

() Graduação (X) Pós-Graduação

ROTA BIOCEÂNICA: integração econômica, produtiva e logística

Paulo César da Silva Cruz Fialho,
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul,
paulofialhoadv@gmail.com

RESUMO

O Corredor Bioceânico é um projeto de integração econômica e produtiva logística. Sua efetivação conectará o Centro-Oeste brasileiro aos portos do norte chileno, transformando Campo Grande/MS em importante hub de distribuição para Brasil, Paraguai, Argentina e Chile; reduzindo a distância, o tempo e o custo até a Ásia, principal consumidor de commodities mundial. O empreendimento também conhecido como Rota de Integração Latino Americana (RILA) será uma plataforma de desenvolvimento local que fomentará as economias através de estratégias que permitirão a diminuição das assimetrias regionais, viabilizando potencialidades com o aumento do comércio, turismo, investimentos e integração de projetos aduaneiros que serão proporcionados por uma infraestrutura adequada.

Palavras chave: Corredor Bioceânico; Rota da Integração; Produção; Economia; Logística.

INTRODUÇÃO

A internacionalização no Corredor Bioceânico, se dá especificamente no tocante à circulação de bens, serviços, produtos e pessoas, especialmente através do turismo. No entanto, o contexto econômico não é o único atrativo do projeto de integração regional. Espera-se que sejam desenvolvidas diversas relações entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, com destaque para a cooperação/integração regional e demais aspectos, como o desenvolvimento sustentável (direitos humanos de 3ª geração)¹.

A intenção deste artigo é abordar a Rota da Integração em seus aspectos logísticos e comerciais internos. A motivação para escolha do assunto decorre da intenção dos governantes e da cadeia produtiva local em tornar Campo Grande/MS “capital” do Corredor, transformando-a em hub² de distribuição e logística, com enfoque particular para a exportação agropecuária e importação de insumos e equipamentos. Dessa forma é relevante e urgente a discussão da temática.

Objeto principal de estudo desse trabalho, a Rota em análise simples faz parte dos direitos difusos de desenvolvimento, notadamente econômicos. No entanto, nos dias atuais, é vedado o desenvolvimento predatório e qualquer empreendimento só é válido desde que atue nos eixos de: erradicação da pobreza, segurança alimentar, saúde, educação, redução das desigualdades, energia, água e saneamento, padrões sustentáveis de produção e de consumo, crescimento econômico inclusivo, infraestrutura, industrialização, entre outros.

MÉTODO E OBJETIVO

Como se trata de um Corredor que ainda não existe de fato, já que parte da infraestrutura está em construção, o estudo é prospectivo. Em razão disso, o trabalho seguirá o método comparativo, com a utilização de revisão bibliográfica e documental para demonstrar a iniciativa como forma de desenvolvimento sustentável. Ademais, a abordagem metodológica será descritiva dos fatores logísticos e econômicos que podem influenciar na integração regional de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

¹ Referente aos ideais de solidariedade/fraternidade, expressos nos direitos difusos e coletivos. Direitos transindividuais que se estendem não apenas ao indivíduo, mas a toda a sociedade. Por exemplo: direito ao progresso, direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, autodeterminação dos povos, entre outros.

² No setor de transporte, se refere ao ponto central para coleta, separação e distribuição para uma área ou região específica.

A pesquisa será baseada em coleta de dados com leitura reflexiva, buscando encontrar um padrão sustentável de produção e consumo que alie crescimento econômico e desenvolvimento regional sustentado, inclusivo e sustentável com responsabilidade ambiental nas comunidades afetadas pela RILA, para reduzir as desigualdades sociais.

DISCUSSÃO E RESULTADOS

De forma primária, objetiva-se fornecer um panorama das possibilidades de cooperação entre os países envolvidos na Rota da Integração, que ligará o Centro-Oeste brasileiro ao Pacífico, e para realizar tal intento pretende-se caracterizar o Corredor na perspectiva de cooperação técnica entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile; identificando possíveis impactos sociais, econômicos e na biodiversidade decorrentes da implantação da RILA, tendo como pressupostos o desenvolvimento sustentável e os direitos humanos.

A cooperação entre as nações da Rota, para obtenção de diversas formas de vantagem, abarca os direitos de 3ª geração/dimensão de direitos humanos como a paz, o desenvolvimento sustentável, a autodeterminação dos povos, o meio ambiente ecologicamente equilibrado e a proteção de tais direitos ocorrem mediante o compromisso com o bem comum.

Atualmente os exportadores de grãos, carnes e celulose, utilizam os portos de Santos/SP e Paranaguá/PR para escoar a produção até a Ásia, por rotas mais distantes e onerosas que o envio pelo Pacífico, via Chile. A proposta atual de Corredor Bioceânico, pretende interligar países que são membros do MERCOSUL (Brasil, Paraguai e Argentina) ao Chile, através da revitalização, ampliação e/ou construção de rodovias e ferrovias, e tem por fundamento possibilitar maior competitividade econômica aos envolvidos, além de acelerar o processo de transposição das barreiras físicas e culturais que eventualmente isolem as nações pertencentes à iniciativa.

A Rota da Integração oferece um celeiro de oportunidades para várias atividades econômicas, em diversas regiões dos países envolvidos. Contudo, o empreendimento perde o sentido sem a participação do setor privado, pois são as trocas comerciais que darão vida e dinamismo ao Corredor, e para isso, é necessária uma maior integração sociocultural e econômica dos locais em desenvolvimento, que implicará na geração de vantagens competitivas.

Este texto espera contribuir para alimentar estudos que identifiquem atividades econômicas integradas, oportunidades de investimento e novos fluxos comerciais, que

compartilhem ideias, hábitos e cultura, caracterizando um verdadeiro “caldeirão” cultural, social e econômico.

De forma geral, o Corredor pretende aumentar a participação do comércio regional nas exportações e importações de Mato Grosso do Sul, e diversificar a oferta de bens e serviços. A RILA busca a ampliação da oferta e menor dependência estrutural do agronegócio e da China, desenvolvendo um eixo energético e estimulando a criação de polos industriais que agregarão valor aos produtos e serviços, gerando empregos de qualidade.

O Corredor Bioceânico beneficiará substancialmente a economia e o desenvolvimento das regiões, com destaque para o turismo. A iniciativa tem despertado a atenção não só de empresários e governos, mas também da comunidade internacional, inclusive acadêmica, que pretende gerar conhecimento visando às mudanças que ocorrerão nos próximos anos na região atingida pelo Corredor. Esses ganhos econômicos devem estar baseados nas premissas de desenvolvimento sustentável, que são entendidas como a capacidade de utilizar recursos e os bens da natureza sem comprometer a disponibilidade desses elementos para as gerações futuras. Isso significa adotar um padrão de consumo e de aproveitamento das matérias-primas extraídas da natureza de modo a não afetar o futuro da humanidade, aliando desenvolvimento econômico com responsabilidade ambiental.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Naturalmente, crescerá a articulação entre as estruturas governamentais de Mato Grosso do Sul, Bolívia, Assunção, Buenos Aires e províncias/departamentos, o que fortalecerá o desenvolvimento de parcerias internacionais, formação de redes universitárias, maior intercâmbio cultural regional. Tais esforços transformarão Campo Grande/MS e o Estado de Mato Grosso do Sul num grande hub de distribuição, e pretendem corrigir a distorção de que o MERCOSUL não trouxe nenhum benefício concreto para o Centro-Oeste.

Mais que um tráfego de mercadorias, a Rota Bioceânica será um fator de integração aos demais territórios, uma vez que há muita riqueza cultural, paisagística e econômica nas regiões cortadas pelo Corredor. Atualmente não existe uma rota que reúna as belezas do Pantanal, de Bonito, do Chaco paraguaio, do Deserto do Atacama, dos Andes e das praias do Pacífico.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, L.P., LACERDA, L. T., & FIGUEIRA, K. C. N. (2019). A importância do estudo dos impactos sociais junto às comunidades locais dos territórios que integram o Corredor Rodoviário Bioceânico. **Interações**, v. 20, p. 285-296.
- ASATO, T. A., MARQUES, H. R., & BUZARQUIS, R. M. (2019). Perspectivas da economia criativa e do desenvolvimento local na Rota Bioceânica. **Interações**, v. 20, p. 193- 210.
- BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. (2019). **Estudos Técnicos Referentes ao Eixo de Capricórnio: avaliação dos Corredores Bioceânicos**. Recuperado em setembro, 2019, de: <https://www.bndes.gov.br/arquivos/corredor-bioceanico/>.
- BENITES, M., MAMEDE, S., CENTENO, C. V., & ALVES, G. L. (2019). Porto Murтинho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. **Interações**, v. 20, p. 267-284.
- BONAVIDES, P. (2000). **Curso de Direito Constitucional** (4ª ed.). São Paulo: Malheiros.
- CASTILHO, M. A., LUZIO, M., OLIVEIRA, E. M. (2019). Brasil, Paraguai, Argentina e Chile/Rota Bioceânica: relações culturais no território vivido. **Interações**, v. 20, p. 69-89.
- CASTRO, C. N. (2015). **O agronegócio e o desafio de financiamento da infraestrutura de transportes no Brasil**. Texto para discussão (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), v. 2074, p. 1-44.
- Castro, J. C. P. (2019). Turismo como instrumento dinamizador do Corredor Rodoviário Bioceânico. **Interações**, v. 20, p. 19-29.
- D'ONOFRIO, A., & ROUSSEAU, P. (2018). Financial Development, Trade Openness and Growth in the First Wave of Globalization. **Comparative Economic Studies**, v. 60, n. 1, p. 105-14.
- FARIA, L. A. E. (2004). **A chave do tamanho: desenvolvimento econômico e perspectivas do MERCOSUL**. Porto Alegre: Editora da UFRGS/Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser.
- HONÓRIO, K. S. (2013). **O significado da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil**. Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais – Programa de Pós-Graduação San Tiago Dantas, São Paulo, SP, Brasil.
- IIRSA. **Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana**. (2020). Recuperado em junho, 2020, de: <http://www.iirsa.org/>.
- LENGYEL, M., & MALACALZA, B. (2010). **¿De qué hablamos cuando hablamos de cooperación Sur-Sur?** Conceptos, actores y agenda de investigación. Buenos Aires, Argentina: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).
- LUNAS, J. R. S., MELO, A. S., & LUNAS, M. C. F. S. (2019). Desafios para o Corredor

Bioceânico e suas potencialidades turísticas: a questão da livre circulação de pessoas. **Interações**, v. 20, p. 31.

MACIEL, R. F., & COSTA, F. E. S. (2019). Rede universitária da Rota de Integração Latino-Americana: um sobrevoo sobre questões emergentes do Corredor Bioceânico. **Interações**, v. 20, p. 5-12.

MAKIYA, I. K., PEIXOTO, C. G. O. C., & ROSA, I. F. (2010). Abordagem dos sistemas de distribuição e armazenagem dos principais centros produtores de soja no Brasil. VI **Congresso Nacional de Excelência em Gestão da Universidade Federal Fluminense - UFF**.

MAMEDE, S., BENITES, M., ESQUIVEL, A., CLAY, R., MERIGHI, G. L., & ALHO, C. J. R. (2019). Turismo de observação de aves no Chaco: oportunidades e desafios ao Corredor Bioceânico, segmento Brasil/Paraguai. **Interações**, v. 20, p. 159-177.

MS. Mato Grosso do Sul (Estado). (2016). Antecedentes – **Seminário “Corredor Bioceânico Rodoviário”**. Recuperado em janeiro, 2020, de: <http://www.corredorbioceanico.ms.gov.br/antecedentes/>.

MENDONÇA, E. F. (2015). Pobreza, Direitos Humanos, Justiça e Educação (1ª ed.). In: MEC; SECADI. (Org.). **Educação, Pobreza e Desigualdade Social**, v. II, p. 1-70.

MERCOSUR. **Mercado Común del Sur**. Recuperado em dezembro, 2019, de: <https://www.mercosur.int/>.

MRE. **Ministério das Relações Exteriores da República Federativa do Brasil** - Coordenadoria Geral de Assuntos Latino-americanos e Caribenhos.

MIRANDA, M. G., FRIEDE, R., & AVELAR, K. (2019). Capital social e os desafios do Corredor Bioceânico. **Interações**, v. 20, p. 211.

OGBOR, J. O., & EROMAFURU R. E. (2018). Regional trade blocs, location advantage and enterprise competitiveness in the global economy. **Archives of Business Research**, v. 6, n. 6, p. 11-27.

OJIMA, A., & ROCHA, M. (2005). Desempenho logístico e inserção econômica do agronegócio da soja: as transformações no escoamento da safra. **Congresso da Sociedade Brasileira de Economia e Sociologia Rural**.

OLIVEIRA, V. A. (2010). **A infraestrutura de transportes como política governamental para o desenvolvimento regional e a integração sul-americana: uma análise sobre as Rotas Bioceânicas em Mato Grosso do Sul**. 145f. Dissertação de Mestrado em Geografia, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, MS, Brasil.

PEREIRA, M. A. S., MAGALHÃES FILHO, F. J. C., TELES, A. P. S., & AYRES, F. M. (2019). Caracterização ambiental do uso e ocupação do solo das áreas de influência em municípios da Rota de Integração Latino-Americana. **Interações**, v. 20, p. 255.

PINO, B. A. (2014). América Latina na cooperação internacional para o desenvolvimento. In:

Mello e Souza, André. (Org.). **Repensando a Cooperação Internacional para o Desenvolvimento**. 1ª ed. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, v. 1, p. 175-202.

_____ (2014). Evolução histórica da Cooperação Sul Sul. In: Mello e Souza, André. (Org.). **Repensando a Cooperação Internacional para o Desenvolvimento**. 1ª ed. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, v.1, p. 57-85.

PIOVESAN, F. (2013). **Direitos humanos e o direito constitucional internacional** (14ª ed.). São Paulo: Saraiva.

RADDATZ, L. A. M., & BUSS, R. N. (2014). Rota Bioceânica Norte como alternativa de escoamento da produção de soja pelo Oceano Pacífico. **Revista Científica do ITPAC**, v. 07, p. 1-10.

REALE, M. (1994). **Teoria Tridimensional do Direito** (5ª ed.). São Paulo: Saraiva.

WTO. **World Tourism Organization** (2017). World Tourism Organization compendium of tourism statistics.