Poder Judiciário quando chamados a solucionar um conflito trabalhista como, também, e, principalmente, servem de base para que as próprias partes – empresas e trabalhadores, por meio de suas entidades sindicais, possam atuar.

Sem a intenção de entrar em detalhes, entendemos importante enunciar as principais normas trabalhistas dos países que fazem parte do Corredor, começando pela **Argentina** que, além dos direitos contemplados na Constituição Nacional (artigos 14 e seguintes), têm diversas normas internacionais trabalhistas ratificadas e uma Lei de Contrato de Trabalho (n.º 20.744), uma recente reforma trabalhista feita pela Lei n.º 25.250, de 11 de maio de 2000 seguida por normas de caráter geral (Lei n.º 11.544 de jornada de trabalho, Lei n.º 18.204 de regime de descanso semanal, Lei n.º

24.013 de emprego, Lei N.º 26.427 de Criação de Sistema de Estágios Educativos, Lei nº 25.323 sobre Indenizações laborais, Lei nº 23.592 sobre Atos Discriminatórios, Lei nº 25.877 de Ordenamento do Regime Laboral, Lei nº 22.248 sobre o Regime Nacional do Trabalhador Rural; Decreto Lei nº 326/56 sobre o regime de Trabalho Doméstico) e também alguns estatutos profissionais (regime jurídico particular para trabalhadores compreendidos em uma atividade ou profissão), além das convenções e acordos coletivos de trabalho.

Os direitos trabalhistas no **Paraguai** vem protegidos na Constituição Nacional da República do Paraguai de 1992 (capítulo VIII, intitulado: “Do trabalho”, artigos de 10 a 100), além do Código do Trabalho (Lei 213/93) que no art. 67 trata especificamente dos direitos como: remuneração de horas ordinárias e extraordinárias de trabalho; igualdade de remuneração sem distinção de nacionalidade, idade, sexo, religião, condição social, preferências, políticas e sindicais; condições justas no desenvolvimento das atividades; recebimento de formação profissional e técnica para o aperfeiçoamento das competências e conhecimentos, aplicados ao desenvolvimento eficiente da produção. Também possui várias normas internacionais da Organização Internacional do Trabalho ratificadas pelo país e normas autônomas (convenções coletivas de condições de trabalho) assinadas entre representantes de trabalhadores e empregadores.

No **Chile**, os direitos dos trabalhadores estão na Constituição Política da República do Chile de 1980, cuja alteração está em processo por meio de uma assembleia nacional constituinte eleita em maio/2021. A principal lei é o Código do Trabalho (atualizado pela Lei 21280) e a Lei da Reforma Laboral (Lei 20940) de 2016.

Ao lado dos equipamentos estatais (normas e instituições estatais), as entidades sindicais, seja pela capacidade

negocial de atuarem na produção normativa autônoma (convenções e acordos coletivos) seja por representarem os interesses dos atores sociais (empregados e empregadores) fundamentais na relação de trabalho, são importantes para o desenvolvimento do Corredor Bioceânico, o qual pode servir de fomento para a participação dessas organizações e para o incremento de formas consensuais de solução dos conflitos assim como de prevenção destes.

Nesse sentido, no âmbito trabalhista, a negociação coletiva é reconhecida e incentivada como um meio eficaz de solução de conflitos e de fixar condições de trabalho. Regulada internamente pelos países¹⁰⁷ foi objeto de duas Convenções da OIT. Na Convenção n. 98/49, o direito à negociação coletiva é estimulado nos seguintes termos: “Deverão ser adotadas, quando necessário, medidas adequadas às condições nacionais, para estimular e fomentar, entre os empregadores e as organizações de empregadores, de uma parte, e as organizações de trabalhadores, de outra, o pleno desenvolvimento e uso de procedimentos de negociação voluntária, com o objetivo de regulamentar, por meio de contratos coletivos, as condições de emprego” (art. 4o.).

Na Convenção n° 154 da OIT sobre o Incentivo à Negociação Coletiva, se firmou que está “compreende todas as negociações que se desenvolvem entre um empregador, um grupo de empregadores ou uma organização ou várias organizações de empregadores, de um lado, e uma organização ou várias organizações de trabalhadores, de outro, com o fim de: estabelecer as condições de trabalho e de emprego, ou regular as relações entre empregadores e trabalhadores, ou regular as relações entre empregadores ou suas organizações

107. Brasil: CF/88, CLT e Lei 13.467/2017 (Reforma Trabalhista); Paraguai: Código do Trabalho (lei 213/93) e Ley N° 496 /95 que modifica, amplía y deroga artículos de la LEY 213/93, CODIGO DEL TRABAJO; Argentina: Ley N° 20.744/1976 (Ley de Contrato de Trabajo); LEY 25.250, de 11 de Mayo de 2000 (LEY DE REFORMA LABORAL); Chile: Código do Trabalho e Ley LEY 20940, promulgada em 2016, lei que moderniza el sistema de relaciones laborales

e uma organização ou várias organizações de trabalhadores, ou alcançar todos esses objetivos simultaneamente.” (art. 2º).

Os instrumentos resultantes da negociação coletiva são a convenção coletiva (contrato coletivo em outros países) e o acordo coletivo. A CLT define tais instrumentos no art. 611:

Art. 611 - Convenção Coletiva de Trabalho é o acordo de caráter normativo, pelo qual dois ou mais Sindicatos representativos de categorias econômicas e profissionais estipulam condições de trabalho aplicáveis, no âmbito das respectivas representações, às relações individuais de trabalho.

§ 1º É facultado aos Sindicatos representativos de categorias profissionais celebrar Acordos Coletivos com uma ou mais empresas da correspondente categoria econômica, que estipulem condições de trabalho, aplicáveis no âmbito da empresa ou das acordantes respectivas relações de trabalho.

A Reforma Trabalhista implementada em 2017 no Brasil por meio da Lei 13.467 alterou vários artigos da CLT e, com relação à negociação coletiva, ampliou bastante as possibilidades de pactuação das condições de trabalho pelas partes, inclusive, para que esta possa se sobrepor à lei, fixando também alguns limites, conforme disposto nos artigos 611-A e 611-B, da CLT. Assim, caberá às partes – empresas, sindicatos empresariais e de trabalhadores – utilizarem-se deste instituto sem perder de vista a proteção dos direitos historicamente garantidos e que sustentam a dignidade do trabalhador.

De modo geral, em todos os países partes do Corredor, com maior ou menor intensidade, a negociação coletiva é uma experiência antiga desenvolvida pelos sindicatos e tem proteção legal e constitucional, conforme pude analisar em

pesquisa do doutorado em que tratei do tema no âmbito dos países do Mercosul. Destaco daquele trabalho o seguinte:

Os sujeitos legitimados para negociar, no Brasil, são as entidades sindicais de primeiro grau, excepcionalmente, as de segundo grau (art. 611, da CLT). Na Argentina, do lado dos trabalhadores, os sindicatos com personalidade gremial e, do lado dos empregadores, estes, um grupo deles ou a associação formada por eles. No Uruguai, do lado do empregador, este, um grupo deles, uma ou várias organizações representativas de empregadores; do lado dos trabalhadores, uma ou várias organizações e os delegados eleitos para tanto, como forma subsidiária¹⁰⁸. No Paraguai, os sindicatos atuam na negociação coletiva e podem firmar livremente os convênios coletivos.

A negociação coletiva pode se dar no nível das categorias profissional e econômica, como no Brasil; por empresa, no Paraguai; e por setor de atividade, como na Argentina e no Uruguai.

Em relação ao conteúdo, em geral, todos os aspectos das relações de trabalho podem ser negociados, o que pode variar segundo a relação que se estabelece entre a convenção e a lei.

O campo onde atua a negociação coletiva pode ser mais ou menos amplo segundo a interferência estatal na fixação de normas trabalhistas e a adoção da lei como veículo de concretização dos direitos e garantias mínimas, reservadas à inderrogabilidade pela autonomia coletiva. De forma geral, o princípio da

108. RODRIGUEZ, Américo Plá. Derecho colectivo del trabajo en el Uruguay. In: FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa (coord.). Curso de Direito Coletivo do Trabalho. São Paulo: LTr, 1998, p. 605.

proteção preside os sistemas de relações de trabalho dos países do Mercosul, inclusive quanto à prevalência da norma mais favorável ao trabalhador, quando se põem duas ou mais normas em conflito.

No Brasil, o conteúdo negociado está limitado pelas disposições legais ou convencionais mínimas, exceto naquilo que a própria lei autoriza a derrogação in pejus - salário (art. 7o., VI, CF) e jornada de trabalho

(art. 7o., XIV, CF, por exemplo - e tem caráter exclusivo em matéria salarial (Lei 8.542/92).

No Paraguai a negociação coletiva é pouco desenvolvida, tendo a legislação papel marcante na fixação dos direitos trabalhistas. Na Argentina, a constituição fixou as condições mínimas, e a negociação coletiva tem grande participação, sendo desenvolvida em caráter nacional ou por zona de jurisdição da entidade sindical.

A negociação coletiva de trabalho nos sistemas de relações de trabalho dos países do Mercosul constitui fonte de direito, com característica ampliadora das condições de trabalho, limitado o exercício da autonomia privada coletiva no princípio protetor e nos direitos mínimos fixados em norma de ordem pública. As derrogações ou a possibilidade de supremacia da convenção sobre as disposições legais vêm sendo registradas no aspecto salarial, comum em momentos de crise econômica, permitindo admitir caráter de flexibilidade em maior ou menor grau, dependendo das necessidades verificadas pelos sujeitos envolvidos.

Naquela ocasião, importante lembrar que a emergência de um Mercado comum com potencial gerador de circulação de capital, mercadorias e de trabalhadores, já

trazia a necessidade de identificar as relações de trabalho envolvidas e a regulação e solução de eventuais conflitos. Nesse sentido, a negociação coletiva foi vislumbrada como um instrumento que poderia ultrapassar as fronteiras nacionais para atuar na fixação de condições de trabalho que pudessem atingir empresas e trabalhadores dentro e fora dos países, a chamada negociação coletiva transnacional.

Esta foi vista por alguns autores¹⁰⁹ como uma forma de implementar a harmonização do direito laboral dos países membros do Mercosul e para a criação de um direito supranacional ou comunitário mais eficaz e rápido do que os processos legislativos.¹¹⁰

Destacamos da tese que:

... tem-se que a negociação coletiva transnacional envolve entidades transnacionais, de empregadores e empregados, com o fim de firmar acordos e convenções coletivas aplicáveis em mais de um país.

Tendo em conta o rápido crescimento das empresas multinacionais ou transnacionais, a OIT, já em novembro de 1977, através do seu Conselho de Administração, adotou uma declaração tripartite de princípios relativos a essas empresas e outros aspectos da política social, estabelecendo oito artigos sobre negociação coletiva¹¹¹. Dentre as questões abordadas estão: o incentivo à criação de entidades representativas dos trabalhadores destas empresas (art. 48); promoção de regulamentação das condições de trabalho por meio da fixação de acordos coletivos (art. 49); recomendação para que as empresas multinacionais

109. FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Negociação coletiva transnacional. In: Curso de Direito Coletivo do Trabalho. (coord. pelo autor). São Paulo: Ltr, 1998, p. 291-306; CORDEIRO, Wólney de Macedo. A regulamentação das relações de trabalho individuais e coletivas no âmbito do Mercosul. São Paulo: LTr, 2000, p. 176; BELTRÁN, Ari Possidonio. Os impactos da integração econômica no direito do trabalho: globalização e direitos sociais. São Paulo: Ltr, 1998, p. 345.

110. FÉLIX, Ynes da Silva. Solução dos conflitos coletivos do trabalho : negociação coletiva no âmbito do mercosul. PUC/SP, 2001.

111. OIT. Negociações Coletivas. Trad. Sandra Valle. São Paulo: LTr – Brasília: OIT, 1994, p. 44.

ofereçam condições aos representantes dos trabalhadores para conduzir as negociações, bem como, autorização aos seus representantes locais para que possam tomar decisões (art.

; recomendação para que sejam evitadas as práticas desleais (art.

; e oferecimento de informações necessárias ao desenvolvimento das negociações por parte das empresas (art. 54) e dos governos (art. 55).

Os atores sociais nas negociações coletivas transnacionais, fundamentalmente, são as entidades sindicais, sendo que “várias organizações sindicais internacionais, particularmente aquelas que reúnem trabalhadores de uma determinada indústria ou ocupação, têm respondido ao crescimento das empresas multinacionais, constituindo comitês sindicais internacionais para os trabalhadores interessados”, como a “Federação Internacional dos Metalúrgicos que criou vários conselhos mundiais, cada um se ocupando dos trabalhadores empregados por empresa multinacional (nesse caso, a maioria da indústria automobilística)”¹¹².

Naquele trabalho ainda registamos que, no âmbito do MERCOSUL, já existiam organismos de caráter regional, como a Coordenação de Centrais Sindicais do Cone Sul (CCSCS) e o Conselho Industrial do MERCOSUL, entidades que participavam das tratativas deste bloco e que poderiam atuar na negociação coletiva transnacional. Na Comunidade Europeia, foi instituída a Comissão Europeia de Negociação pelo Conselho da Comunidade Europeia, na Diretiva 94/65/CE, visando promover a negociação por empresa ou grupo de empresas de dimensões comunitárias

Na tese, também tratamos das modalidades de nego-

112. Idem, TESE

ciação coletiva transnacional, conforme segue:

Georgenor de Sousa Franco Filho apresenta três, a saber: a *geográfica*, que abrange uma região ou grupo de países de regiões diferentes; a *multinacional*, que ocorre em uma empresa transnacional; e a *internacional de setor industrial*, que atinge várias federações e países entre si, “podendo tomar as formas de acordo marco supranacional, comissões consultivas paritárias, convenções coletivas de ramo de âmbito supranacional e negociações supranacionais por empresa, com conteúdo semelhante ao das nacionais”.¹¹³ Ainda alude que o procedimento pode ser de negociação internacional centralizada ou descentralizada, conforme a localização dos órgãos de direção, bem como à eficácia da norma resultante dela que, não produz efeito *erga omnes*, mas somente é aplicável aos associados das organizações participantes.

Ari Possidonio Beltrán registra, com pertinência, as observações de Oscar Ermida Uriarte para quem tanto a negociação coletiva é afetada ou influenciada pela integração regional, como pode acarretar efeitos sobre essa própria integração. Como efeito da integração econômica sobre a negociação coletiva tem-se: “a) o da harmonização ou aproximação dos sistemas nacionais de negociação; b) a eventual regulação comunitária unificada, única, para a negociação coletiva nos países do MERCOSUL; c) poderia haver um efeito do MERCOSUL sobre a negociação coletiva nacional, no sentido de criar uma certa descentralização das negociações nacionais; d) em sentido totalmente contraditório poderia haver alguma possibilidade de centralização das negociações coletivas nacionais por efeito do MERCOSUL; finalmente e) o mais impor-

113. FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Negociação coletiva transnacional. In: Curso de Direito Coletivo do Trabalho. (coord. pelo autor). São Paulo: Ltr, 1998, p. 299.

tante dos efeitos possíveis: uma internacionalização da negociação coletiva, ou seja, o nascimento eventual de uma negociação coletiva regional multinacional. Quanto aos efeitos da negociação coletiva sobre a integração, em síntese, poderiam ser: a) um instrumento (fonte) de harmonização ou aproximação dos sistemas nacionais de negociação coletiva; b) fonte de regulação direta das condições de trabalho e as relações laborais regionais; c) pode operar como instrumento de ajuste ou reconversão das empresas (flexibilização por meio da autonomia coletiva)”¹¹⁴.

Como verificamos na citação acima, a negociação coletiva transnacional já era vista como um instrumento importante num contexto de integração regional, podendo ter esse mesmo destaque na implantação do Corredor. Conforme anotado na época, seu desenvolvimento depende da existência de um sindicalismo transnacional, incentivado pela formação de entidades sindicais no plano regional, da viabilização de reconhecimento dos instrumentos coletivos resultantes no âmbito do direito interno dos países, bem como do desenvolvimento do processo de integração, e, como concluímos ali, é um instituto bastante eficaz para promover a regulação das relações de trabalho e pode ocupar importante papel na solução dos conflitos coletivos do trabalho no âmbito do MERCOSUL e, agora, no âmbito do Corredor.

Em pesquisas mais recentes pudemos encontrar experiências no âmbito da Comunidade Europeia que promove os Acordos Marcos destinados a estabelecer as condutas sociais ou princípios a serem observados nas relações de trabalho é que devem ser entabulados pelas representações, com aplicação mediante diretivas do Conselho da União Euro-

114. BELTRÁN, Ari Possidonio. Os impactos da integração econômica no direito do trabalho: globalização e direitos sociais. São Paulo: Ltr, 1998, p. 243.

peia, conforme o artigo 139 do Tratado de Maastricht¹¹⁵.

Em sua dissertação de mestrado, Aldo José Fossa de Sousa Lima tratou do Acordo Supranacional firmado pelos metalúrgicos do Brasil e da Argentina com a Volkswagen em março de 1999, negociação coletiva transnacional emblemática que tratou de temas relacionados ao intercâmbio de informações, competitividade, solução de conflitos, representação dos trabalhadores nos locais de trabalho e capacitação, com o objetivo de estabelecer os princípios básicos de relacionamento entre capital e trabalho no âmbito do Mercosul.¹¹⁶

Essas experiências possibilitam confirmar o que é difundido pela OIT, por diversas entidades de trabalhadores, por empresas e Estados, ou seja, que a negociação coletiva é um importante e eficaz meio para se conseguir estabelecer um diálogo entre os atores sociais com vistas a solucionar conflitos e estabelecer condições de trabalho dignas.

Entendemos que tanto os Estados como os atores envolvidos no âmbito do Corredor devem adotar uma política de promoção da negociação coletiva, inclusive a transnacional, como meio de prevenir e de solucionar conflitos trabalhistas no âmbito do Corredor. Tal instituto está previsto nas citadas Convenções da OIT, ratificadas em todos os países, está na normatização interna destes e na Declaração Socio-laboral do Mersocul.

Considerações finais

O Corredor Bioceânico é um projeto que guarda uma perspectiva muito grande de desenvolvimento e expansão de oportunidades em uma região complexa e com necessidade de desenvolvimento econômico local. Tais necessida-

115. LIMA, Aldo José Fossa de Sousa. *Negociação coletiva transnacional: o acordo supranacional dos metalúrgicos do Brasil e da Argentina com a Volkswagen*. / Aldo José Fossa de Sousa Lima. – Piracicaba, SP: [s.n.], 2006

116. Idem

des inclusive aparecem de forma possivelmente uniforme nos países que o compõem.

Como objetivos do eixo jurídico do projeto desenvolvido e considerando as principais atividades empresariais atingidas, em especial do lado brasileiro, foram identificar as ocupações e relações de trabalho vinculadas às atividades econômicas existentes ou com potencial para se desenvolverem a partir do Corredor, a natureza do vínculo empregatício e outras modalidades de prestação dos serviços na perspectiva da proteção e promoção dos direitos humanos sociais no âmbito do Corredor.

Nesse contexto, apresentamos os equipamentos jurídicos estatais (Ministério Público do Trabalho, Superintendência Regional do Trabalho, Justiça do Trabalho) e não estatais (sindicatos, cooperativas) existentes no Brasil e as normas internas e internacionais, com destaque para aquelas emanadas pela OIT e Mercosul que dão suporte à proteção e promoção de relações de trabalho dignas no âmbito do Corredor.

Embora as normas estejam conforme as regras básicas reconhecidas internacionalmente, a fragilidade dos equipamentos jurídicos de proteção do trabalho na região de implementação do Corredor Biocênico do lado brasileiro, evidencia a existência de um problema que merece atenção. Com efeito, tanto a ausência nesses locais de Varas do Trabalho, representantes da Procuradoria do Trabalho e da Secretaria do Trabalho, como das representações sindicais, podem servir de facilitadores para a ocorrência de descumprimentos das normas de proteção ao trabalho como também para limitar o desenvolvimento de um diálogo social prévio e permanente durante a implementação do projeto.

Entendemos que as associações, as cooperativas e os sindicatos tem papel fundamental na proteção e promoção dos direitos humanos sociais nesse contexto, inclusive com a utilização de instrumentos como o pacto social e a nego-

ciação coletiva como mecanismos preventivos e aptos para a solução de conflitos trabalhistas que surgirem na implantação do Corredor Bioceânico.

Referências

BELTRÁN, Ari Possidonio. Os impactos da integração econômica no direito do trabalho: globalização e direitos sociais. São Paulo: Ltr, 1998.

BRASIL. Decreto nº 678, de 6 de novembro de 1992. Promulga a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 9 nov. 1992.

BRASIL. Lei 8.212 de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. Diário Oficial da União, 24 julho 1991.

BRASIL. Lei 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Brasília, DF, 25 julho 1991.

BRASIL. Decreto nº 3.321, de 30 de dezembro de 1999. Promulga o Protocolo Adicional à Convenção Americana sobre Direitos Humanos em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais “Protocolo de São Salvador”, concluído em 17 de novembro de 1988, em São Salvador, El Salvador. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 9 nov. 1992.

BRASIL. Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009. Dispõe sobre as atividades de movimentação de mercadorias em geral e sobre o trabalho avulso. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 28 ago. 2009.

BRASIL. Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 02 maio 2012.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 05 jun. 2013.

BRASIL. Lei nº 13.013, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 03 mar. 2015.

BRASIL. Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2018. Institui a Lei de Migração. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 25 maio 2017.

CORDEIRO, Wolney de Macedo. A regulamentação das relações de trabalho individuais e coletivas no âmbito do Mercosul. São Paulo: LTr, 2000.

FÉLIX, Ynes da Silva. Solução dos conflitos coletivos do trabalho: negociação coletiva no âmbito do MERCOSUL. PUC/SP, 2001.

FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Negociação coletiva transnacional. In: Curso de Direito Coletivo do Trabalho. (coord. pelo autor). São Paulo: Ltr, 1998.

LIMA, Aldo José Fossa de Sousa. Negociação coletiva transnacional: o acordo supranacional dos metalúrgicos do Brasil e da Argentina com a Volkswagen. / Aldo José Fossa de Sousa Lima. – Piracicaba, SP: [s.n.], 2006.

MERCOSUL. Declaração Sociolaboral do MERCOSUL de 2015. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/10519-declaracao-sociolaboral-do-mercosul-de-2015-i-reuniao-negociadora-brasilia-17-de-julho-de-2015>. Acesso em: 21 abr. 2021.

MERCOSUL. Declaração de Assunção Sobre Corredores Bioceânicos de 2015. Disponível em: http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/DeclaracionBioceanicos_PT.pdf. Acesso em: 21 abr. 2021.

OEA. Convenção Americana sobre Direitos Humanos de 1969. Disponível em: https://www.cidh.oas.org/basicos/portugues/c.convencao_americana.htm. Acesso em: 22 abr. 2021.

OIT. Convenção nº 98, de 18 de julho de 1951. Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/convencoes/WCMS_235188/lang-pt/index.htm. Acesso em: 13 ago. 2020.

OIT. Negociações Coletivas. Trad. Sandra Valle. São Paulo: LTr – Brasília: OIT, 1994, p. 44. OLIVEIRA, Tito Carlos Machado. Para Além das Linhas Coloridas ou Pontilhadas – Reflexões para uma Tipologia das Relações Fronteiriças. Revista da Anpege, [s.l.], v. 11, n. 15, p.233-256, 2015. Disponível em: <http://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6454>. Acesso em: 21 abr. 2020.

ONU. Declaração Universal de Direitos Humanos de 1948. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2018/10/DUDH.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2021.

ONU. Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais de 1966. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/direitos/sip/onu/doc/pacto1.htm>. Acesso em: 21 abr. 2021.

ONU. Pacto Internacional dos Direitos Cíveis e Políticos de 1966. Disponível em: <https://www.cne.pt/content/onu-pacto-internacional-sobre-os-direitos-civis-e-politicos>. Acesso em: 21 abr. 2021.

RODRIGUEZ, Américo Plá. Derecho colectivo del trabajo en el Uruguay. In: FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa (coord.). Curso de Direito Coletivo do Trabalho. São Paulo: LTr, 1998.

UNIÃO EUROPEIA. Tratado de Maastricht de 1992. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:11992M/TXT>. Acesso em 21 abr. 2021.

WILKE, Erick Pusch (Org.). Apontamentos sobre o Corredor Bioceânico Brasil-Norte do Chile: economia, logística, direito, História e Turismo. Campo Grande, MS: Life Editora, 2022

REFLEXÕES SOBRE A LOGÍSTICA RODO-VIÁRIA DO CORREDOR BIOCEÂNICO CAMPO GRANDE AOS PORTOS DO CHILE

Bayardo Mayorquim Horta Barbosa

Introdução

Antes de adentrarmos no tema concreto deste artigo achamos importante escrever algumas linhas sobre o conceito de corredor logístico e de plataforma logística. Concretamente a palavra corredor designa: lugares ou eixos onde se viabilizam negócios, por meio de investimentos e da constituição de mercados produtores e consumidores; conjunto de rotas de transportes, com suas facilidades, onde convergem as movimentações ou fluxos de carga que entram e saem de sua área de influência; rotas modais e multimodais que viabilizam o transporte em sua área de influência e existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transportes.¹¹⁷



Já o conceito plataforma Logística tem o objetivo de favorecer o aumento e a eficiência nas atividades *inbound* e *outbound* atividades de “entradas” e “saídas” das organizações econômicas, desde o produtor até o consumidor final de seus produtos. As entradas (logística *inbound*) incluem o fornecimento de matéria-prima; as saídas (logística *outbound*), parte final da cadeia de suprimentos, deve garantir a chegada do produto ao seu destino final.

É possível entender que as plataformas logísticas são locais delimitados e situados, estrategicamente, de acordo

117. (GEIPOT, 2002).

com a infraestrutura de modais de transporte e exportação/importação. Possuindo estruturas, zonas e alternativas adequadas para atender a logística de mercadorias. Essas estruturas levam em consideração superfícies terrestres, localização e potencialidade de mercado.¹¹⁸

As plataformas são compostas por operadores logísticos para a realização de tarefas relacionadas à movimentação, armazenagem e distribuição de bens nacionais e internacionais. A intenção é criar uma integração de transportes que aperfeiçoem o escoamento das mercadorias, reduzindo etapas de operações e custos operacionais logísticos.

O corredor que estamos pesquisando é uma rota que atravessará a América do Sul de Leste a Oeste, partindo de Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul, Brasil. A referida atravessará o Paraguai, Argentina até chegar aos portos do Norte do Chile. A proposta, inicialmente, indica que todo trajeto deve ser feito por meio do transporte rodoviário. O importante deste projeto é o fato dele ligar os oceanos Atlântico e Pacífico, a partir do litoral brasileiro, até os portos de Antofagasta e Iquique, no Chile.

Os dados indicam que o fator distância é o grande atrativo desse corredor. Se tomarmos a cidade de Campo Grande como parametro temos as seguintes distancias percorridas de caminhão ou automovel até os portos do Norte do Chile. A contar de Campo Grande (MS) a distância até o porto de Antofagasta, via rodoviária, é de 2.396 km, considerado o trecho Jujuy-Salta. O percurso do corredor, por trecho, de cada país, tem a seguinte composição: Brasil - 430km; Paraguai - 559km; Argentina - 977km; e Chile - 430km .

A Empresa Brasileira de Planejamento e Logística delineou os principais objetivos de um corredor transnacional. A grosso modo ele deve incrementar a conectividade, a competitividade e a integração regional; reduzir tempos médios de viagem e entrega, bem como a variação e os

118. (IMC BRASIL, 2020).

custos de transporte, armazenagem e inventário. Ele deve tornar mais eficiente os movimentos de transportes de passageiros; criar novos fluxos de comércio e investimento, gerar novos empregos, além de promover o desenvolvimento das cadeias produtivas e o crescimento econômico do território. Um corredor deve estimular a articulação e a coordenação entre os agentes locais, levando em conta os interesses dos territórios e de suas populações e promover o turismo e a relação cultural.¹¹⁹

Os parceiros de um projeto transnacional como um corredor ou uma obra de infraestrutura importante precisam estabelecer relações políticas, sociais, culturais e econômicas gerando confiança e eficiência nos entes. É preciso trabalhar muito bem a governança. Ela é fundamental para o sucesso da empreitada. Os estudos sobre obras transnacionais, incluindo corredores comerciais em várias partes do mundo, elencam alguns pontos relevantes que deve estar presente no processo de governança, como estratégia política e econômica; infraestrutura e serviços logísticos modernos; apoio político central e local; apoio acadêmico e medidas aduaneiras integradas.¹²⁰

Vantagens econômicas do Corredor Bioceânico

Uma das principais vantagens do corredor objeto deste estudo refere-se aos custos de operações portuárias, distância, custo e tempo. Em todos esses itens o projeto se mostrou viável, além de possuir imenso apoio da sociedade política e da sociedade civil. No capítulo anterior, por exemplo, é possível ver o esforço dos atores políticos, econômicos e sociais para a empreitada se tornar realidade. O Brasil e o Mato Grosso do Sul tem feito todo esforço para a concretização deste projeto.

119. Epl 2019

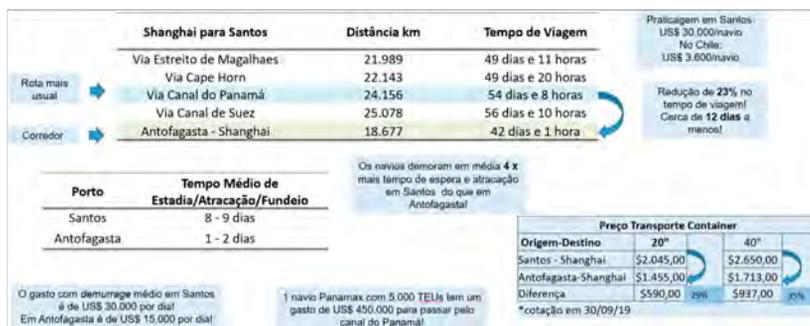
120. EPL, (2019). Partindo dessa premissa, a EPL (2019)

A rota do corredor por Porto Murtinho, como mostram os estudos, tem imensa vantagem estratégica, política e econômica, além de integrar economicamente duas regiões consideradas pobres, o Sudoeste de Mato Grosso do Sul e o Chaco do Paraguai.

O Brasil tem mais de uma rota para chegar a bacia do Pacífico ou vice versa, entretanto, nenhuma delas apresentam as vantagens do caminho por Murtinho e Chaco Paraguai. O trajeto mais usado atualmente é via Estreito de Magalhães, Cap Horn, Canal do Panamá e Canal de Suez com destino em Santos (Brasil). Esse trajeto leva-se quatro vezes mais tempo que a operação por Porto Murtinho até Antofagasta no Chile, que inclusive tem custos bem mais baratos que o Porto de Santos.

O custo de praticagem - a navegação e manobras de navios realizadas por profissionais habilitados - diferem consideravelmente: em Santos, US\$ 30,000/navio; em Antofagasta, US\$ 3,600/navio. O transporte de contêiner (20" = 20 pés; 40" = 40 pés) varia de um porto para outro, com diferenças entre 29% e 35%, respectivamente. Além disso, o custo com gasto com *demurrage* (ou sobreestadia) – multa por tempo excedido no contrato, para embarque ou descarga, o valor em Santos: US\$ 30,000/dia; em Antofagasta: US\$ 15,000/dia. Vejamos a figura () abaixo.

Comparação de rotas, custos e tempo



Fonte: EPL, 2020.

As rotas rodoviárias saindo de Antofagasta e Buenos Aires, ambas com destino à Campo Grande (Brasil), além de outras, utilizadas no tempo presente, quando comparadas com o trajeto por Porto Murtinho, não mostram a eficiência do trajeto por Mato Grosso do Sul, quando o caminho estiver totalmente pronto.

Transporte rodoviário – carga geral

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

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

PNL EPL

Fonte: EPL, 2020

Oportunidades do corredor para Mato Grosso do Sul

As vantagens do corredor para Mato Grosso do Sul são imensas. O Estado oferece variada bolsa de mercadorias e oportunidades. Podemos falar dos insumos do agronegócio, em especial a carne de gado mercadoria que o Estado tem ampla vantagem comparativa. Vejamos a comparação de preços a carne saindo por Porto Murtinho e por outras rotas. A China compra carne de Campo Grande que é embarcada no Porto de Santos, que segue via Canal do Panamá percorrendo 24 mil quilômetros, cujo preço atinge US\$281.85/t. Já pela rota passando por Porto Murtinho a mesma carne originária de Campo Grande, embarcada em navio no Porto de Antofagasta, o valor cai para de US\$253.85/t. Cerca de 10%

abaixo da primeira opção.¹²¹

Vejamos no caso da carne de Campo Grande que vai para o mercado do Chile. Atualmente a exportação de carne para esse país sai de Campo Grande com destino à São Borja-RS. Depois, segue até Santiago-Chile, num total de 4.274 km. O preço medio da carne de Campo Grande que chegará ao Chile, via Porto Murtinho, posta no Porto de Antofogata, num total de 3.532 km, o custo por tonelada transportada é previsto em US\$174.14, cerca de 24% menor que em relação à primeira rota.



Fonte:EPL, 2020.

Falamos das vantagens da exportação de carne. Agora vamos tecer algumas considerações sobre o comércio de derivados de trigo entre o Brasil e seus parceiros de empreitada da América Latina. Na rota analisada o trigo sai da Argentina e vai até Palmas –TO. O primeiro trajeto sairá de San Miguel de Tucumán, Argentina, passando por Foz do Iguaçu e São Paulo, até chegar em Palmas. Na rota passando por Porto Murtinho, o trigo sairá de San Miguel e passará por San Salvador de Jujuy, entrando no Brasil via Porto Murtinho, passando por Campo Grande até chegar a Palmas. Valor final, via Rota Bioceânica: 20% a menos.

121. Fonte: EPL, 2020.

Figura – Importação de derivados de trigo: Argentina



Fonte: EPL, 2020.

O papel de Campo Grande e Porto Murtinho no corredor

A Rota Bioceânica destaca-se por apresentar um caminho mais vantajoso em todas as dimensões. Ademais, a inauguração dessa nova rota como principal via para os mercados asiáticos, claro, impactará toda a logística de exportação e importação de Mato Grosso do Sul.

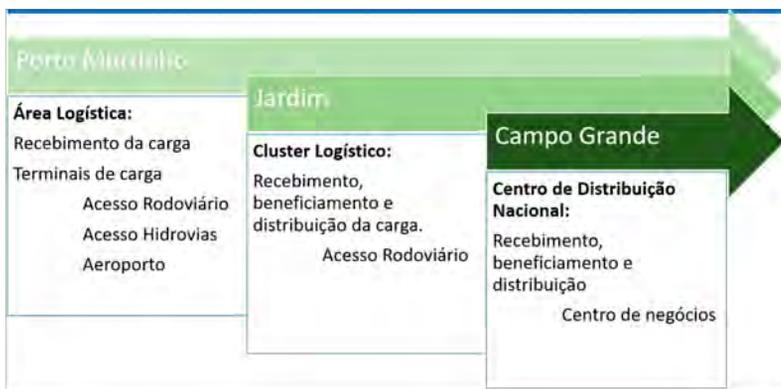
Campo Grande têm um papel de destaque pela oportunidade em se tornar um hub logístico. Na 7ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre o Corredor Bioceânico, em Assunção/Paraguai (abr/2019), o secretário Jaime Verruck da Semagro-Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar e o ministro João Carlos Parkinson, da Coordenação-Geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos, do Ministério das Relações Exteriores discutiram sobre essa questão.

A posição geográfica, aliada aos investimentos em infraestrutura possibilitarão ações para o melhor desenvolvimento logístico. De acordo com estudos feitos pela EPL (2019), Campo Grande poderá se destacar

nos seguintes pontos: melhor região para a concentração de estoques; armazenamento facilitado; localização privilegiada; economia de custos e conectividade multimodal.

A capital poderá se tornar um Centro de Distribuição de produtos vindos da Argentina, Chile e Paraguai, interligando o Centro-Oeste aos portos chilenos. Tanto para produtos de entrada (importação) como os de saída (exportação). Falamos de Campo Grande, entretanto, a rota cruzará importantes cidades da sub-região Sudoeste como Sidrolândia, Nioaque, Jardim, Porto Murtinho e outras cidade próximas do corredor. A Figura 25 mostra alguns benefícios que as cidades de Porto Murtinho, Jardim e Campos Grande poderão reeber.

Figura 25 – Provedores logísticos



Fonte: EPL, 2020.

A EPL (2020) também apresentou custos logísticos para as principais rotas (rodoviárias), tendo como referência a capital do MS.

Custos de transporte – Carga geral

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE
Antofagasta – Campo Grande (via Uruguaiana)	\$ 1.029,81/t
Antofagasta – Campo Grande (via Foz do Iguazu)	\$ 859,45/t
Antofagasta – Campo Grande (via Ponta Porã)	\$ 657,14/t
Antofagasta – Campo Grande (Apenas rodoviário – Corredor Bioceânico)	\$ 520,77/t

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE
Campo Grande – Brasília	\$ 211,31/t
Campo Grande – Goiânia	\$ 174,21/t
Campo Grande – Uberlândia	\$ 158,79/t
Campo Grande – Cuiabá	\$ 150,19/t
Campo Grande – Maringá	\$ 125,81/t

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguazu e São Paulo)	\$ 767,40/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguazu)	\$ 410,66/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia e hidrovia)	\$ 243,22/t

Potencial de redução de custo generalizado de **49%**!

Potencial de redução de custo generalizado de **68%**!

Fonte: EPL, 2020.

Principais exportações de Mato Grosso do Sul

O Mato Grosso do Sul é uma região importante para a produção de *commodities* no país, tendo uma forte influência na exportação. Reconhecido pela sua atuação na produção de grãos como soja e milho, da cana-de-açúcar, eucalipto e também de derivados bovinos. É considerado como um dos celeiros do mundo, tendo a qualidade e confiabilidade percebida por países consumidores de produtos alimentícios como pontos fortes na sua agricultura.¹²²

Em 2019, o Estado somou cerca de US\$ 5,2 bilhões em exportações. A celulose foi o principal produto exportado, representando cerca de 37% do total. O destaque foi o milho que teve um aumento de safra de mais de 409% (BUENO, 2020).

No ano seguinte (2020), o MS apresentou um *superávit* para o comércio exterior de US\$ 3,9 milhões – um valor 38.67% superior ao ano de 2019, com 16,3 milhões de toneladas de produtos exportados (SEMAGRO, 2021).

122. (SEMAGRO, 2020).

Principais produtos exportados: Mato Grosso do Sul (2019).

Posição	Produto Exportado	Percentual (%)	Valor (FOB) US\$
1º	Celulose	37	1,94 Bilhão
2º	Soja	22	1,15 Bilhão
3º	Carne bovina	13	692 milhões
4º	Milho	8,6	450 milhões
5º	Carne de frango	4,6	241 milhões
6º	Farelo de soja	3,6	169 milhões
7º	Minério de ferro	2,7	141 milhões
8º	Demais produtos – Indústria da transformação	2,7	140 milhões
9º	Açúcar	1,3	67,1 milhões
10º	Couro	1,2	65,5 milhões

Fonte: COMEXSTAT, 2019.

Em 2020, dentre os 27 estados brasileiros, o MS chegou à 7ª colocação no valor bruto da produção do agronegócio, estando entre o Rio Grande do Sul e a Bahia, com o montante de R\$ 42,53 bilhões (referente a 5.72% do total brasileiro). No ranking, destaca-se Mato Grosso em primeiro com 17.48%, Paraná em segundo com 12.68% e São Paulo em terceiro com 12.45% (MAPA, 2020).

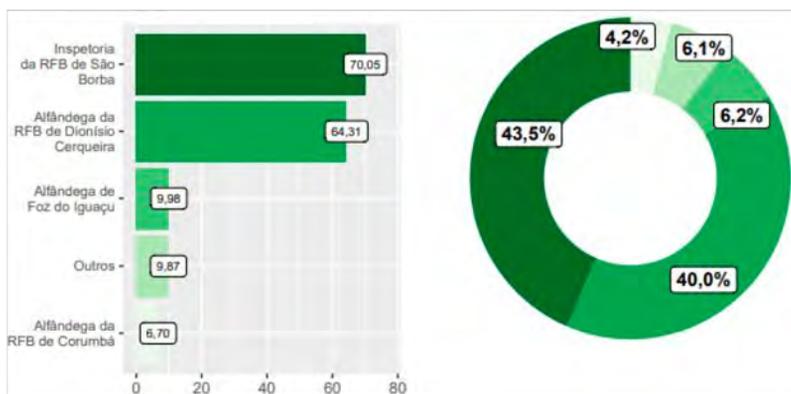
Dos produtos exportados em 2020, três se destacam - ordem decrescente de quantidade de retorno monetário em milhões de dólares. A soja (agricultura), a celulose (agroindústria) e a carne bovina - sem processamento industrial, *in natura* (pecuária), nessa ordem, respectivamente.

É também esperado que as exportações entre MS e Chile aumente 20% para o setor agropecuário. No relatório de oportunidades de estreitamento comercial, é apresentado a carne bovina como segunda maior oportunidade, alcançando valores de US\$ 421 milhões para 180 mil tonela-

das do produto exportado (SEMAGRO, 2019).

Predominantemente, as vias de exportações sul-mato-grossenses para o Chile ocorrem via cidades da região Sul do país, na fronteira com a Argentina. Os principais recintos de exportações da pauta estadual (MS) são São Borja-RS e Dionísio Cerqueira-SC, cujos percentuais (em valores) estão em 43,5% e 40,0%, respectivamente (GRÁFICO 1).

Vias de exportações de produtos do MS para o Chile



Fonte - SEMAGRO (2020)

O Chile é um importante parceiro comercial para o MS, porém, a China é o principal destino das exportações, com cerca de metade do total dos produtos comercializados - 50,5%. Em seguida, a Argentina com 4,6% e os Estados Unidos com 4,1%. É possível perceber que há uma diferença significativa entre o país asiático com os demais (BUENO, 2020).

Em relação às vias de exportação, o MS utiliza 5 principais portos para a exportação da *commodity*, sendo o Porto de Paranaguá (PR), Porto de Santos (SP), Porto de São Francisco do Sul (SC) e os portos secos de Dionísio Cerqueira (SC) e Bauru (SP).

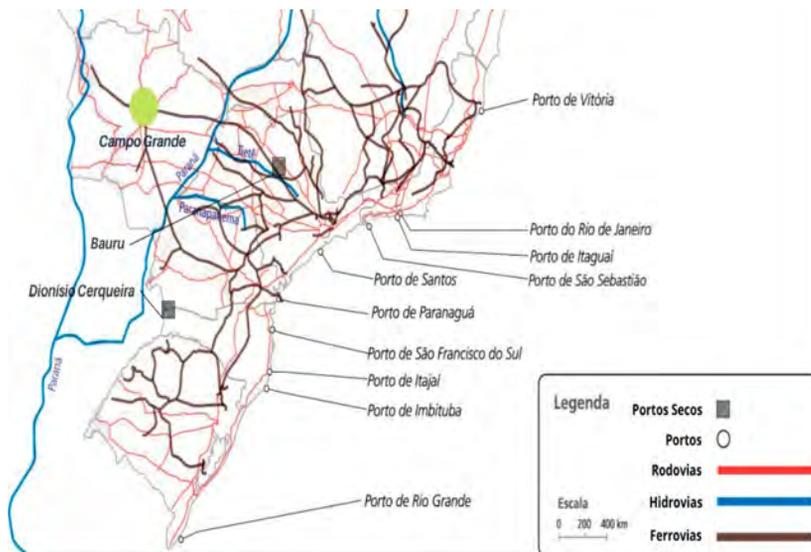
A carne bovina, em especial, tem como principal via

de exportação os portos de Santos e Paranaguá, com 27% e 25% respectivamente. Na sequência, 16% para São Francisco do Sul, 7% para Dionísio Cerqueira (tendo destino à Argentina) e demais 31% a outros portos (ARMÔA, 2020).

Os dados demonstram que o setor da pecuária de corte tende ao crescimento para exportação, mesmo com adversidades. A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo-FIESP, junto ao Conselho Superior do Agronegócio-COSAG, anunciou a projeção de aumento em 27% para o setor, na próxima década – 2030.

Isso representa 12,6 milhões de Tonelada Equivalente Carcaça (medida utilizada para padronizar a pesagem da carne bovina) produzidas, sendo 3,2 milhões de toneladas exportadas. Além do aumento do rebanho (+9%), mesmo com a diminuição das áreas de pastagens (-4%), passando de 179,5 para 172,6 milhões de hectares (ONDEI, 2020).

Figura 27 – Campo Grande e as principais vias de exportação



Fonte - SEMAGRO (2020)

Porto Murtinho e a infraestrutura

Em 2015 foi criado o Programa de Estímulo à Exportação ou Importação pelos Portos do Rio Paraguai (PROEXP) pelo Governo do Estado, para impulsionar o escoamento de grãos pelo Rio Paraguai. O programa teve sucesso, no qual os incentivos fiscais ajudaram a reduzir os custos de transporte, fazendo os produtos do Estado mais competitivos e conquistando novos investimentos (ANDRADE, 2019).

Segundo o Secretário da Semagro, Jaime Verruck, o Programa lançado em 2015 tem apresentado bons resultados. Como exemplo foi a inauguração do porto pertencente ao Grupo FV Cerais, em 2020 (A CRÍTICA, 2021).

À época, o terminal portuário da APPM-Agência Portuária de Porto Murtinho era o único em funcionamento. Atualmente, Porto Murtinho têm dois portos em operação: APPM-Agência Portuária de Porto Murtinho e a FV Cereais.

Em breve novos grupos deverão instalar outros portos. A cidade é vista como fundamental para concretizar a integração do corredor ligando o Atlântico – Pacífico. E vem recebendo obras governamentais, além de investimentos privados, sendo chamada de “Nova Paranaguá” em referência a expectativa dela se tornar um novo pólo exportador.

Um dos grupos que em breve se instalará em Porto Murtinho é o *Navios South American Logistics* (Argentina). Segundo a empresa, esse investimento será de R\$ 110 milhões, e contará com uma estrutura de três tanques de combustíveis com 15 mil m³ cada, três silos e um armazém com capacidade de 80 mil toneladas de grãos, podendo receber três barcas por vez.

Cabe destacar os recentes dados apresentados pela Semagro. Nos últimos anos a cidade exportou “sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens; ferro fundido, ferro e

aço; sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento”, além do principal produto em volume: a soja (A CRÍTICA, 2021).

Agência portuária de Porto Murtinho

A APPM é um terminal hidroviário de transbordo e armazenamentos de Cargas que opera desde 2001. Os fundadores da empresa não são os atuais proprietários. A empresa é administrada pelo grupo argentino Vicentine, voltando a operar em 2016. Em 2018 foram transportadas 600 mil toneladas de soja. No ano seguinte o contrato atingiu a marca de 1 milhão de toneladas para serem escoados, o que fez o terminal estudar ampliações em capacidade e armazenagem. A capacidade de escoamento da empresa portuária é de até 300 toneladas por hora (SIQUEIRA, 2020).

Para o ano de 2020, foi estimado pela APPM o equivalente a 500 mil toneladas de grãos. Com a expectativa de melhoria de suas atividades para 2021 o incremento de mais 200 mil toneladas, totalizando 700 mil toneladas. Porém, a estiagem que tem ocorrido desde o ano de 2020 prejudicaram as novas metas.

Os principais produtos embarcados pelo terminal são a soja (Argentina) e vergalhões (Bolívia). No passado, a empresa enviou cal hidratada ao Paraguai e recebeu Uréia (Uruguai) e Cevada (Argentina). Mas atualmente só tem transportado soja.

Com capacidade estática para armazenar 18 mil/t de grãos, a soja recebida vem dos municípios num raio de 400 km. São eles: Antônio João, Bela Vista, Bonito, Caracol, Maracaju e Ponta Porã.

De acordo com Diego Valmaceda, supervisor administrativo da APPM, a empresa tem capacidade de receber qualquer produto a granel, além de *bigbags* (embalagens flexíveis) e estivados, exceto líquidos. Também existe a autorização para

o embarque de animais vivos, o que ainda não se consolidou.

O terminal gerencia os embarques calculando em diversos pontos a profundidade do Rio Paraguai e assim definir a capacidade de transporte nas barcaças.

O percurso até a Argentina tem duração de 1 semana, mas em períodos de seca a viagem pode durar até 15 dias. E depende para qual porto será o desembarque, pois o destino pode variar. O número de navios também pode alterar. No mesmo exemplo, o supervisor explica que na seca, de 20 navios, o comboio cai para 4 a 5.

Grupo FV cereais

O Grupo FV Cereais acreditando na potencialidade produtiva de Mato Grosso do Sul e no local estratégico de Porto Murtinho às margens do Rio Paraguai, iniciou suas atividades em 2020, enxergando a oportunidade de sanar uma estrutura escassa de escoamento das safras de grãos. Investindo um total de R\$ 110 milhões, a empresa abrange 50 hectares com 26 hectares de área construída (GRUPO FV CEREAIS, 2020).

O motivo mais relevante para sua instalação no município foi a criação do PROEXP, pelo governo de MS, que estimulou as exportações via portos no Rio Paraguai. De acordo com Osvaldo Filho, gerente de operações portuárias da FV Cereais, o programa não exigiu venda de soja e milho para o mercado interno na proporção de 60% e exportação de 40%. Houve também o crescimento da demanda de exportação grãos no Estado e a redução dos embarques por outras cidades portuárias, como Ladário e Corumbá (entrevista em jul/20).

A FV Cereais utiliza o terminal para embarque de produtos a granel como a soja, milho, farelo e açúcar. As origens destes produtos são de vários municípios de MS que distam até 400 km de Porto Murtinho e seu destino princi-

pal é a Argentina. A empresa pretende ainda importar fertilizantes vindos da China até 2021, e que por enquanto focam em aumentar a exportação dos atuais produtos.

A capacidade estática da empresa é de 30 mil toneladas, com a possibilidade de dobrar essa capacidade em 2021, o que não ocorreu. Sua capacidade total de embarque por ano chega a 1,5 milhão de toneladas com um fluxo de embarque próximo a 1000 t/h e recepção de 600 t/h. O controle de qualidade é feito através de secadores automatizados instalados nos silos de armazenagem, eles controlam a umidade e mantém a temperatura adequada aos grãos.

Com a instalação em Porto Murtinho, o Grupo FV espera economia na exportação de grãos, pois o preço do frete fluvial é inferior ao preço do frete rodoviário, fazendo com que o modal aquaviário se torne mais competitivo. A empresa destaca também a influência da construção da ponte binacional, que possibilitará a exportação de mais produtos com destino ao Chile.

Em 2020 o Porto movimentou 238.500 toneladas de soja. Já em 2021 as metas estão aquém do esperado: 218.000 toneladas até setembro. Reflexo da falta de chuvas durante o ano, nas cabeceiras do rio.

Desta forma, os investimentos previstos para 2021 foram revistos. O baixo nível do rio tem prejudicado a navegabilidade, diminuindo a frequência das viagens e o volume de carga transportada. Outra informação sobre o porto: não opera com transportes de contêineres.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT iniciou uma licitação com o objetivo de contratação de uma empresa para executar estudos de projetos de engenharia do contorno rodoviário Norte do município.

A obra do trecho alternativo fará a ligação da cidade à ponte binacional, unindo (via rodoviária) Porto Murtinho (Brasil) à Carmelo Peralta (Paraguai). O contorno inicia na

BR- 267, com cerca de 13,1 km de extensão de pista simples e acostamento ao longo do trecho (MÁRIO, 2020).

Nesse trajeto será erguido um Centro Integrado de Controle de Fronteira (lado brasileiro), distando cerca de 3 km da fronteira entre Brasil e Paraguai. O objetivo deste Centro é combater os crimes organizados, além do tráfico de drogas, intensificando a integração de agente de segurança pública e melhorando o monitoramento na fronteira brasileira. A Figura 33 ilustra o trajeto do contorno rodoviário da cidade de Porto Murtinho.

Ainda conforme o edital, o total do custo da contratação dos projetos para o contorno rodoviário está orçado em torno de R\$3,6 milhões e a empresa contratada terá o prazo de 520 dias da elaboração dos estudos à entrega final dos documentos (MÁRIO, 2020).

Nesse trecho deverá ser implantado uma Aduana Integrada, com os seguintes órgãos: Receita Federal, Polícia Federal, Iagro, Ministério da Agricultura. São instituições federais e estadual, integrando ações de fiscalização e controle, cujos investimentos serão dos Governos Federal e Estadual.

Contorno viário de Porto Murtinho

A BR-267 em MS tem início na divisa com o estado de São Paulo e finaliza na entrada da cidade de Porto Murtinho. Antes os caminhões atravessavam parte do centro do município, e causavam um imenso transtorno no trânsito da cidade, enquanto esperavam para descarregar nos terminais portuários.

Os caminhões tinham que dividir a pista com o trânsito urbano, além de ciclistas e pedestres, atrapalhando até mesmo áreas comerciais e residenciais. Essas ocupações no entorno das vias causavam problemas aos moradores e ao comércio local. Por causa dessas interferências e pela pro-

jeção no aumento das exportações e instalação (prevista) de novos portos, foi construído o contorno viário de Porto Murтинho, de acordo com o DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

A obra foi inaugurada em 10/fev/21. Com a inauguração do trecho (fev/2021), o Departamento espera a melhoria no tráfego, maior segurança e a melhoria da logística no escoamento de produtos. Além da redução no tempo de permanência dos motoristas na rodovia. O investimento na obra foi de R\$25,2 milhões em recursos do Fundersul-Fundo de Desenvolvimento Rodoviário de Mato Grosso do Sul.

O contorno rodoviário atende aos portos do Grupo FV Cereais e APPM e, futuramente, Docas e Saladeiro (estes ainda com previsão para serem construídos). A rota alternativa segue pela parte externa da cidade, paralela à construção do dique, contornando em direção aos terminais, cobrindo um trecho de 7,19 km.

A Figura 34 mostra a visão aérea de Porto Murтинho, onde é possível identificar as águas do Rio Paraguai em traçado amarelo, a antiga rota de escoamento dos caminhões em vermelho e o novo percurso alternativo em azul.

Corredores rodoviário e hidroviário



Fonte: EPL, 2020.

O Rio Paraguai é o principal meio fluvial da região, sendo via de saída da produção de milho, soja, minério de ferro e manganês do Centro-Oeste. Com uma extensão de 2681 quilômetros, e uma profundidade que varia em torno de 2,5 a 4 metros, o rio é navegável em 90% de seu percurso. Além do Brasil, ele corta territórios do Paraguai, Argentina e Bolívia (RIBEIRO; RAMOS, 2014).

O escoamento da produção de MS se dará através dessa região, integrando a Rota Bioceânica. Porto Murtinho está às margens do Rio Paraguai. A cidade vem passando por um “boom” econômico com investimentos do setor público e privado, recebendo importantes empreendimentos que serão benéficos ao seu desenvolvimento.

Já os portos que não dependem do Rio Paraguai, como o de Santos e Paranaguá, tem mais opções de trajetos para o escoamento de seus produtos. Por exemplo, há diversas rotas marítimas que os navios podem percorrer partindo do Porto de Santos até o destino final na China. A escolha por qual rota percorrer depende, além da distância e tempo de viagem, de variáveis logísticas como custos de transporte, armazenagem, movimentação, estoque, manutenção e entre outros.

Rotas terrestres estimulam o comércio de produtos de maior valor agregado, além de criar acesso de produtos brasileiros, paraguaios, argentinos e chilenos à Ásia, Costa Oeste das Américas e até a Oceania, com uma maior eficiência. Vale destacar que facilitaria o acesso de produtos chineses às regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste do Brasil (EPL, 2020).

Esse é um desafio importante. O corredor atravessará todo Estado de MS. Mas este estudo objetiva conhecer com algum de profundidade o trecho entre Campo Grande e Porto Murtinho. Inclua e principalmente os gargalos do transporte rodoviário, entre eles, então a problemática das aduanas.

O trabalho das adunas é fundamental. Daí merecer algumas considerações que julgamos importante, notadamente porque o corredor cortará quatro países todos dotados, claro, de adunas próprias, portanto regidas por Leis, Decretos, cultura e métodos de trabalho específicos.

O papel das aduanas no sucesso do corredor

Estudos realizados pelo governo brasileiro, por meio da (EPL,2020), defende que as aduanas funcionem na fronteira do conhecimento tecnológico. Os agentes precisam dominar a linguagem das comunicações modernas. Esse é um desafio para os motoristas e outros atores que trabalham em torno das aduanas. As integrações aduaneiras aliadas ao processamento digital de toda tramitação podem reduzir significativamente o custo de um caminhão parado.

Portanto, é extremamente necessário que Brasil, Argentina, Paraguai e Chile possuam acordo comum nesse quesito, que sem sobra de dúvida, é um gargalo muito relevante para a implantação do Corredor Bioceânico. Alguns estudiosos do assunto recomendam que as aduanas tenham informatização e monitoramento da carga em tempo real; análise de risco antecipada e operador econômico autorizado; inspeção única e coordenada na fronteira – Centro de Controle Integrado; integração digital dos sistemas aduaneiros e maior cooperação internacional; participação do setor privado nas soluções; e porto Seco – operação privada de uma aduana com potencial concessionável.¹²³

Para se ter uma ideia da importância das aduanas, por exemplo, dados divulgados pela (EPL, 2019) Atendidas todas as exigências para a integração transnacional, esse de-

123. (EPL, 2020).

envolvimento só terá seu “aprofundamento da integração” (EPL, 2020), se houver multimodalidade desenvolvida; centros logísticos criados (hubs); articulação de interesses econômicos; geração de empregos de qualidade; novos fluxos de comércio e investimentos; internacionalização de empresas mais sinergia entre as empresas da região; formação de clusters agrícolas, industriais e manufatureiros; exploração de novos mercados regionais e internacionais; parcerias comerciais e produtivas, integração de cadeias de valor, ganhos de escala e aumento da competitividade ; aumento do turismo, intercâmbio cultural e fortalecimento da identidade regional; redes empresariais e universitárias desenvolvidas.¹²⁴

Esse conjunto de normas, regulamentos e métodos comuns de trabalho na prática tendem a reduzir substancialmente os custos do transporte rodoviário. Trabalho realizado pela EPL (2019) sobre o tema confirma que as disparidades dos custos do transporte em aduana não integrada outras modernas e integradas . Vejamos alguns casos: A aduana não integrada pode custar para um caminhão parado por tonelada de carga algo em torno de R\$ 3.373,80, além de uma demora de até 72 horas. Já a aduana integrada o custo médio por caminhão parado pode ficar em torno de R\$ 281,15, com uma demora de apenas seis horas.

Os órgãos (agentes) de fiscalização e receita dos 4 países precisarão padronizar os processos de verificação das cargas. A aduana integrada de Paso de Jama (Argentina-Chile) pode servir de referência. O trâmite e desembaraço das cargas entre os dois países é considerado moderno e eficiente.

124. EPL 2019

Referências

ALMEIDA, C. A.; SELEME, R.; CARDOSO-NETO, J. Rodovia transoceânica: uma alternativa logística para o escoamento das exportações da soja brasileira com destino à China. *Revista Economia e Sociologia Rural*, Brasília, v. 51, n. 2, jan./jun. 2013.

ANDRADE, M. Investimentos em logística transformarão Porto Murtinho na nova Paranaguá de MS. Disponível em: <<https://m.msnoticias.com.br/editorias/geral-ms-noticias/investimentos-em-logistica-transformarao-porto-murtinho-na-nova/90285/>>. Acesso em: 04 de jun. 2020.

ARMÔA, M. Comissão Mista Brasil – Paraguai aprova resultado da licitação da ponte sobre o Rio Paraguai. 2020. Disponível em: <<http://www.semagro.ms.gov.br/comissao-mista-brasil-paraguai-aprova-resultado-da-licitacao-da-ponte-sobre-o-rio-paraguai/>>. Acesso em: 18 de mai. 2020.

ARMÔA, M. Cronograma da Rota Bioceânica segue com obras em ritmo acelerado no Paraguai. 2019. Disponível em: <<http://www.semagro.ms.gov.br/cronograma-da-rota-bioceanica-segue-com-obras-em-ritmo-acelerado-no-paraguai/>>. Acesso em: 29 de mai. 2020.

ASATO, T. Andrade; GONCALVES, D. F.; WILKE, E. P. Perspectivas do Corredor Bioceânico para o Desenvolvimento Local no estado de MS: o caso de Porto Murtinho. *Interações (Campo Grande)*, v. 20, n. spe, p. 141-157. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122019000500141&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 01 de set. 2020.

BENITES, M.; MAMEDE, S.; CENTENO, C. V.; ALVES, G. L. Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. *Interações (Campo Grande)* vol.20, n. pp.267-284. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122019000500267&lng=en&nrm=iso>. ISSN 1984-042X.. Acesso em: 29 de jun. 2020.

BUENO, S. Exportações do Mato Grosso do Sul. Disponível em: <<https://www.fazcomex.com.br/blog/exportacoes-do-mato-grosso-do-sul/>>. Acesso em: 12 de jul. 2020.

CAMPOS, L.; FARIA, A. Rota Bioceânica – O que é e seus impactos diretos e indiretos. Disponível em: <<https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos/>>. Acesso em: 25 de jun. 2020.

COMEXSTAT. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>>. Acesso em: 12 de jul. 2020.

GEIPOT. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes. Corredores Estratégicos de Desenvolvimento. Relatório final. Brasília: Janeiro de 2002.

GRUPO FV CEREAIS. Terminal Portuário. Disponível em: <<https://www.grupofvcereais.com.br/porto>>. Acesso em: 02 de jul. de 2020.

IBGE. Disponível em <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ms/>>. Acesso em: 20 de set. 2021.

IMC BRASIL, Blog Inteligência de Riscos. Plataformas logísticas: o que são e como funcionam. Disponível em: <<https://www.inteligenciaderiscos.com.br/plataformas-logisticas-o-que-sao-e-como-funcionam>> Acesso em: 27 de jul. de 2020.

MÁRIO, Jones. Porto Murtinho terá atalho de 13 km até ponte que vai consumir Rota Bioceânica. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/porto-murtinho-tera-atalho-de-13-km-ate-ponte-que-vai-consumir-rota-bioceanica>>. Acesso em: 27 de ago. 2020.

MATO GROSSO do Sul como um todo, mas, em especial, a região sudoeste, entrar em ebulição econômica. Disponível em: <<http://www.acritica.net/entrevistas/mato-grosso-do-sul-como-um-todo-mas-em-especial-a-regiao-sudoeste/382534/>>. Acesso em: 02 de jun. 2020.

PARKINSON, C. J. C. Corredor Rodoviário Bioceânico: desafios e oportunidades. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento/download/80edc335-0e9b-4b15-8b5e-89b5cd5487d6>>. Acesso em 28 de jul. de 2020.

RIBEIRO, J. H.; RAMOS, E. Hidrovia do Rio Paraguai é vital para o povo e para a economia da região. Disponível em: <<http://g1.globo.com/natureza/noticia/2014/08/hidrovia-do-rio-paraguai-e-vital-para-o-povo-e-para-economia-da-regiao.html>>. Acesso em: 06 de set. 2020.

SEMAGRO. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. Oportunidades de estreitamento comercial – Mato Grosso do Sul x Chile, 2020.

SEMAGRO. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. Comércio Bilateral – Mato Grosso do Sul x Chile, 2020.

SEMAGRO. Disponível em: <<https://www.semagro.ms.gov.br/>>. Acesso em: 8 de set. 2021. SIQUEIRA, R. Seis consórcios entram na disputa para construir a ponte de Porto Murtinho. 2020a. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/seis-consorcios-entram-na-disputa-para-construir-a-ponte-de-porto-murtinho>>. Acesso em: 20 de mai. 2020.

SIQUEIRA, R. Novo terminal portuário de Porto Murtinho começa a operar em fevereiro. 2020b. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/novo-terminal-portuario-de-porto-murtinho-comeca-a-operar-em-fevereiro>>. Acesso em: 21 de mai. 2020.

SIQUEIRA, R. Agronegócio pode garantir R\$ 40,5 bilhões de faturamento ao MS neste ano. 2020c. Disponível em: <<http://www.acritica.net/editorias/agropecuaria/agronegocio-pode-garantir-r-405-bilhoes-de-faturamento-ao-ms-neste/447798/>>. Acesso em: 01 de jul. 2020.

VIEGAS, A.. Paraguai deve investir US\$ 700 milhões para pavimentar região de Chaco e viabilizar rota bioceânica. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/paraguai-deve-investir-us-700-milhoes-para-pavimentar-regiao-do-chaco-e-viabilizar-rota-bioceanica.ghtml>>. Acesso em: 14 de mai. 2020.

CORREDOR BIOCEÂNICO E AS POTENCIALIDADES COMERCIAIS PARA MATO GROSSO DO SUL *125

Prof. Dra. Luciane Cristina Carvalho

Introdução

O presente artigo tem a finalidade de proceder pré-diagnóstico sobre as potencialidades e oportunidades do corredor bioceânico, notadamente na questão comercial de Mato Grosso do Sul com os países integrantes da Rota Bioceânica, que ligará o Brasil aos portos do Norte do Chile.



Por se tratar de um corredor rodoviário, apesar de também haver estudos sobre a ferrovia bioceânica, fundamenta-se no processo de integração regional, visto que a rota, em uma de suas versões acordadas por meio da declaração de Assunção (2015), cortará Mato Grosso do Sul, tendo Campo Grande como referência, e segue ao Paraguai, Argentina e Chile.

Além da integração dos países vizinhos, também facilitará o trânsito do comércio exterior dessas regiões para o mercado asiático, em que terá redução do tempo de transporte em até 17 dias, além disso, também encurtará o trânsito para a Oceania e Costa Oeste dos Estados Unidos. Tal realização é importante, pois possibilitará maior abertura ao comércio de Mato Grosso do Sul, garantindo, assim, competitividade a seus produtos. O corretor bioceânico rodovi-

125. Este capítulo contou com a participação dos alunos bolsistas Arianne Hiran e José Paulo Nogueira

ário terá 2.396 quilômetros contando de Campo Grande.

Dado a dinâmica da globalização, as atividades produtivas se aceleram a cada dia e por isso a Rota de Integração Latino-americana (Rila) torna-se uma alternativa de encurtamento de caminho e de tempo as transações internacionais, no que tange as exportações e importações. Além do encurtamento de distâncias, é possível dizer que haverá redução de custos e otimização das atividades. Por isso, o estudo sobre as potencialidades econômicas que podem ocorrer devem ser diagnosticadas e estimuladas.

Justifica-se ainda, pois ao longo do corredor no trecho Campo Grande a Porto Murtinho existem vários municípios que podem e devem ser beneficiados pelo Corredor integrando suas economias a essa imensa janela de oportunidades que cortará a sub-região sudoeste. Os municípios são Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes, Porto Murtinho e Jardim.

Para o município de Campo Grande, capital que explora diversos negócios como agronegócio e a produção industrializada, a Rila surge como uma importante alternativa logística, além de possibilitar competitividade para os produtos produzidos no Centro-Oeste e no Mato Grosso do Sul. Segundo a Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso do Sul (FIEMS - (2019) o Mato Grosso do Sul tem potencial para movimentar cerca de 1,5 bilhões/ano em exportações de produtos como: carne, couro, farelo de soja, entre outros produtos produzidos no estado.

Além da produção, a Rila vai permitir o desenvolvimento de atividades no setor de serviços, como, por exemplo, o turismo. Com o corredor há melhores condições de viagem em todo trecho da rota. No caso de Mato Grosso temos Bonito e Pantanal. Nos demais países existem muitas potencialidades turísticas que vão permitir o turista conhe-

cer, por meio rodoviário.

Por isso, o estudo de diagnóstico das potencialidades econômicas e de comércio é importante, pois dessa forma traz benefícios diretos e indiretos a todas as cidades que estão envolvidas no processo de construção do referido.

O corredor é um projeto para interligar o oceano Atlântico e o oceano Pacífico, além de promover a integração regional entre os países do cone sul por onde passará o corredor. Os municípios beneficiados com a obra de integração 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).

Para a realização desse projeto será necessário algumas obras, tais como a construção de uma ponte de ligação entre o município de Porto Murtinho-BR e Carmelo Peralta -PY, além de uma grande parte de pavimentação de estradas de terra no Paraguai e a duplicação de rodovias brasileiras. No que tange a construção da nova ponte ligando os dois países informamos que a construção da referida já começou com prazo de conclusão para 2026.

Além do corredor rodoviário há vistas para melhorar as condições do modal fluvial. Nesse sentido, estão sendo instalados quatro portos na cidade de Porto Murtinho, município considerado como muito relevante para o projeto do corredor bioceânico.

Como já descrito acima, o corredor rodoviário irá até os portos do Chile para alcançar o mercado asiático em menor tempo que os demais portos do Brasil. Dessa forma, a cidade de Porto Murtinho é entrada e saída do Brasil para este destino. No entanto, cabe-se dizer que a participação do Chile é

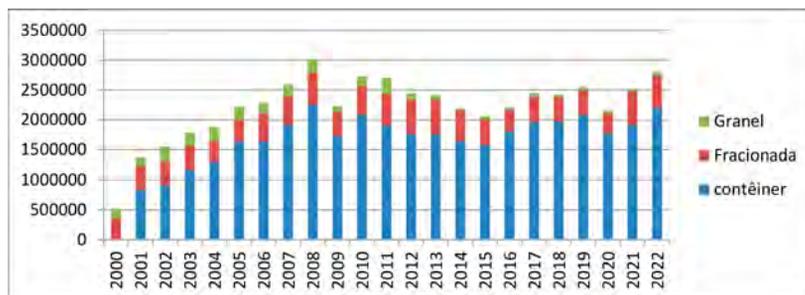
fundamental, pois conta com ótima infraestrutura portuária. A ideia é utilizar os portos de Antofagasta e de Iquique.

Conforme as informações do site do porto de Iquique o mesmo está localizado na região de Tarapacá, no litoral norte do Chile, e está voltado para o Oceano Pacífico. Esta localização privilegiada faz com que seja a entrada e saída natural do cone central da América do Sul, e de lá para os mercados internacionais.

O porto é administrado pela Empresa Portuaria Iquique (EPI) que é uma empresa estatal, com ativos próprios e por prazo indeterminado, que se vincula ao Governo do Chile por meio do Ministério dos Transportes e Telecomunicações. Sem prejuízo do anterior, o controle da sua gestão é efetuado pelo Sistema das Empresas Públicas (SEP), cujo conselho nomeia os seus administradores.

Conforme os dados da empresa Puerto Iquique (2023) os tipos de carga transacionada são contêineres, cargas fracionadas e granel. Como se pode observar no gráfico abaixo, a carga de contêiner foi responsável por 79% da movimentação geral em 2022 representando aumento de 20/22 de 76%. Em contrapartida, a carga fracionada apresentou queda de 4,6% 22/21 e a granel aumentou cerca de 52,9% em relação a 2021.

Gráfico 1: Tipo de Carga movimentada no Porto de Iquique de 2000-2022.



Fonte: <https://epi.cl/la-empresa/estadisticas/tipo-de-carga/>

O Porto de Iquique em seu plano de desenvolvimento possui proposta argumentada tecnicamente para o desenvolvimento da infraestrutura portuária, conectividade rodoviária e ferroviária do sistema portuário estadual com vistas ao ano de 2030.

O outro porto do Chile é o porto de Antofagasta que, conforme o site do porto, a Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA) está localizada na América do Sul, especificamente na região de Antofagasta, no Chile, uma área estratégica que faz fronteira com o noroeste da Argentina, uma parte da Bolívia e do Oceano Pacífico. E, também tem proximidade com vários centros de mineração, tais como: Escondida, Zaldívar, Codelco, SQM, Sierra Gorda, Lomas Bayas, entre outros.¹²⁶

Os serviços portuários referem-se a docagem para navios e carga, no qual consiste agendamento prévio conforme as características do navio, tipo de carga e turno operacional, dessa forma ocorre o planejamento de embarque. Sendo assim, garantem a amarração-desamarração e segurança dos navios enquanto estão atracados nos locais de concessão.

Porto Murtinho e Campo Grande são cidades-chave para o corredor bioceânico

A cidade de Porto Murtinho está posicionada na fronteira com o Paraguai e estar em uma posição tática para o desenvolvimento do Corredor Bioceânico. Possui uma extensão territorial de 17.505 km², representando 4,90% da área do Estado

126. Puerto de Antofagasta. Chile, 2023. Disponível em: <https://www.anfport.cl/>.

Com uma população de aproximadamente 17.298 pessoas, sendo que 35% vive no meio rural e 65% no urbano. O município apresenta PIB per capita de R\$ 19.037,10 segundo o último censo realizado em 2017. A cidade possui IDH de 0,666 representando um índice médio de desenvolvimento.

No contexto histórico, Porto Murtinho teve importância para o desenvolvimento econômico do Mato Grosso do Sul, pois seu Porto foi fundamental para a prosperidade de diferentes ciclos econômicos, entre eles, tanino, erva-mate, carne salgada e couro

De acordo com Viegas (2019) já está em operação um porto hidroviário para o escoamento da soja do Estado que totalizou no primeiro semestre de 2019 o escoamento de 226,5 mil toneladas, com receita de US\$ 76,059 milhões.

Além deste terminal, em Murtinho, já em operação, há outros três projetos de novos Portos no rio Paraguai em andamento. Um é o da empresa sul-mato-grossense Itahum Export, do grupo FV, que tem sede em Dourados.

Conforme Viegas (2019) o grupo, que já tem seis unidades de recebimento, beneficiamento, armazenamento e comercialização de produtos como soja e milho no mercado interno, construiu em Porto Murtinho seu primeiro terminal portuário que já está em funcionamento desde 2020.

Já em 2020 o grupo FV Cereais iniciou o trabalho e potencializou o escoamento de parte da produção do Estado. Estima-se que mais de 20% de toda a soja exportada pelo estado tenha passado pelo complexo portuário dos murtinhenses. (VIEGAS,2019).

De acordo com um dos proprietários do grupo FV,

Peter Ferter o investimento nesta primeira fase do empreendimento é de R\$ 56 milhões. Em um segundo estágio, será implantada uma estrutura para a importação de fertilizantes, de modo a otimizar a estrutura de transportes, permitindo que caminhões carregados com grãos e açúcar descarreguem sua carga para embarque no porto e retornem levando fertilizantes para os produtores. Somente com a operação da primeira fase do projeto, o investidor espera um movimento de aproximadamente 200 caminhões por dia no município. (VIEGAS,2019).

Ainda sobre as implantações de portos em Porto Murtinho, também foi construído um estacionamento para caminhões e carretas da distribuidora Mecari, investimentos de R\$ 16 milhões, numa área de 35 hectares com a capacidade inicial para 400 rodotrens. Cabe-se destacar que essa iniciativa contribuiu para reduzir o trânsito dentro da cidade e, por outro lado, garante melhores condições de aguardo para liberação da carga.

Já Campo Grande é considerada o terceiro maior e mais desenvolvido centro urbano da região Centro-Oeste, possui 910 mil habitantes. Conhecida como a 28^a melhor cidade do país em infraestrutura, fator este decisivo na atração de investimentos. Se situa geograficamente próximo da fronteira do Brasil com Paraguai e Bolívia. Localiza-se na latitude de 20°26'34" Sul e longitude de 54°38'47" Oeste.

A capital Campo-Grandense é vista como estratégica do ponto de vista dos negócios. Dessa maneira, as negociações, as visitas de empresários com a prefeitura e estado acontecem na capital. Inclusive, houve uma iniciativa do município com a criação um escritório de negócios cha-

mado de CGR Business Space trata-se de um escritório Internacional cujo objetivo é divulgar e promover Campo Grande no exterior e está acessível ao empresário que deseja exportar, importar ou conhecer melhor o comércio internacional.

Políticas Públicas Impulsionadora do Corredor Bioceânico

A Rota Bioceânica surgiu no contexto de incentivos fiscais a importação e exportação do país. Assim, foi possível que o governo do estado do MS executasse a pauta de infraestrutura em conjunto com o empresariado que decidiu investir na região, como, por exemplo, a estrutura de estacionamento da iniciativa privada que terá a função de organizar os caminhões nos portos de Porto Murtinho.

No contexto de integração fronteiriça é essencial que a segurança nacional seja estabelecida por meio de políticas públicas abrangentes que solucionem as demandas sanitárias e alfandegárias. Deste modo, instituir um regramento específico da Bioceânica orientado pelos países participantes será fundamental para garantir pequenos investimentos ao longo do percurso, além de dar segurança as pequenas benfeitorias já concluídas na região.

Nesse sentido, é importante destacar as políticas públicas que estão sendo implementadas para contribuir com a construção do Corredor bioceânico. No que se refere aos investimentos direcionados ao empreendimento têm-se instituições apoiaram financeiramente o projeto do corredor biocênico, são elas: Corporação Andina de Fomento (CAF); Fundo Financeiro para o Desenvolvimento

da Bacia do Prata (FONPLATA); Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) – R\$ 100 milhões; Itaipu Binacional (lado paraguaio) – 75 milhões de dólares para a construção da ponte entre Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta (PY), mais R\$ 28 milhões para estudo ambiental e o projeto final de engenharia da ponte; Recursos da União – R\$ 89 milhões, aportados por emendas parlamentares ao Orçamento da União e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para execução de obras do entorno de Porto Murtinho como um anel viário, a recuperação de estradas, pontes de concretos em áreas alagáveis e novos terminais portuários e Governo do Paraguai – R\$ 400 milhões em pavimentação asfáltica até a divisa com a Argentina. Além, claro, de outras articulações políticas.

Comércio de Mato Grosso do Sul com Países Integrantes do Corredor Bioceânico

No caso de Mato Grosso do Sul, as principais cidades protagonistas do corredor são Campo Grande e Porto Murtinho. O Estado tem importante papel no comércio internacional e vantagem com relação à produção de alimentos. O que faz com que estreite sua relação com diversos países, inclusive com os países asiáticos que necessitam que grande volume de alimentos e proteína animal.

Dessa forma, apresenta-se o fluxo do comércio internacional de MS com o mundo de 2005 a 2020.

Gráfico 1: Fluxo do comércio internacional de MS de 2005 a 2020



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Conforme o gráfico percebe-se que o MS apresenta no período em questão superavit comercial, no entanto, a partir de 2019 verifica-se redução tanto das exportações quanto das importações, porém as exportações retomam o crescimento enquanto as importações apresentam um caminho de queda.

De acordo com Rezende (2020) esse comportamento é resultado dos efeitos da pandemia mundial do novo coronavírus (Covid-19) sobre a economia de Mato Grosso do Sul que já passou a ser contabilizados, sendo o setor industrial com queda considerável na receita. Ressalta que as exportações de produtos industrializados, cuja receita teve redução de 5,2% no acumulado de janeiro a março de 2020 em comparação ao mesmo período do ano anterior, diminuindo de US\$ 904,48 milhões para US\$ 857,43 milhões, conforme levantamento do Radar Industrial da Fiemg.

No entanto, pode-se dizer que a queda das exportações não foi apenas na indústria, mas sim foi acompanhada por outros setores de atividade econômica. Como pode-se ob-

servar, os principais produtos sul-mato-grossense com destino ao mundo.

Tabela 1: Principais produtos exportados pelo MS para o resto do mundo de 2018 a 2020 em (US\$ FOB).

Produtos	2018	2019	2020
Soja, mesmo triturada	2.061.807.671	1.152.773.961	1.316.139.946
Pastas químicas de madeira, à soda ou sulfato, exceto pastas para dissolução	1.904.120.975	1.938.753.987	1.027.129.695
Carnes de animais da espécie bovina congeladas	339.795.148	437.116.838	273.417.724
Milho	102.191.721	450.258.865	30.455.963
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	138.568.582	67.130.628	80.926.293
Carnes e miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, das aves de capoeira, posição 0105	220.634.969	240.676.162	149.171.879
Carnes de animais da espécie bovina, frescas ou refrigeradas	209.309.162	254.519.509	113.035.895
Tortas e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja	191.160.660	159.847.050	202.535.321
Minérios de ferro e seus concentrados incluídas as pirites de ferro tostadas (cristalizadas)	144.408.926	140.976.142	64.514.662
Couros e peles curtidos ou em crosta de animais bovinos (incluindo os búfalos) ou eqüídeos, depilados, mesmo divididos, não preparados de outro modo	57.533.497	59.461.216	33.270.516

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Os principais países compradores dos produtos acima são: A China que importa os produtos do SH4 1201, 0202,0207,4703 e 4104, cabe-se destacar que a China possui uma carência em proteína animal o que justifica essa exportação de carnes bovinas congeladas e, também de aves e miudezas.

Outros países que compram os produtos citados são a Argentina SH 2601, Chile 0201, Japão SH 1005, Rússia SH

1701 e Tailândia SH 2304. Destaca-se que os referidos produtos também são comercializados com outros países, no entanto, estes, são os principais compradores dos produtos sul-mato-grossense.

De forma mais específica, o MS também tem um papel importante no comércio com os países vizinhos e que estão ao longo do corredor bioceânico.

Conforme as informações da tabela percebe-se que o fluxo do comércio com os países vizinhos, apresenta volume considerável, sendo assim, é importante reforçar as relações, embora, destaca-se isso depende de vários fatores como, por exemplo, da taxa de câmbio, das decisões dos agentes econômicos que estão envolvidos com o comércio exterior, dessa forma o corredor bioceânico objetiva, se executado, oferecer infraestrutura rodoviária para o fluxo comercial e de turismo na região envolvida.

Relação comercial de Mato Grosso do Sul com o CHILE

O Chile tem excelentes relações comerciais com o Brasil. Em 2018, o Brasil foi o principal parceiro comercial chileno na América Latina, e o Chile, o segundo sócio do Brasil na América do Sul. O intercâmbio comercial bilateral, de acordo com dados do Ministério da Economia, foi de cerca de US\$ 8.3 bilhões em 2019 – redução de 14,7% em relação a 2018. Tanto as exportações (-19,5%) quanto as importações (-6,1%) brasileiras apresentaram queda, resultando em diminuição do superavit brasileiro (-34,6%), que chegou a US\$ 2 bilhões. Entre os principais produtos exportados ao Chile pelo Brasil encontram-se óleos brutos

de petróleo, carnes, automóveis e tratores. O Brasil, por sua vez, importa do Chile principalmente derivados de cobre, salmão e vinhos. (MRE, 2020)

Em 2018, Brasil e Chile assinaram importantes acordos comerciais: o Protocolo de Compras Públicas, o Protocolo de Investimentos em Instituições Financeiras, que complementou o Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI), e o Acordo de Livre Comércio (ALC). O ALC, que, uma vez em vigor, incorporará os demais instrumentos referidos, estabelece arcabouço normativo moderno e de amplo alcance, abrangendo temas de natureza não tarifária, como política de concorrência; facilitação de comércio; comércio eletrônico; questões sanitárias e fitosanitárias; gênero; meio ambiente; e assuntos trabalhistas. (MRE, 2020)

Em específico, o estado de Mato Grosso do Sul apresenta relevante participação no comércio com o Chile. Em 2019 as exportações do MS totalizaram cerca de US\$ 157.748.563.

A microrregião de Campo Grande possui maior participação nas exportações do MS para o Chile, totalizando 45% das exportações. O fornecimento dessa região é por meio da carne bovina fresca, refrigeradas e congeladas, o que correspondem ao Sistema Harmonizado (SH)¹²⁷ 4 0201e 0202. Outras regiões, também, participam com a mesma oferta, porém em menor quantidade são elas Iguatemi, Nova Andradina e Paranaíba, sendo este o principal fornecedor de carnes bovinas congeladas. Além das participações destas

127. Sistema Harmonizado de Descrição e Codificação de Mercadorias, geralmente denominado “Sistema Harmonizado” ou simplesmente “SH” utilizado no comércio internacional para codificar a mercadoria.

regiões, outras participam com menor percentual.

Apresenta-se na tabela abaixo os principais produtos exportados do MS para o Chile no período de 2018 a 2020.

Tabela 4: Principais produtos exportados do MS para Chile de 2018 a 2020 em US\$ FOB e Quilograma.

SH4	Produto	2018	2019	2020
2601	Minérios de ferro e seus concentrados, incluídos pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites)	3.260.591 110.428.180	6.596.281 245.593.000	8.725.774 211.106.510
0201	Carnes de animais da espécie bovina, frescas refrigeradas	127.620.573 29.177.411	120.581.346 28.917.397	102.382.093 23.291.231
0202	Carnes de animais da espécie bovina, congeladas	14.533.221 3.969.044	17.318.626 5.477.552	14.297.174 4.020.296
1701	Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	0	2.227.510 8.343.892	7.743.058 28.348.216
0207	Carnes e miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas e congeladas, das aves da posição 0105	4.503.193 2.922.130	8.326.022 4.306.083	6.588.405 4.670.914
2304	Tortas e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja	2.909.483 4.307.020	2.441.614 4.566.670	2.660.053 5.541.780
7201	Ferro fundido bruto e ferro spiegel (especular), lingotes, linguados ou outras formas primárias	0 0	0 0	1.981.404 7.513.000
2301	Farinhas, pó e pellets, de carnes, miudezas, peixes, crustáceos, moluscos ou outros invertebrados aquáticos impróprios para a alimentação humana; torresmos	0 0	1.631.377 3.105.000	125.306 335.127
2309	Preparações dos tipos utilizados na alimentação animal	329.249 490.200	943.076 1.173.000	0 0

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

O MS também importa diversos produtos do parceiro Chile, como pode-se observar no gráfico 3. Apresenta-se, também, a importação pelo MS distribuído pelas microrregiões, sendo a de Três Lagoas a mais relevante com 64% e Nova Andradina com 32%.

Na tabela abaixo apresenta-se os principais produtos importados pelo MS do Chile no período de 2015 a 2020. Pode-se observar que as importações mais relevantes são cobre demandado pela microrregião de Nova Andradina e, juntamente com o álcool e derivados importados pela microrregião de Três Lagoas, a microrregião de Campo Gran-

de importa as carnes, adubos e file de peixes.

Tabela 5: Principais produtos importados pelo MS do Chile de 2018 a 2020 em US\$ FOB e em Quilograma.

SH4	PRODUTOS	2018	2019	2020
7403	Cobre afinado e ligas de cobre, em formas brutas	106.562.795 16.044.491	94.007.414 15.493.126	90.497.934 13.943.989
2905	Álcoois acíclicos e seus derivados halogenados, sulfonados, nitrados ou nitrosados	5.305.679 12.554.505	6.799.413 18.502.116	4.206.128 14.516.154
3104	Adubos (fertilizantes) minerais ou químicos, potássio	3.892.351 12.501.100	1.443.475 5.000.457	426.077 2.000.242
0204	Carnes de animais das espécies ovina ou caprina, frescas, refrigeradas ou congeladas	3.294.958 347.375	2.119.749 206.416	134.980 22.501
0802	Outras frutas de casca rija, frescas ou secas, mesmo com casca ou peladas	1.991.105 284.916	454.330 93.110	0 0
0304	Filés de peixes e outra carne de peixes (mesmo picada), frescos, refrigerados ou congelados	780.468 132.705	0 0	0 0

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Além da participação do Chile como país vizinho, que já afirmou o compromisso com a construção do corredor rodoviário bioceânico, tem-se a importância dos outros dois países vizinhos e também parceiros comerciais são eles Argentina e Paraguai.

Relação comercial Mato Grosso do Sul com Argentina.

A economia da Argentina ocupa o segundo lugar na América do Sul; por isso, faz parte do Grupo dos 20 (G20), que reúne os 20 países economicamente mais influentes. A indústria é o maior setor econômico e o turismo é uma das principais atividades do país. Enquanto a produção de vinho, outro elemento da economia do país, transforma a Argentina como o quinto maior produtor mundial da bebida. O país é um exportador e tem uma agricultura bastante desenvolvida em razão do seu solo

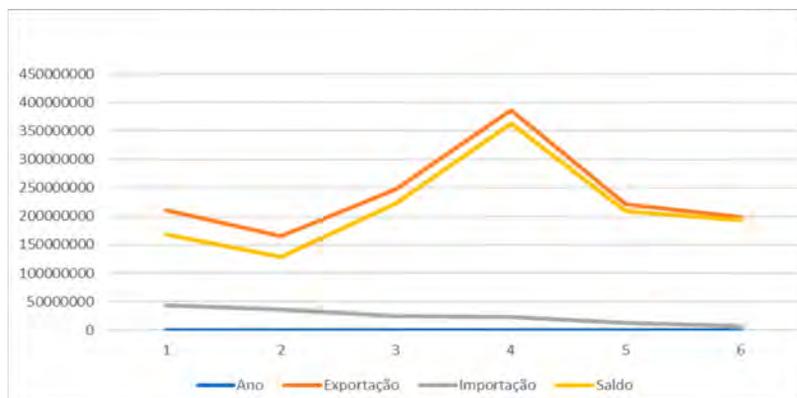
fértil. A maior parte dos produtos exportados pelos argentinos são produtos agrícolas.

O processo de aproximação política entre Brasil e Argentina, iniciado com a redemocratização dos dois países na década de 1980, esteve na base do projeto de integração sul-americana que levou à criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), em 1991. (MRE, 2019)

A crescente integração econômica bilateral tem fortalecido a economia e a indústria dos dois países. Em 2019, a corrente de comércio bilateral alcançou US\$ 20 bilhões, com diminuição de 21,6% em relação ao ano anterior, em razão da redução das exportações brasileiras (US\$ 10 bilhões, -34,3%) e redução das importações de produtos argentinos (US\$ 10,5 bilhões, -4,7%). No período, o Brasil somou superavit bilateral de US\$ 7,6 bilhões (+119,7% em relação a 2017).

A Argentina ocupa o terceiro lugar no destino das exportações brasileiras e a área mais beneficiadas por essa parceria bilateral é o setor automotivo, que tem efeitos diretos e indiretos sobre o conjunto da economia brasileira, em campos tão diversos como mineração, siderurgia, metalurgia, química, petróleo e gás, além do setor de serviços (engenharia, mecânica, administração, propaganda e marketing, entre outros). (MRE, 2019).

Gráfico: Balança comercial Mato Grosso do Sul –Argentina?



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Para a Argentina o Brasil está no primeiro lugar das origens e destinos de suas importações e exportações, sendo que no ano de 2018, segundo OEC, 24% da importação da Argentina derivou do Brasil e 18,1% das suas exportações teve como destino o Brasil.

Brasil e Argentina são unidos por uma linha de fronteira que se estende por 1.261 quilômetros. A política de integração fronteiriça constitui dimensão essencial da agenda de cooperação bilateral. A Comissão de Cooperação e Desenvolvimento Fronteiriço (CODEFRO), instalada em 2011, é a mais alta instância bilateral de deliberação de políticas binacionais para a fronteira e para encaminhamento das demandas suscitadas no âmbito dos Comitês de Integração Fronteiriça Brasil-Argentina, que se reúnem anualmente nas localidades fronteiriças dos dois países (MRE, 2019).

Em 2017, durante uma roda de negócios promovida pelo governo argentino, o interesse da Argentina em aumentar suas exportações pela rota bioceânica ficou claro na fala do secretário de Integração Nacional, Federico Fernan-

dez Sasso, e do ministro de Produção da Argentina, Juan Carlos Robles, qual afirmou que seu país apoia a iniciativa do governo e iniciativa privada do Brasil para abrir este corredor bioceânico acreditando que vai ampliar os negócios no Mercosul. (Semagro, 2017)

No Comércio com a Argentina, o estado de Mato Grosso do Sul, tem uma grande participação. No ano de 2019, as exportações derivadas para a Argentina totalizaram cerca de US\$ 221.029.385.

A a maior parte dos produtos exportados para a Argentina tem de origem as microrregiões de Dourados, com 54%, e Baixo Pantanal, com 34% e as demais microrregiões com participações menores. E os principais produtos fornecidos por essa região corresponde a soja no caso de Dourados e Minérios de Ferro e Ferro no caso do Baixo Pantanal. Na microrregião de Três Lagoas, com a participação de 8% nas exportações, temos como principal produto as pastas químicas de madeira. E por fim, nas microrregiões de Campo Grande (3%) e Nova Andradina (1%) o principal produto exportado são carnes bovinas. Além da participação das demais regiões com porcentagem pequenas.

Referente aos principais produtos sul-mato-grossense exportados para Argentina dentre o período de 2018 à 2020, apresentados na tabela 6, percebe-se a evolução do comércio entre o MS e a Argentina em US\$ e em quilograma líquido. De acordo com esta última informação percebe-se que produtos tais como SH 4703 (pasta química) cresceu em exportações de no período cerca de 66%, SH 2106 (preparações alimentícias) aumentaram cerca de 137%, SH 4802 (papel cartão) aumentou em 38% em exportações. Os

demais produtos apresentaram oscilação entre queda e aumento no período em questão.

Tabela 6: Principais produtos exportados do MS para a Argentina de 2018 à 2020 em US\$ FOB e Quilograma.

SH4	Produto	2018	2019	2020
2601	Minérios de ferro e seus concentrados, incluídos os pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites)	129.901.854 <i>2.906.437.630</i>	69.643.563 <i>1.585.417.000</i>	35.064.082 <i>901.592.270</i>
1201	Soja, mesmo triturada	214.404.997 <i>579.377.661</i>	119.503.267 <i>358.448.472</i>	124.555.932 <i>388.455.619</i>
4703	Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução	14.892.887 <i>23.172.448</i>	16.159.919 <i>28.946.000</i>	16.319.210 <i>38.500.154</i>
2602	Minérios de manganês e seus concentrados, incluídos os minérios de manganês ferruginos e seus concentrados, de teor de manganês de 20%, em peso, sobre o produto seco	9.442.640 <i>59.950.000</i>	2.826.673 <i>22.730.000</i>	679.676 <i>7.094.000</i>
7201	Ferro fundido bruto e ferro spiegel (especular) em lingotes, linguados ou outras formas primárias	12.128.789 <i>35.999.999</i>	1.679.511 <i>5.787.000</i>	3.941.099 <i>16.365.000</i>
0202	Carnes de animais da espécie bovina, congeladas	102.148 <i>44.597</i>	7.013.271 <i>2.518.306</i>	9.143.993 <i>2.837.529</i>
2106	Preparações alimentícias não especificadas compreendidas noutras posições	1.171.973 <i>534.008</i>	1.621.948 <i>758.360</i>	2.549.105 <i>1.265.848</i>
8418	Refrigeradores, congeladores (freezers) e material, máquinas e aparelhos para a produção de frio, com equipamento elétrico ou outro; bombas de calor, excluídas as máquinas e aparelhos condicionado da posição 8415	2.054.762 <i>346.986</i>	2.108.323 <i>371.701</i>	1.905.338 <i>268.858</i>
4802	Papel e cartão, não revestidos, dos tipos utilizados para escrita, impressão ou outros fins gráficos, em folhas, em rolos ou em bobinas, de forma quadrada, ou retangular, de qualquer formato	1.302.862 <i>1.358.830</i>	250.291 <i>330.162</i>	1.270.622 <i>1.886.640</i>

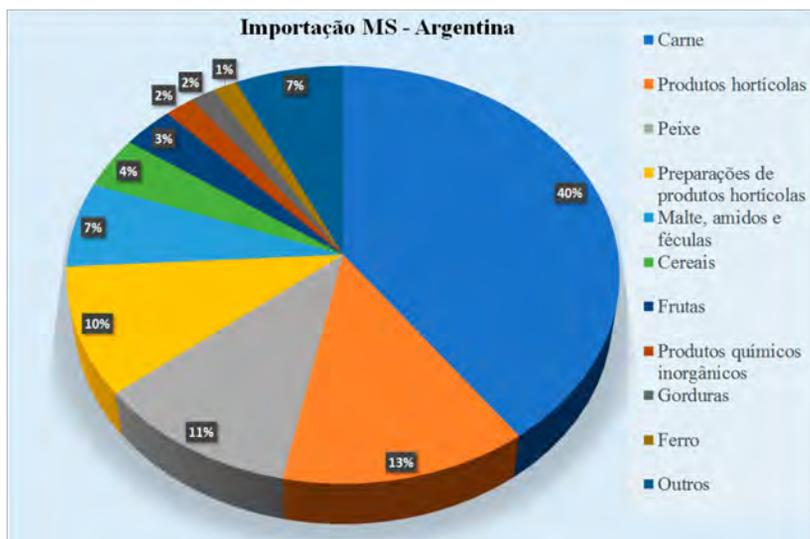
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Nas importações, Mato Grosso do Sul teve no ano de 2019 um total de US\$ 12.123.867, sendo a participação distribuída por microrregião do estado, apresentado no gráfico abaixo, as quais temos destaque para Campo Grande com 56% e Três Lagoas com 36% dos produtos importados.

No período de 2015 a 2020, os principais produtos importados, de maneira geral, pelo MS da Argentina foram: a carne bovina com 40%, os produtos hortícolas com 13%, os

filés de peixes com 11%, as preparações de produtos hortícolas com 10% e demais produtos com porcentagens mais baixas, como mostra o gráfico 6.

Gráfico 6: Principais produtos importados da Argentina para o MS de 2015 a 2020.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Apresenta-se na tabela 7 os principais produtos importados neste período (2018 a 2020) com o valor total. Pode-se observar que as principais importações são: carnes e peixes demandados pela microrregião de Campo Grande, Cebolas (Produtos hortícolas) e farinha de trigo demandados pela microrregião de Três Lagoas e os outros produtos hortícolas preparados que são as demandas da microrregião de Dourados.

A importação tem um comportamento diferente das exportações, ou seja, percebe-se que houve redução das importações de MS oriundas da Argentina. O único produto que apresentou aumento foi o SH 2005 (outros produtos hortícolas preparados ou conservados) em torno de 26% em

Quilograma líquido.

Relação comercial MS com Paraguai

O Paraguai é outro país pelo qual passa o corredor bioceânico, sendo a cidade de Carmelo Peralta localizado na fronteira com Porto Murtinho. O Chaco paraguaio é por onde passa a primeira estrada do corredor bioceânico. A região do Chaco tornou-se notória em razão da implantação da rodovia conhecida como Transchaco que totaliza 497 km com a finalidade de interligar os oceanos Atlântico e Pacífico pelo Corredor Bioceânico Brasil-Chile, passando por Mato Grosso do Sul. O primeiro trecho foi entregue em 2019, sendo este de 40 km de pavimentação da rodovia PY9 num total de 277 quilômetros em obras, ligando Carmelo Peralta (Alto Paraguai), na fronteira com Porto Murtinho, a Loma Plata (Boquerón). (SEMAGRO, 2019).

Outro trecho é a estrada Py-15 Mariscal Estigarribia–Pozo Hondo e acesso a Mariscal Estigarribia, o projeto foi aprovado pelo banco de desenvolvimento do Paraguai, objetivando a integração física da região e complementando o projeto do corredor bioceânico. A obra inclui a construção e pavimentação de 227,6 km. Além disso, está previsto a construção e instalação de um centro de fronteira em Pozo Hondo, dois postos de pesagem e pedágios. Conforme o Fonplata (2020) a execução estará a cargo do Ministério de Obras Públicas e Comunicações (MOPC) do Paraguai.

Este trecho possibilitará as trocas comerciais para o Paraguai e Brasil, por meio do município de Porto Murtinho

e, a partir daí, a outras regiões brasileiras e mesmo a outros países vizinhos.

Conforme o gráfico 7 apresenta-se a balança comercial do MS com o Paraguai. Percebe-se que apesar de vizinhos, o fluxo de comércio ainda é tímido. Percebe-se que as exportações de MS para o Paraguai diminuíram em cerca de 34% de 2015 a 2020. Já as importações apresentaram crescimento em torno de 10%. Percebe-se que em 2019 houve um valo maior de importações em valores FOB, no entanto, tal feito pode ter sido resultado do aumento do dólar e não necessariamente de quantidade.

Já o saldo comercial no período indicado não foi favorável ao MS, pois apresentou déficit comercial em todo o período.

Gráfico 7: Balança comercial Mato Grosso do Sul com Paraguai de 2015 a 2020 em US\$/FOB



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

As exportações sul-mato-grossenses para o Paraguai, de acordo com principais produtos comercializados entre eles, são apresentadas na tabela em valores FOB e Quilograma, com base no SH4.

Conforme a tabela os produtos que mais cresceram em valores FOB nas trocas foram SH 0511 (produtos de origem animal) apresentaram aumento em torno de 100%, SH 1209 (Sementes, frutos e esporos, para sementeira) cerca de 82%, SH 2523 (Cimentos hidráulicos) Cerca de 78%, SH 2601 (Minérios de ferro e seus concentrados) aumento acima dos 100%, outro produto com crescimento significativo é o SH 2620 (Cinzas e resíduos (exceto provenientes da fabricação do ferro fundido, ferro ou aço) esse material é utilizado na produção de plástico. O SH 3214 (Mástique de vidraceiro, cimentos de resina e outros mástiques) também apresentou crescimento de 11%.

Ainda em valores FOB, três dos produtos classificados sofreram redução, são eles: SH 2309 (Preparações dos tipos utilizados na alimentação de animais) em torno de 15%, SH 2202 (Águas, incluídas as águas minerais e as águas gaseificadas, adicionadas de açúcar) 36% e SH 1904 (Produtos à base de cereais, obtidos por expansão ou por torrefacção). Em contrapartida, alguns produtos sofreram redução de exportações de MS para o Paraguai. São eles em valores FOB SH 2309 (4%) , SH 2202 (2%) e SH 1904 (12%).

No que se refere a quantidade, apresentaram crescimento foi SH 0511(93%), SH 1209 (90%), SH 2523 (93%), SH 2601 (300%), SH 2620 (82%), SH 3214 (61%). Percebe-se que o aumento da quantidade foi menor que em valores FOB, reforçando que a alta do dólar influenciou nesse desempenho.

Tabela 8: Principais produtos exportados do MS para o Paraguai de 2018 à 2020 em US\$ FOB e Quilograma Líquido.

SH4	PRODUTOS	2018	2019	2020
2523	Cimentos hidráulicos (incluídos os cimentos pulverizados, denominados <i>clinkers</i>), m corados	1.224.000 17.000.000	563.332 8.186.000	2.175.361 32.860.256
2620	Cinzas e resíduos (exceto provenientes fabricação do ferro fundido, ferro ou aço) cont arsênio, metais ou compostos e metais	92.505 12.503,000	71.700 2.390.000	616.140 22.790.000
2309	Preparações dos tipos utilizados na aliment de animais	2.975.382 7.122.391	2.524.567 6.382.430	2.542.629 7.422.410
3214	Mástique de vidraceiro, cimentos de resi outros mástiques; indutos utilizados em pir indutos não refratários do tipo dos utilizado alvenaria	732.202 5.855.185	1.196.323 10.720.192	811.927 9.413.616
2601	Minérios de ferro e seus concentrados, incli as pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites	215.054 6.309.000	0	511.037 19.937.000
2202	Águas, incluídas as águas minerais e as a gaseificadas, adicionadas de açúcar ou de o edulcorantes ou aromatizadas e outras be não alcoólicas, exceto sumos de frutas o produtos hortícolas, da posição 2009	607.951 3.360.252	559.916 3.451.685	386.574 3.245.148
0511	Produtos de origem animal, não especifico nem compreendidos em outras posições; an mortos dos Capítulos 1 ou 3, impróprios alimentação humana	1.814.341 387.142	3.331.296 782.768	3.687.173 750.221
1209	Sementes, frutos e esporos, para sementeira	1.402.288 591.682	1.584.837 581.667	2.563.224 1.122.946
1904	Produtos à base de cereais, obtidos por expa ou por torrefacção [por exemplo: flocos de (<i>corn flakes</i>)]; cereais (exceto milho) em grã sob a forma de flocos ou de outros q trabalhados (com exceção da farinha, do gru da sêmola)	1.222.720 692.383	1.261.554 689.974	1.120.544 610.704

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Com relação às importações de MS oriundas do Paraguai, demonstra-se na tabela 9.

Tabela 9: Principais produtos importados pelo MS do Paraguai de 2018 à 2020 em Valores FOB/US\$

SH4	PRODUTOS	2018	2019	2020
3923	Artigos de transporte ou de embalagem, de plá rolhas, tampas, cápsulas e outros dispositivos desti a fechar recipientes, de plástico	27.064.811 16.756.906	40.120.388 24.289.408	39.742.814 29.509.704
6301	Cobertores e mantas	33.150.567 8.507.998	30.482.783 7.675.041	31.683.594 9.642.550
6115	Meias-calças; meias de qualquer espécie e arte semelhantes, incluídas as meias para varizes, de m	12.737.192 1.967.377	15.936.565 2.428.975	16.241.303 2.653.123
9018	Instrumentos e aparelhos para medicina, cir odontologia e veterinária, incluídos os aparelho cintilografia e outros aparelhos eletromédicos, bem os aparelhos para testes visuais	10.372.351 2.279.739	12.692.600 2.862.432	12.037.588 2.855.565

5705	Outros tapetes e revestimentos para pisos (pavimento de matérias têxteis, mesmo confeccionados)	10.717.673 2.023.637	14.550.803 3.640.601	10.849.713 2.874.677
1001	Trigo e mistura de trigo com centeio	14.252.357 67.420.150	14.162.630 69.885.740	7.091.687 34.591.010

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Relação comercial de MS com os países asiáticos

As direções do comércio internacional do MS devem ser observadas do outro lado, como as transações com os países asiáticos. A relação comercial é relevante tanto do Brasil para os referidos países como do MS.

Essa relação é mostrada na tabela abaixo em que apresenta a China como principal importador dos produtos sul-mato-grossense, Hong Kong e Taiwan são os mais representativos. No entanto, há outros países asiáticos que mantêm comércio com o MS, mas com o fluxo de comércio em expressão menor dos mencionados.

TABELA: Fluxo de comércio de MS para a CHINA de 2018 à 2020. (US\$ FOB).

OPERAÇÕES	2018	2019	2020
CHINA			
Exportação	2.892.785.477	2.146.634.653	1.796.075.012
% MS	50%	41%	51%
Importação	335.441.468	334.347.006	131.467.147
Saldo comercial	2.557.344.009	1.812.287.647	1.664.607.865
HONG KONG			
Exportação	190.368.412	180.006.401	121.258.222
% MS	7%	8%	7%
Importação	2.422.893	1.605.744	676.212
Saldo comercial	187.945.519	178.400.657	120.582.010
TAIWAN			
Exportação	14.145.127	28.448.396	39.671.422
% MS	*	1%	2%
Importação	9.280.547	10.216.793	1.623.509
Saldo comercial	4.864.580	18.231.603	38.047.913

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Conforme a tabela sobre o fluxo do comércio MS para os principais parceiros asiáticos, percebe-se que o MS exporta para a China cerca de 50% do total de suas exportações, seguido de Hong Kong com 7% e Taiwan com 2% nos três últimos anos. Ressalta-se também que há fluxo de comércio com outros países asiáticos como o mostrado na tabela abaixo.

Tabela: Fluxo de comércio de Mato Grosso do Sul para demais países asiáticos de 2018 à 2020 (US\$ FOB).

OPERAÇÕES	2018	2019	2020
COREIA DO SUL			
Exportação	89.230.162	97.704.859	46.797.692
Importação	3.748.472	1.653.009	1.050.341
Saldo comercial	85.481.690	96.051.850	45.747.351
INDONÉSIA			
Exportação	60.560.571	63.760.310	55.685.958
Importação	28.151.818	16.778.999	6.652.255
Saldo comercial	32.408.753	46.981.311	49.033.703
JAPÃO			
Exportação	56.585.368	246.661.475	54.431.596
Importação	11.330.479	14.518.648	281.510
Saldo comercial	45.254.889	232.142.827	54.150.086
MALÁSIA			
Exportação	39.085.583	36.563.150	6.436.651
Importação	179.734	590.060	118.645
Saldo comercial	38.905.849	35.973.090	6.318.006
TAILÂNDIA			
Exportação	56.585.368	246.661.475	54.431.596
Importação	11.330.479	14.518.648	281.510
Saldo comercial	45.254.889	232.142.827	54.150.086
VIETNÃ			
Exportação	55.240.478	69.554.106	21.394.092
Importação	7.784.969	12.519.678	2.719.048
Saldo comercial	47.455.509	57.034.428	18.675.044

Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados comexStat

Conforme a tabela acima, percebe-se que o MS mantém fluxo de comércio considerável com outros países asiáticos. Sendo a Coreia do Sul, Indonésia, Japão, Malásia, Tailândia e Vietnã que juntos de 2018 à 2020 apresentam exportação no valor de US\$ 1.357.370.490, importação US\$ 134.208.302 e saldo comercial de US\$ 1.223.162.188.

Dessa forma, percebe-se que o corredor rodoviário bioceânico tem muito a contribuir, visto que fará um fluxo comercial mais ágil em trânsito e menor custo operacional.

A gama de produtos exportados de Mato Grosso do Sul para os países asiáticos acompanham, de certa forma, os demandas pelo restante do mundo. E mostrados na tabela abaixo.

Gráfico: Principais produtos exportados de MS para os países asiáticos no período de 2015 a 2020 média em %.

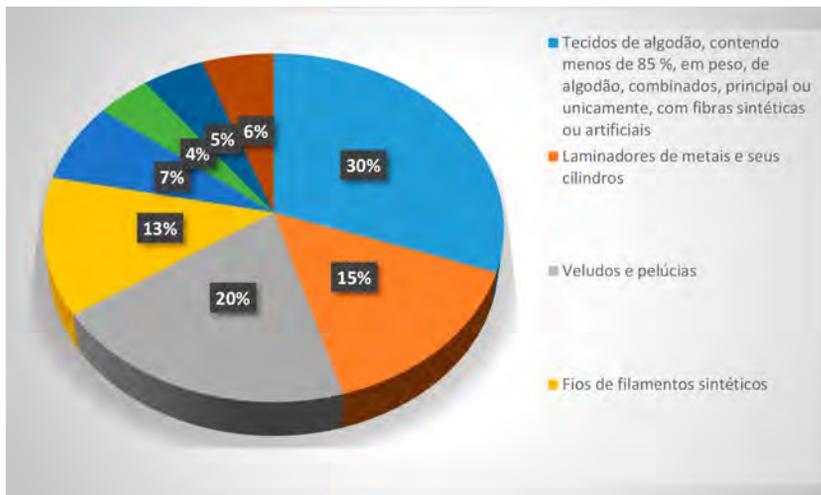


Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

De igual forma, os países asiáticos são parceiros no for-

necimento de diversos produtos, entre eles tecidos de algodão, veludo e pelúcia, fios sintéticos, entre outros, conforme média apresentada na tabela abaixo.

Gráfico: Principais produtos importados para MS de países asiáticos no período de 2015 a 2020 média em %.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

As participações das microrregiões nas exportações para países asiáticos estão relacionadas na tabela abaixo.

Gráfico: Participação das microrregiões nas exportações para países asiáticos 2017 à 2020 em US\$ FOB.

Micro Região	2017	2018	2019	Total	% MS
Alto Taquari	143.896.945	68.471.705	80.476.840	292.845.490	2,67
Aquidauana	29.606.966	44.041.236	51.774.989	125.423.191	1,14
Baixo Pantan	267.345.505	276.340.138	229.794.187	773.479.830	7,05
Bodoquena	1.508.273	1.478.553	1.128.910	4.115.736	0,04
Campo Grand	487.196.851	468.077.985	526.660.290	1.481.935.126	13,51
Cassilândia	240.959.680	147.727.120	247.265.927	635.952.727	5,80
Dourados	461.651.457	274.882.217	167.498.038	904.031.712	8,24
Iguatemi	225.616.019	223.247.419	246.811.886	695.675.324	6,34

Nova Andrad	200.673.642	218.866.007	195.940.770	615.480.419	5,61
Paranaíba	61.876.351	51.352.557	65.338.927	178.567.835	1,63
Três Lagoas	1.164.330.357	2.017.128.730	2.076.465.997	5.257.925.084	47,95
Total	3.284.662.046	3.791.613.667	3.889.156.761	10.965.432.474	100

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

A tabela acima mostra as exportações em valores US\$/FOB e a participação das microrregiões em % com relação ao total exportado de MS para os países asiáticos. Dessa forma, Três Lagoas é a microrregião que possui participação em cerca de 48% nas exportações para os países asiáticos. Em segundo aparece Campo Grande com 43,5%, Dourados 8%, Baixo Pantanal 7%, Iguatemi 6% e as outras com participações menores.

Com os expostos sobre o fluxo de comércio com os países asiáticos, pode-se dizer que o MS tem importante papel nas transações. Cerca de 50% do total das exportações de MS são direcionadas a essa região. Com isso, o corredor bioceânico objetiva reduzir a distância e trazer novas oportunidades de negócios para o centro-oeste, em especial ao MS.

Com a construção do corredor bioceânico há diversas perspectivas tanto para os estados como para os municípios envolvidos diretamente. Nesse sentido, esta seção procura destacar as oportunidades vislumbradas a partir do corredor rodoviário e, destacar os desafios que devem ser superados por todos os países e autoridades participantes do projeto.

As oportunidades para Mato Grosso do Sul são diversas, uma é o aumento da competitividade dos produtos sul-mato-grossenses, além de aprofundar as relações entre os países e explorar o potencial exportador de outros produtos produzidos pelo estado. Além disso, o corredor rodoviário

bioceânico promoverá melhora na infraestrutura de cada região envolvida.

Salienta-se, também, que há potencial de novos investimentos privados com resultados positivos nas cidades ao longo da rota. Dessa forma, pressupõe-se aumento de emprego, maior arrecadação para o município, que poderá ser resultado de aumento das atividades relacionadas comércio exterior, bem como produção e gastos em serviços, em especial o turismo.

Referências Bibliográficas

_____. Corredor Rodoviário Bioceânico deve transformar Campo Grande em centro de distribuição. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEMADESC). 2019. Disponível em: <https://www.semadesc.ms.gov.br/corredor-rodoviario-bioceanico-deve-transformar-campo-grande-em-centro-de-distribuicao/>

_____. Rota bioceânica é viável e tem potencial para escoar US\$ 1,5 bi em industrializados de MS, apontam estudos. G1 MS, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2019/05/11/rota-bioceanica-e-viavel-e-tem-potencial-para-escoar-us-15-bi-em-industrializados-de-ms-apontam-estudos.ghtml>.

_____. República do Chile. Ministério das relações exteriores. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/relacoes-bilaterais/todos-os-paises/republica-do-chile>

VIEGAS, A. Com rota bioceânica e três novos portos, cidade de MS deve se transformar em 'hub logístico' do país. G1. Porto Murтинho, 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2019/07/20/com-rota-bioceanica-e-tres-novos-portos-cidade-de-ms-deve-se-transformar-em-hub-logistico-do-pais.ghtml>

www.lifeeditora.com.br

Adquira mais livros agora mesmo em nosso site.



Esta obra foi composta em Electra e impressa
em papel Pólen em agosto de 2024.