



OBSERVATORIO
AMÉRICA LATINA
ASIA PACÍFICO

Documentos de Trabajo

**Corredor Rodoviário Bioceânico:
caminho do Mato Grosso do Sul à Ásia Pacífico**

Pedro Silva Barros

Raphael Padula

Luciano Wexell Severo

Sofía Escobar Samurio

Julia Borba Gonçalves

DT 009/20

Outubro, 2020



**Corredor Rodoviário Bioceânico:
caminho do Mato Grosso do Sul à Ásia Pacífico**

Pedro Silva Barros¹

Raphael Padula²

Luciano Wexell Severo³

Sofía Escobar Samurio⁴

Julia Borba Gonçalves⁵

¹ Pós-doutorando na Universidade de São Paulo e coordenador do projeto “O Brasil e a América do Sul” do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), pedro.barros@ipea.gov.br.

² Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), doutor em engenharia de produção pela UFRJ, raphael.padula@pepi.ie.ufrj.br.

³ Professor de la Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), doctor en Economía Política Internacional por la UFRJ, luciano.severo@unila.edu.br.

⁴ Doutoranda em economia na Universidade de Brasília (UnB), pesquisadora do Ipea, sofia.samurio@ipea.gov.br

⁵ Mestre em relações internacionais pelo Programa San Tiago Dantas (São Paulo), pesquisadora do Ipea, julia.goncalves@ipea.gov.br.

Serie: Documentos de Trabajo

Corredor Carretero Bioceánico: camino de Mato Grosso do Sul a Asia Pacífico

DT 009/20

Outubro, 2020

As opiniões manifestadas no documento pertencem aos autores e não refletem necessariamente as da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), CAF-Banco de Desenvolvimento da América Latina ou Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL).

Os documentos de trabalho do Observatório são selecionados e distribuídos com vistas a promover a discussão durante o ciclo de sessão do V Seminário.

OBS-AL-AP/DT 009/20

© 2020 por Observatório América Latina – Ásia Pacífico e também seus autores. Todos os direitos reservados. Podem-se citar seções breves de texto sem autorização explícita desde que se outorgue um crédito completo, incluído o aviso © e a fonte.

Resumo

Este trabalho busca apresentar o Corredor Rodoviário Bioceânico, rota entre Porto Murtinho, estado do Mato Grosso do Sul, no Brasil, e os Portos do Norte do Chile; analisar a dinâmica do Grupo de Trabalho (GT) do Corredor Rodoviário Bioceânico conformado pelos governos da Argentina, Brasil, Chile e Paraguai; avaliar o potencial das exportações do Mato Grosso do Sul para a Ásia Pacífico; identificar os produtos que têm mais ganhos com o estabelecimento do Corredor. Por fim, analisa-se o potencial de ganhos do Corredor para as exportações sul-mato-grossenses de celulose, soja e carnes para a Ásia-Pacífico. Trata-se de pesquisa em desenvolvimento em apoio ao GT do Corredor e a sua Mesa 2 de “Produção e Comércio”.

Palavras-chave: Corredor bioceânico, Integração de infraestrutura, Mato Grosso do Sul.

Abstract

This work discuss the Bi-Oceanic Highway Corridor, a route between Porto Murtinho (a city of the state of Mato Grosso do Sul, in Brazil), and the ports of Northern Chile. In this work, we analyze the dynamics of the Working Group (WG) of Bi-Oceanic Highway Corridor, established by the governments of Argentina, Brazil, Chile, and Paraguay; evaluate the export potential of all products from Mato Grosso do Sul to the Asia Pacific region; identify what were the most exported products from Mato Grosso do Sul since the establishment of the Corridor; and, finally, we evaluate the potential gains for Mato Grosso do Sul exports of pulp, soybeans, and meat to the Asia-Pacific region. This article is the result of an ongoing research to support the work of “Table 2-Production and Trade” of the Working Group (WG) of Bi-Oceanic Highway Corridor..

Keywords: Bioceanic Corridor; Infrastructure integration, Mato Grosso do Sul.

Tabela de conteúdo

1. Introdução	7
2. Antecedentes e formação do GT Corredor Rodoviário Bioceânico	8
3. Atores e seus respectivos interesses no Corredor Rodoviário Bioceânico	10
3.1 <i>Infraestrutura e conectividade das regiões</i>	11
3.2 <i>Política externa, integração regional e projeção ao Pacífico</i>	14
4. Perfil comercial do estado do Mato Grosso do Sul: principais produtos e parceiros comerciais entre 2010 e 2019	16
5. Análise dos setores com maior impacto potencial do Corredor para as exportações do Mato Grosso do Sul para a Ásia Pacífico	26
5.1 <i>O caso da celulose</i>	26
5.2 <i>O caso da soja</i>	28
5.3 <i>O caso das carnes bovinas e das miudezas de frango</i>	30
5.4 <i>Ganhos do Corredor para as exportações dos setores selecionados</i>	33
6. Referências bibliográficas	35

1. Introdução

O Corredor Rodoviário Bioceânico é um projeto de integração física institucionalizado na Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que conectará Porto Murtinho-MS com os portos do norte do Chile, próximo ao trópico de Capricórnio.

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

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

Nesse período, observou-se a expansão de mecanismos regionais e a inclusão de novos temas na agenda de integração regional da América do Sul, a fim de buscar a integralidade da região. No Mercado Comum do Sul (Mercosul), criaram-se o Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul (FOCEM) em 2005; a formação do Parlamento do Mercosul (Parlasul) em 2006; criação do Instituto Social do Mercosul em 2007; o Programa Regional de Integração Produtiva, em 2008; e o Plano Estratégico de Ação Social, em 2011.

Atualmente, a América do Sul tem passado por um período de instabilidades políticas que levam à fragmentação das mencionadas instâncias de integração regional, em que se destacam o esvaziamento da Unasul e da Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (Celac), ao mesmo tempo em que foram criados o Grupo de Lima e o Fórum para o Progresso da América do Sul (Prosul). Tenta-se, também, retomar o protagonismo da Organização dos Estados Americanos (OEA) e de seus mecanismos para gerenciar as crises na região.

No que diz respeito ao funcionamento do Cosiplan, ligado à Unasul, a última reunião foi realizada em dezembro de 2017 durante a Presidência Pro Tempore argentina. A partir de 2018, iniciou-se o processo de esvaziamento da Unasul com a retirada da Colômbia da mesma e a suspensão da participação de Argentina, Brasil, Chile, Equador, Paraguai e Peru. Em 2019 foi criado o Fórum para o Progresso da América do Sul (Prosul).

Apesar desta situação de desmantelamento de organizações regionais e seus respectivos órgãos, o Corredor Rodoviário Bioceânico continuou promovendo reuniões até o presente e os trabalhos do GT têm avançado significativamente.

Portanto, neste artigo pretende-se examinar a continuidade do GT do Corredor Rodoviário Bioceânico face às mudanças na América do Sul e à relevância do mesmo para o estado do Mato Grosso do Sul.

O artigo se estrutura em 4 seções: na primeira, discute-se a criação e desenvolvimento das reuniões do GT Corredor Rodoviário Bioceânico, a partir das atas de reuniões do mesmo, das declarações presidenciais e informes por parte dos países.

Na segunda, são examinados a atuação e os interesses dos países, em matéria de conectividade territorial e política externa, e as regiões atendidas pelo trajeto: Brasil (Mato Grosso do Sul), Argentina (províncias do Noroeste), Chile (regiões do Norte) e Paraguai (região ocidental).

Na terceira parte, apresentam-se os dados de comércio do estado do Mato Grosso do Sul com o mundo, particularmente com a Ásia Pacífico e com os países vizinhos, Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai no período de 2010 a 2019. Estudou-se as principais categorias comercializadas, assim como as principais vias de entrada e saída dos fluxos comerciais.

Na quarta parte, são analisados os três setores com maior potencial de ganhos de competitividade para as exportações do Mato Grosso do Sul para a Ásia Pacífico via Corredor Bioceânico. São debatidos os cenários mundial, do Brasil e do Mato Grosso do Sul de três produtos: soja, celulose e carnes. Por fim, são apresentados os ganhos do corredor para as exportações desses produtos selecionados.

2. Antecedentes e formação do GT Corredor Rodoviário Bioceânico

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

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

Os trechos contemplados são aqueles que já existiam na carteira de projetos do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da Unasul. O GT do Corredor Rodoviário Bioceânico é o único projeto de infraestrutura que agrupa mais de três países e que se reúne periodicamente, apesar do movimento de fragmentação da região atualmente.

O GT do Corredor Rodoviário Bioceânico se estrutura em 5 Mesas de Trabalho, as quais se reúnem com regularidade: 1) Infraestrutura, Transporte e Logística; 2) Produção e Comércio; 3) Simplificação dos Procedimentos Aduaneiros; 4) Rede de Universidades; e 5) Turismo.

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

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

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

Além da “Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos” de 2015, os presidentes de Argentina, Brasil e Paraguai e o ministro de Relações Exteriores do Chile assinaram a “Declaração de Brasília sobre Corredores Bioceânicos” em 2017 para reafirmar a priorização deste projeto de infraestrutura para aproximar ambos blocos - além de instruir os trabalhos a serem realizados para as reuniões posteriores (Itamaraty, 2015, 2017).

Na Tabela 1, sintetizaram-se as reuniões do GT realizadas desde sua criação até a última reunião, em 2019. Das 8 reuniões, apenas 2 foram realizadas em uma capital (Assunção, Paraguai) e as demais foram realizadas nas regiões por onde passará o Corredor, ressaltando a característica de descentralização deste projeto.

Tabela 1 - Reuniões do GT Corredor Rodoviário Bioceânico

Ano	Data	Reunião	Local
2016	maio	I	Antofagasta, Chile
	julho	II	Campo Grande/MS, Brasil
	outubro	III	San Salvador de Jujuy, Argentina
2017	maio	IV	Assunção, Paraguai
	novembro	V	Antofagasta, Chile
2018	junho	VI	Salta, Argentina
2019	abril	VII	Assunção, Paraguai
	agosto	VIII	Campo Grande/MS, Brasil

Fonte: Ministérios das Relações Exteriores de Argentina, Brasil, Chile e Paraguai. Elaborado pelos autores.

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

3. Atores e seus respectivos interesses no Corredor Rodoviário Bioceânico

Por ser um projeto de integração física entre regiões distantes dos centros nacionais, as questões territorial e transfronteiriça são variáveis fundamentais para compreender a mobilização de atores em torno de dito projeto. Além disso, o Corredor Rodoviário Bioceânico está relacionado aos aspectos da integração regional sul-americana, pois: I) surge a partir da proposta de governos nacionais em 2015 no contexto de aproximação da Aliança do Pacífico-Mercosul; II) mobiliza governos subnacionais que já participavam da Zona de Integração do Centro-Oeste Sul-americano (Zicosur); III) atravessa períodos de maior aproximação entre os países para o de maior fragmentação das instâncias regionais.

A Zicosur caracteriza-se como uma iniciativa sub-regional que agrupa províncias (Argentina), departamentos (Bolívia, Paraguai, Paraguai e Uruguai), regiões (Chile) e estados (Brasil), coincidindo com o território do Chaco Sul-Americano, e tem como objetivo sua projeção aos mercados da Bacia do Pacífico (Safarov, 2000). Criada em 1997 por iniciativa da Secretaria de Integração Regional de Antofagasta (Chile), a Zicosur tem com o objetivo de agrupar os entes subnacionais localizados ao centro-oeste sul-americano e garantir a inserção dos mesmos no cenário internacional unindo os portos do Atlântico ao Pacífico (Hourcade; Oddone, 2012).

As regiões que integram a Zicosur se caracterizam por serem economias periféricas em relação aos centros econômicos do Mercosul. O isolamento geográfico leva a que essas

regiões busquem formas alternativas que potencializem suas economias, em que corredores bioceânicos adquirem caráter estratégico para tal objetivo (Carlino, Vairavé, 2010).

O Corredor Rodoviário Bioceânico atravessa a macrorregião do Grande Chaco Sul-Americano. São 1.141.000 km² de território, representando 24% do território argentino, 60% do território paraguaio, 12% do território boliviano e 0,66% do território brasileiro, e participa de três eixos dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) da IIRSA: Capricórnio, Interoceânico Central, Hidrovia Paraguai-Paraná. Contudo, a macrorregião do Grande Chaco Sul-Americano carece de infraestrutura que permita compreendê-la como um território integrado e que promova a cooperação fronteiriça ao incluir a participação de municípios localizados ao interior dos territórios (Hourcade, Oddone, 2012).

Observa-se, portanto, que o GT Corredor Rodoviário Bioceânico é um projeto de infraestrutura que mobiliza diversos atores em torno da ideia de uma determinada “Região” de um território nacional que será beneficiada. Nas subseções seguintes, buscou-se examinar a importância do Corredor Rodoviário Bioceânico para cada país, com destaque para as regiões atendidas pelo traçado das obras, em torno de dois interesses: I) infraestrutura e conectividade das regiões, e II) projeção ao Pacífico.

3.1 Infraestrutura e conectividade das regiões

Os projetos de infraestrutura que compõem o corredor rodoviário bioceânico integram e podem desenvolver áreas isoladas nacionalmente e regionalmente que podem ser caracterizadas como atrasadas economicamente: o noroeste da Argentina, o Chaco paraguaio, o norte do Chile e o Centro Oeste brasileiro. Adicionalmente, busca integrá-las à área de maior dinamismo econômico global, a região Ásia-Pacífico, que envolve o sudeste asiático e a costa oeste dos EUA. Esses projetos devem ser entendidos em sua integralidade e intermodalidade, ou seja, a capacidade de integrar as regiões ao Pacífico mas também a outros modais.

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

O Mato Grosso do Sul possui posição estratégica tanto para a projeção na América do Sul (fronteiriço à Bolívia e ao Paraguai), quanto para o acesso à Bacia do Prata e ao litoral Pacífico, por meio das hidrovias Paraguai-Paraná e do Prata, e pela proximidade de pontos de passagem pelas cordilheiras. Nesse sentido, a proximidade com os centros nacionais e com as demais regiões mediterrâneas da América do Sul, assim como o acesso à Argentina e ao Uruguai através das hidrovias e ferrovias leva a que o estado do MS possa se desenvolver

como o centro logístico do Corredor Rodoviário Bioceânico, não sendo apenas o início ou o final da cadeia logística regional.

O Paraguai é dividido territorialmente em duas regiões, a Oriental e a Ocidental, a partir do rio Paraguai. A região Oriental, centrada em Assunção, polariza a capacidade de intervenção territorial, de modo que esta região tem sido beneficiada por obras de infraestrutura e por investimentos que interligam o país à Argentina e ao Brasil. Consequentemente, acaba por marginalizar a região Ocidental, cuja principal rota de intercâmbio com a capital se dá pela Transchaco. A região Ocidental não se constitui como área de influência direta do Mercosul e sim como um espaço privilegiado de atuação dos grupos locais (privados e de origem estrangeira) que se instalaram na região (as colônias menonitas, fazendeiros brasileiros e empresas coreanas, americanas e alemãs) e que contribuíram para que a mesma se tornasse produtora de lácteos, carne bovina e soja. Sua condição de distanciamento das grandes cidades paraguaias refletiu nas opções de inserção internacional da região, preferivelmente na Zicosur (Vasquez, 2007).

O Fundo de Convergência Estrutural (FOCEM) foi responsável pela ampliação da capacidade de transmissão energética através da construção da linha de transmissão de alta tensão entre a usina de Itaipú e a cidade de Villa Hayes (região Ocidental), se convertendo, assim, na principal fonte de cooperação para o desenvolvimento do Paraguai (Masi, Rojas, 2019). O Corredor Rodoviário Bioceânico tem um valor estratégico para o Paraguai por reduzir as limitações devido a sua condição de país em desenvolvimento sem litoral marítimo, e permitirá que a região Ocidental seja transformada em um centro logístico ao encurtar as distâncias entre o Atlântico e o Pacífico (Amarilla, 2019).

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

A tendência de melhoras na infraestrutura, iniciada em 1980, ganhou impulso com a criação do Mercosul e da IIRSA, e suas políticas para estimular a integração e o desenvolvimento de regiões isoladas. Entretanto, a criação do Mercosul em 1991 impulsionou a vocação da Bacia do Prata como rede de transporte fluvial para o acesso aos portos do Atlântico. O traçado de infraestrutura da época se orientava aos portos nacionais e se caracterizava por escassos e inadequados passos fronteiriços para suportar um grande volume de intercâmbio entre os países vizinhos. Por exemplo, até 1990 o trajeto entre Chile e Argentina se dava apenas pelo Túnel dos Libertadores, unindo Santiago a Mendoza (Benedetti, Salizzi, 2014).

Em dezembro de 2015, o governo argentino de Mauricio Macri (2015-2019) lançou o Plano Belgrano, cujo objetivo era a redução da pobreza do Norte argentino através de obras de infraestrutura, de programas sociais, de integração digital e de uma maior presença do Estado

nos bairros mais afastados em cada província (Argentina, 2019). O Plano Belgrano foi impulsionado a fim de promover a conexão intrarregional e interregional das províncias do Nordeste e Noroeste argentino (Jujuy, Salta, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Formosa, Chaco, Corrientes e Misiones) nas áreas de infraestrutura, transportes, comunicações, economia, produção, social, saúde, educação, segurança e defesa (Furlan, 2016). A atual administração de Alberto Fernández substituiu o Plano Belgrano pela Unidad Belgrano Norte Grande, mantendo o foco de investimentos em infraestrutura e na competitividade das regiões do Nordeste e Noroeste argentino.

No caso do Chile, o projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico atenderá as regiões de Arica-Parinacota, Tarapacá e Antofagasta, as quais conformam o Norte Grande do Chile, e permitirá o acesso aos portos de Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, assim como também facilitará o acesso aos portos de Coloso, Michilla e Tocopilla.

Segundo García (2015: 135) “el territorio del norte de Chile es estratégico, tanto por integrar diversos ejes de conectividad como por permitir el paso hacia otros ejes de enlace con el resto de la región” e que no âmbito da IIRSA “tres de los ejes de integración donde Chile hace parte comprenden territorios del área fronteriza del norte del país, configurándola como un importante corredor de bienes, servicios y personas” (2015: 137). Cabe recordar que a Zicosur foi criada por iniciativa da Secretaria de Integração Regional de Antofagasta e que Jorge Soria (quem já foi prefeito de Iquique e atualmente é senador por Tarapacá) tem sido figura atuante na defesa de Corredores Bioceânicos.

A conformação da Zona Franca de Iquique (Zofri) demonstra que a região de Tarapacá tem adquirido condições para que se transforme em uma plataforma de serviços, em que corredores bioceânicos possam promover a complementaridade econômica em áreas fronteiriças e tornar sua interconexão mais completa. O desenvolvimento da região de Tarapacá tem dependido do seu entorno sub-regional, principalmente a Bolívia, além de ser uma área estratégica para o Centro-Oeste sul-americano, de forma que aquela pode ser uma ponte entre o mercado sul-asiático e a sub-região sul-americana, dinamizando os intercâmbios comerciais dos países que conformam essa localidade (Ovando Santana, Álvarez Fuentes, 2011).

Portanto, ao discutir a relação entre os interesses dos países pertencentes ao Corredor em projetos de infraestrutura, cabe incluir na análise desta temática o relacionamento China-América Latina e como isto se relaciona ao segundo interesse desses países: projeção ao Pacífico.

Tabela 2 - Investimentos chineses na América Latina e Caribe (2005-2019)

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

Fonte: The Dialogue, 2020. Elaborado pelos autores.

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

3.2 Política externa, integração regional e projeção ao Pacífico

Como visto na Tabela 2, o GT Corredor Rodoviário Bioceânico é um projeto de infraestrutura que mobiliza diversos atores. No que diz respeito aos representantes dos governos centrais, funcionários do Ministério de Relações Exteriores dos quatro países sempre estiveram presentes nas reuniões. Isso demonstra a relevância do Corredor aos interesses da política externa dos países.

As relações Brasil-China, no marco da cooperação sul-sul, foram se intensificando nos últimos 15 anos, principalmente nas áreas de comércio, investimentos, infraestrutura, cooperação em instâncias regionais (Foro China-Celac) e multilaterais (BRICS, BASIC). No que diz respeito ao comércio exterior, há destaque para os produtos como soja, minério de ferro, petróleo, açúcar e pasta de madeira, que correspondem a maior parte dos produtos exportados

(Pires, 2015). Desde 2007, a China é o 1º destino das exportações do Mato Grosso do Sul, com destaque para soja, minério de ferro e óleo vegetal (Brum; Amorim, 2016).

Durante o governo de Horácio Cartes (2013-2018), a política externa paraguaia se orientou em um sentido mais pragmático. Tanto o relacionamento bilateral com Argentina e Brasil, de diferentes orientações políticas, quanto a volta do Paraguai ao Mercosul sem maiores problemas em relação às condições impostas são exemplos desse pragmatismo. A política externa de Cartes promoveu uma forte campanha de diversificação produtiva, de exportações e de atração de investimentos estrangeiros; o Ministério de Indústria e Comércio se tornou a principal agência governamental a conduzir a política externa (Mais; Rojas, 2019).

A suspensão do Paraguai do bloco, em 2012, decisão com base na Carta Democrática, abriu espaço para que se acelerasse a inclusão da Venezuela no Mercosul e também para que o Paraguai solicitasse ser membro da categoria Estado Observador da Aliança do Pacífico (Bernal-Meza, 2015). Em relação a este último, seria uma demonstração de que o Paraguai estava buscando fortalecer as relações com outras nações além do Mercosul.

A busca pela saída ao Pacífico manteve-se como o objetivo do governo Mario Abdo Benítez (2018-), ao dar continuidade às obras do Corredor Rodoviário Bioceânico, com ênfase na construção da ponte entre Porto Murtinho-Carmelo Peralta e a reconstrução da Transchaco, ligando Carmelo Peralta a Pozo Hondo (Informe Presidencial, 2019).

Contudo, na busca pela saída ao Pacífico, cabe destacar que o padrão de relacionamento do país com a China difere de seus pares. O Paraguai é o único país sul-americano que reconhece a independência de Taiwan, sendo uma das razões pela qual a soja e carne paraguaias não têm acesso direto ao mercado chinês. Apesar do “fator Taiwan”, a China é a principal origem de importações do Paraguai (Rojas, 2018), e pressões do agronegócio para o estabelecimento de relações oficiais com a China têm se intensificado nos últimos anos (Youkee, 2019). Por não haver relações diplomáticas com a China, há uma percepção de que o Paraguai perdeu a oportunidade de investimentos chineses em infraestrutura no país em áreas-chave (Long, Urdinez, 2020).

A Argentina, assim como os demais países latino-americanos, tem sua relação bilateral com a China marcada pela exportação de produtos primários e importação de bens de alto valor agregado, e tem recebido investimentos em áreas estratégicas como: transporte, mineração e energia. O país foi visitado pelos presidentes Hu Jintao em 2004 e Xi Jinping em 2014, e junto com a Venezuela foi o que mais recebeu empréstimos na área de infraestrutura nesse período (Gransow, 2015). Na visita de 2014, destacam-se os empréstimos para a construção das represas Kirchner-Cepernic e para a renovação da ferrovia Belgrano Cargas, a qual conectará 14 províncias aos portos no Pacífico, impulsando uma rede vital para o transporte de soja à China (Laufer, 2017).

A mudança de governo de Cristina Fernández de Kirchner (2007-2015) para o governo Macri, em um primeiro momento, indicou a revisão dos acordos assinados com a China (Frenkel, 2016). O “giro aperturista” da política externa de Macri marcou uma ruptura em

relação aos governos anteriores e se intensificou com a mudança de governo no Brasil, decorrente do impeachment de Dilma Rousseff (2011-2016), em que a aproximação da Argentina com a Aliança do Pacífico (por meio de sua participação na categoria Estado Observador), sua atuação para a convergência Mercosul-Aliança do Pacífico e o acordo Mercosul-União Europeia seriam passos intermediários à participação no Acordo Transpacífico (Simonoff, 2016).

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

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

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

No período mais recente, que abarca os governos de Michelle Bachelet (2014-2018) e Sebastián Piñera (2018-) a ideia de que o Chile pode ser ponte entre a Ásia e a América Latina mantém-se em vigor, e o Corredor Rodoviário Bioceânico adquire um papel de grande relevância para a consecução de tal objetivo da política exterior chilena. A participação do Chile nas discussões sobre a iniciativa One Belt, One Road e associação do país ao AIIB demonstram a importância que projetos de infraestrutura regionais podem desempenhar na melhora da projeção internacional da região (Efe, 2017).

4. Perfil comercial do estado do Mato Grosso do Sul: principais produtos e parceiros comerciais entre 2010 e 2019

O Estado de Mato Grosso do Sul é um estado de perfil agropecuário com uma pauta exportadora concentrada em três produtos com baixo ou médio valor agregado: celulose (34%), soja (30%) e carne (24%) de acordo com os dados do Ministério de Economia (ME) entre janeiro e abril de 2020. O estado expressa de forma mais intensa do que outros o perfil

de inserção internacional da América Latina por se tratar de um comércio assimétrico baseado na exportação de matérias primas e importação de produtos manufaturados e pela crescente dependência dos intercâmbios com a China e Ásia Pacífico.

As exportações do Mato Grosso do Sul ao mundo, em 2019, ascenderam a US\$ 5,2 bilhões e representaram 2,6% do total das vendas totais do Brasil. As compras do estado atingiram US\$ 2,4 bilhões, ou 1,3% do total das importações do país. Setorialmente, 58% das exportações do estado são produtos básicos, 40% semimanufaturados e 2% produtos manufaturados. No que diz respeito às importações, 56% são produtos básicos, 10% semimanufaturados e 34% manufaturados (ME).

Com relação aos parceiros comerciais do Mato Grosso do Sul, percebe-se igualmente uma forte concentração em poucos países. As exportações para a China foram 41% do total em 2019 e nos primeiros meses de 2020 passaram para 47,7%, o que representa um forte avanço se comparado aos 20% que respondiam em 2010 de acordo com os dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério de Economia (Secex-ME).

O comércio intrarregional tem apresentado significativa queda nos últimos anos. No caso do Brasil, a participação relativa da América do Sul nas exportações totais em 2010 era de 18,4% (US\$ 37 bilhões) e nos primeiros meses de 2020 é de 10,6% (US\$ 7,2 bilhões). As exportações do Mato Grosso do Sul para América do Sul em 2010 correspondiam a 19,9% (US\$ 577 milhões) e em 2020 estão em 3,8% (US\$ 196 milhões entre janeiro e abril).

Diante desse cenário de queda do comércio entre os países vizinhos o Corredor Rodoviário Bioceânico teria a dupla função de aumentar competitividade dos países que o integram com a Ásia Pacífico e, ao tempo, visa dinamizar o comércio intrarregional através de obras de infraestrutura e iniciativas que promovam o desenvolvimento de cadeias regionais de valor.

Nas Tabelas 3 e 4, apresentam-se os valores das exportações e das importações do Brasil e do estado do Mato Grosso do Sul em 2010, 2018 e 2019, com os países que fazem parte do Corredor Rodoviário Bioceânico, mais a Bolívia, a China e os Estados Unidos.

Tabela 3. Exportações e importações em valores absolutos e relativos do Brasil em 2010, 2018 e 2019 com Argentina, Bolívia, Chile, China, Estados Unidos, e Paraguai

Países	Exportações			Importações		
	Valor em US\$ 2010	Valor em US\$ 2018	Valor em US\$ 2019	Valor em US\$ 2010	Valor em US\$ 2018	Valor em US\$ 2019
Argentina	18.507.23.060	14.912.606.660	9.791.474.547	14.433.416.651	11.051.062.743	10.552.232.182
	9,17%	6,23%	4,34%	7,94%	6,10%	5,95%
Bolívia	1.162.674.875	1.452.660.777	1.411.080.903	2.247.080.647	1.636.482.920	1.365.971.487
	0,58%	0,61%	0,62%	1,24%	0,90%	0,77%
Chile	6.393.065.704	6.393.065.704	5.162.879.630	4.190.055.349	3.381.789.215	3.176.258.258
	3,17%	2,67%	2,29%	2,31%	1,87%	1,79%
China	30.747.553.704	63.929.548.814	63.357.520.588	25.591.460.070	34.730.027.163	35.270.816.762
	15,23%	26,72%	28,11%	14,08%	19,16%	19,89%
Estados Unidos	19.300.906.943	28.696.717.001	29.715.863.527	27.038.687.487	28.967.774.648	30.090.157.711
	9,57%	11,99%	13,18%	14,88%	15,98%	16,97%
Paraguai	2.547.743.025	2.912.218.700	2.479.920.342	611.400.544	1.157.198.288	1.303.105.494
	1,27%	1,22%	1,10%	0,34%	0,64%	0,73%
América Latina e Caribe	44.518.965.501	40.830.995.663	32.522.084.630	27.298.918.593	23.302.156.070	21.400.842.174
	22,06%	17,07%	14,43%	15,02%	12,86%	12,07%
Total Geral	201.788.337.035	239.263.992.681	225.383.482.468	181.774.969.378	181.230.568.862	177.347.934.749
Fonte: SECEX. Elaboração dos autores.						

Se observa la disminución de la participación de los países de América Latina en las exportaciones totales de Brasil, que representaban 22,1% en 2010 y cayeron a 14,4% en 2019. El mismo movimiento ocurrió con las importaciones; en 2010 sumaban 15,0% y en 2019 cayeron a 12,1%.

Com relação aos países do Corredor, há certa estabilidade na participação de Paraguai e Bolívia, que se mantém estáveis tanto nas exportações como nas importações durante o período analisado. Já o Chile teve pequena queda e a Argentina diminuiu bruscamente sua participação no comércio com o Brasil, apresentado uma queda de 47,1% nas exportações e 26,9% nas importações entre 2010 e 2019. Nos primeiros quatro meses de 2020, as exportações para a Argentina caíram 18,8% e as importações 22,6%, o que indica a acentuação dessa tendência.

O comércio com a China, por sua vez, apresenta um forte crescimento nesse período. A participação do país no total das exportações brasileiras aumentou de 15,2% em 2010 para 28,1% em 2019. A participação chinesa nas importações totais do Brasil passou de 14,1% em 2010 para 19,9% em 2019. No entanto, percebe-se certa desaceleração desse dinamismo entre janeiro e abril de 2020 (ME), principalmente nas importações que já apresentam uma redução de 7,3%. Contudo, a China continua sendo o principal parceiro comercial do país por ampla margem.

Os Estados Unidos têm aumentado a sua participação, tanto nas exportações totais em 54% como nas importações totais 11,3%, no primeiro quadrimestre. O saldo comercial do Brasil com esse país tem sido deficitário na maior parte do período analisado.

Tabela 4. Exportações e importações em valores absolutos e relativos do Mato Grosso do Sul em 2010, 2018 e 2019 com Argentina, Bolívia, Chile, China, Estados Unidos, e Paraguai

Países	Exportações			Importações		
	Valor em US\$ 2010	Valor em US\$ 2018	Valor em US\$ 2019	Valor em US\$ 2010	Valor em US\$ 2018	Valor em US\$ 2019
Argentina	301.634.868	386.396.380	221.029.385	74.763.633	23.746.440	12.123.867
	13,46%	6,79%	4,22%	2,20%	1,07%	0,50%
Bolívia	81.145.891	17.794.941	16.770.861	2.147.965.624	1.538.094.898	1.275.082.483
	3,62%	0,31%	0,32%	68,19%	68,98%	53,06%
Chile	3.445.215	153.308.361	160.915.417	273.646.782	123.070.125	105.268.866
	0,15%	2,69%	3,07%	8,05%	5,52%	4,38%
China	236.657.801	2.761.730.017	2.146.634.653	292.551.215	335.441.468	334.347.006
	10,56%	48,51%	40,94%	8,61%	15,04%	13,91%
Estados Unidos	20.728.198	136.139.231	224.828.339	40.092.242	70.057.423	111.385.719
	0,93%	2,39%	4,29%	1,18%	3,14%	4,63%
Paraguai	110.679.762	25.920.791	22.783.266	30.980.453	139.299.530	174.737.106
	4,94%	0,46%	0,43%	0,91%	6,25%	7,27%
América Latina e Caribe	586.940.784	821.535.725	663.566.687	2.615.342.487	1909.090.457	1.631.147.042
	26,19%	14,43%	12,66%	76,94%	85,62%	67,88%
Total Geral	2.240.867.028	5.692.722.072	5.243.446.085	3.399.311.857	2.229.709.884	2.403.146.169
Fonte: SECEX. Elaboração dos autores.						

Observa-se a diminuição da participação dos países do Corredor (incluindo a Bolívia) nas exportações totais do Mato Grosso do Sul, que representavam 22,2% em 2010 e caíram para 8% em 2019. O mesmo aconteceu com as importações, em 2010 somavam 79,3% e em 2019 caíram para 65,2%. Em relação às exportações, Argentina, Bolívia e Paraguai registam uma queda significativa, apenas o Chile aumenta no período. No caso particular da Argentina, sua participação no comércio com o estado diminuiu bruscamente, apresentando uma queda de 43% nas exportações e de 49% nas importações. Nas importações sul-mato-grossenses, Argentina, Bolívia e Chile diminuem o seu peso significativamente, mas o Paraguai aumentou a sua participação. Isso se reflete na participação da América Latina nas exportações e importações totais do estado; já que a maior parte do comércio com os países latino-americanos está representado pelo comércio com as economias integrantes do Corredor.

Com relação à China, a participação nas exportações do estado aumentou de 10,6% para 41% entre 2010 e 2019, e a participação nas importações sul-mato-grossenses passou de 8,6% em 2010 para 13,9% em 2019. Os Estados Unidos quadruplicou a sua participação no comércio com o Mato Grosso do Sul entre 2010 e 2019.

Na Tabela 5, apresentam-se as três principais categorias (Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercancias, SH). de produtos exportados pelo Mato Grosso do Sul em 2010, 2018 e 2019, em valores absolutos e a sua participação relativa.

Tabela 5. Os três principais capítulos exportados pelo Mato Grosso do Sul em 2010, 2018 e 2019 em valores absolutos e participação relativa

Capítulos em SA2	(em US\$)	%	(em US\$)	%	(em US\$)	%
Capítulos em SH2	400.431.500	13,86%	1.904.120.975	33,06%	1.938.765.787	36,98%
47 Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas).	521.497.614	18,05%	2.070.903.443	35,96%	1.162.231.230	22,17%
12 Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens	739.135.213	25,58%	828.242.169	14,38%	986.440.245	18,81%
Fonte: SECEX. Elaboração dos autores.						

Nas exportações do Mato Grosso do Sul em 2010 as “Carnes e miudezas, comestíveis” (25,6%) foram a principal categoria exportada, seguida por “Sementes e frutos oleaginosos” (18%) e “Pastas de madeira e matérias celulósicas” (13,9%). Assim, a soma desses três capítulos superava os 57,5% do total vendido pelo estado.

Em 2019, a principal categoria exportada continuou sendo “Pastas de madeira e matérias celulósicas” (37%) e em segundo lugar, registrando uma queda de 37% “Sementes e frutos oleaginosos” (22,2%). As “Carnes e miudezas, comestíveis” (18,8%) aumentaram a sua participação na pauta exportadora do estado.

Tabela 6. Principais vias de saída das exportações do Mato Grosso do Sul para Argentina, Bolívia, Chile e Paraguai , em 2019.

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

A maioria do comércio do estado com os países vizinhos acontece pelas aduanas continentais, as principais continuam sendo Corumbá (30%) e Porto Murtinho (19,3%). As aduanas de São Borja e Foz do Iguaçu, no entanto, apresentam um crescimento na sua importância relativa, a primeira de 8% para 18,3% e a segunda de 5% para 8,5%, entre 2018 e 2019.

Os principais produtos exportados pela Unidade da Receita Federal (URF) de Corumbá são minérios (ferro, minério de ferro e outros) e soja e os principais destinos são Argentina e Uruguai. As vendas de minérios e soja para a Argentina por Corumbá, que em 2018 representavam 60% das exportações totais da aduana, caíram 47% em 2019, de US\$ 197,9 milhões para US\$ 104,8 milhões.

O principal produto de exportação via Porto Murtinho é a soja com destino à Argentina. O valor da exportação caiu em 46,6% entre 2018 e 2019. O mesmo aconteceu com as vendas de soja para a Argentina que atravessam a fronteira pela aduana de Ponta Porã; caíram pela metade, de US\$ 15,1 milhões para US\$ 7,2 milhões. Por sua vez as exportações para o

Paraguai cresceram e atualmente superam em valor as exportações destinadas à Argentina por essa aduana. As vendas para o Chile de produtos derivados da soja aumentaram e para o Uruguai, de outros açúcares de cana, diminuíram 76,6%.

As exportações por Foz do Iguaçu em 2019 foram destinadas principalmente para Argentina, Chile e Paraguai, e cresceram 31,3% com relação ao ano anterior. As exportações para a Argentina diminuíram levemente e continuaram sendo essencialmente de pasta de celulose. As vendas para o Paraguai são de produtos variados e se mantiveram em um valor aproximado ao do ano anterior. No caso do Chile, foram registradas vendas em 2019 de carne bovina desossada refrigerada ou congelada pelo valor de US\$ 9,9 milhões.

Algo similar aconteceu na aduana de São Borja, que registrou crescimento das exportações de 68,9% entre 2018 e 2019. O principal produto exportado por essa fronteira foi carne bovina desossada congelada, refrigerada ou fresca com destino a Argentina, Chile e Uruguai. O principal produto de exportação por Dionísio Cerqueira é carne bovina para Argentina, Uruguai e Chile. As vendas totais por essa aduana caíram 35,7% entre 2018 e 2019. No caso de Uruguai e Chile diminuíram e no caso de Argentina aumentaram. Em Uruguai, mais da metade das vendas de 2019 foram destinadas à Argentina, de produtos diversos. No caso do Chile, foi registrado crescimento de 105,5% das vendas por essa Unidade da Receita Federal.

Na Tabela 7, apresentam-se os doze principais produtos exportados de acordo com a Nomenclatura do Mercosul (NCM) pelo Mato Grosso do Sul em 2019 por destinos, em valores absolutos e relativos.

Tabla 7. Principales productos exportados por Mato Grosso do Sul en 2019 al mundo y sus principales destinos (en US\$)

	NCM	2019 (US\$)	Principales importadores
	Total Geral	5.243.446.085	
1	47032900 Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução, semibranqueadas ou branqueadas, de não coníferas.	1.938.753.987	China 58,85%; Estados Unidos 10,59%; Itália 8,49%; Holanda 7,63%
2	12019000 Soja, mesmo triturada, exceto para semeadura.	1.151.336.280	China 76,37%; Argentina 10,25%; Vietnã 3,28%
3	10059010 Milho em grão, exceto para semeadura.	449.986.432	Japão 41,17%; Irã 20,68%; Coreia do Sul 9,74%; Espanha 6,33%
4	02023000 Carnes desossadas de bovino, congeladas.	435.384.129	Hong Kong 21,31%; Egito 12,09%; Emirados Árabes 11,12%; Irã 10,66%
5	02013000 Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	254.519.509	Chile 47,38%; Uruguai 17,11%; Arábia Saudita 9,50%; Líbano 7,54%
6	02071400 Pedaçõs e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados.	210.701.931	China 29,62%; Japão 18,67%; Cingapura 7,23%; Emirados Árabes 6,53%
7	26011100 Minérios de ferro e seus concentrados, exceto as piritas de ferro ustuladas (cinzas de piritas), não aglomerados.	140.976.142	Argentina 49,40%; Uruguai 33,66%
8	23040010 Farinhas e pellets, da extração do óleo de soja.	114.905.814	Reino Unido 26,49%; Indonésia 26,61%; Polónia 20,63%; Tailândia 9,92%
9	17011400 Outros açúcares de cana	67.130.628	Argélia 20,47%; Canadá 20,07%; Bangladesh 12,62%; Iraque 11,93%
10	23040090 Bagaços e outros resíduos sólidos, da extração do óleo de soja.	44.941.236	Tailândia 41,79%; Indonésia 31,67%; Alemanha 5,84%; Chile 5,43%
11	41041114 Outros couros e peles de bovinos (incluindo os búfalos), plena flor, não divididos, no estado úmido.	42.230.842	China 19,65%; Taiwan 16,03%; Itália 13,88%; México 13,31%
12	52010020 Algodão não cardado nem penteado, simplesmente debulhado.	41.148.147	China 28,20%; Indonésia 24,20%; Vietnã 11,14%; Malásia 7,55%
Fonte: SECEX. Elaboração dos autores.			

Dos principais produtos exportados pelo Mato Grosso do Sul em 2019, a maioria teve como destino a Ásia e o Oriente Médio: Celulose 58,8%; Soja 79,6% e produtos derivados do óleo de soja (bagaços) 73,5%; Milho 71,6%; Carnes de galos e galinhas 62%; Carnes bovinas congeladas 55,2% e Algodão 71,1%. Apenas as carnes bovinas refrigeradas e o minério de ferro têm países de América do Sul como seus principais destinos. Farinhas e pallets do óleo de soja e outros açúcares têm destinos geograficamente mais variados. Por tanto, sete dos doze principais produtos exportados pelo estado tem como destino as mesmas regiões, o que evidencia a complementariedade da estrutura produtiva do Mato Grosso do Sul com a demanda de Ásia e Oriente Médio.

5. Análise dos setores com maior impacto potencial do Corredor para as exportações do Mato Grosso do Sul para a Ásia Pacífico

A presente sessão tem como objetivo apresentar uma breve análise de três setores selecionados a partir da sua importância relativa para o Mato Grosso do Sul e as novas possibilidades abertas pelo Corredor Rodoviário Bioceânico. Os bens escolhidos são os primeiros da pauta de exportação do estado nos últimos anos: celulose de eucaliptos (NCM 47.03.29.00); soja em grãos (SH4 12.01), ou processada, em forma de tortas (SH4 23.04) ou óleo (SH4 15.07); e carnes congeladas (desossadas de bovino – NCM 02.02.30.00 e miudezas comestíveis de galinhas – NCM 02.07.14.00).

Em todos os casos, foram brevemente apresentados o cenário mundial, o mercado brasileiro, a relevância do mercado do Mato Grosso do Sul e as vantagens trazidas pelo Corredor. As fontes de dados utilizadas abrangem um amplo leque de organismos internacionais, instituições especializadas e entidades de classe, dependendo do produto. Igualmente, utilizaram-se as bases estatísticas disponíveis de comércio internacional mais atualizadas. Os bens serão apresentados na ordem de sua importância relativa na pauta de exportações do estado.

5.1. O caso da celulose

Em primeiro lugar, foi analisada a celulose ou pasta de papel, exclusivamente derivada de eucaliptos. Este representou, em 2019, quase 38% das exportações totais do estado. O Mato Grosso do Sul foi o maior exportador do Brasil, que é um dos países mais competitivos do mundo e responde a mais de 46% das exportações de celulose de eucaliptos. A cidade de Três Lagoas, inclusive, é conhecida como a “capital mundial da celulose”. As vendas sul-mato-grossenses cresceram bastante e se consolidaram nos últimos dez anos, recentemente ocupando o lugar da soja na liderança das exportações do estado.

De acordo com Forestry Production and Trade, do FAOSTAT, a produção mundial de “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas” (SH6 47.03.20), em 2018, último ano disponível, foi de 114,2 milhões de toneladas. Quase 70% dessa produção estão

localizados em apenas seis países: Estados Unidos (18,6%), Brasil (16,1%), China (13,8%), Indonésia (7,2%), Canadá (7,1%) e o Japão (6,7%).

Os maiores exportadores de “Pastas químicas de madeiras, Semi-branqueadas ou branqueadas, não coníferas” (SH6 47.03.29), em 2019, segundo o Trademap, foram Brasil, com US\$ 7,04 bilhões (46,3% do total das exportações); Indonésia, com US\$ 2 bilhões (13,2%) e Chile, com US\$ 1,3 bilhão (8,6%). Os principais importadores do mesmo produto, em 2019, foram China (38,7%), Alemanha (8,6%) e Estados Unidos (8,5%).

O Brasil é altamente competitivo graças ao clima favorável e às décadas de investimento em Pesquisa e Desenvolvimento em biotecnologia e engenharia genética por parte de empresas públicas e privadas, especialmente da Embrapa, e de universidades públicas (BATISTA, 2008, p.30). Segundo o trabalho Panoramas Setoriais 2030 - Papel e Celulose (BNDES, 2017, p.80), a capacidade instalada brasileira teve alto crescimento desde os anos 1990, sendo ampliada de 4 milhões de toneladas em 2001 para 14 milhões de toneladas em 2015. Atualmente alcança as 21,1 milhões de toneladas, sendo, 86% da produção derivada do eucalipto (fibras curtas). Quase 70% da produção brasileira de celulose é orientada à exportação e o restante é direcionado ao mercado interno (IBÁ, 2019, p.44). O país ocupa o segundo lugar no ranking dos produtores de celulose de todos os tipos e primeiro produtor e exportador mundial de celulose de fibra curta (eucaliptos).

Segundo dados do Comexstat, em 2019, as vendas brasileiras de “Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução” (SH4 47.03) ao exterior alcançaram US\$ 7,1 bilhões. Deste total, 98,2% foram de vendas de SH6 47.03.29, de celulose de eucaliptos, principalmente para China (42,2% do total), Estados Unidos (16,5%), Holanda (9,3%) e Itália (8,9%). Entre as empresas que operam no mercado brasileiro de celulose destacam-se as nacionais Fibria e Suzano Papel e Celulose; as chilenas Arauco e CMPC; e a indiana April (Exame, 2019).

Nas últimas décadas, a produção de celulose vem recebendo incentivos para a instalação no Mato Grosso do Sul, triplicando as áreas plantadas com árvores de eucalipto entre os anos 2009 e 2018 (IBÁ, 2019, p.72). Atualmente, o estado ocupa o terceiro lugar no Brasil, com 15,5% da área cultivada nacional, apenas atrás de Minas Gerais (24,5%) e São Paulo (16,7%). Em 2019, o Mato Grosso do Sul foi o maior exportador de celulose de fibra curta do Brasil (Correio do Estado, 2010), com US\$ 1,94 bilhão (27,7% do total vendido pelo país). Entre 2010 e 2018, de acordo com o Comexstat, as vendas sul-mato-grossenses do SH6 47.03.29 (fibra curta) cresceram significativamente até superar a soja em 2019.

O montante de celulose exportado pelo Mato Grosso do Sul alcançou, em 2019, US\$ 1,94 bilhão, dos quais 100% correspondem às oriundas do eucalipto (SH6 47.03.29). Mais de 58,9% dessas vendas foram para a China. A lista de países do sudeste asiático segue com Coreia do Sul (2,3%), Indonésia (0,6%) e Japão (0,4%). As saídas do produto sul-mato-grossense ocorrem exclusivamente pelos portos do Sul e do Sudeste do Brasil (Santos-SP, Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC e Itajaí-SC).

A cidade de Três Lagoas-MS sedia algumas das maiores unidades produtoras de celulose do Brasil, por exemplo, a Fibria e a Eldorado. Segundo o Comex stat, a cidade foi responsável por 27,2% das exportações brasileiras do produto. Por este motivo, é considerada a “capital mundial da celulose” (Época Negócios). Para se ter uma ideia, caso a cidade de Três Lagoas fosse um país, seria o terceiro no ranking mundial de produção de celulose. Segundo o Comex stat, o estado do Mato Grosso do Sul destinou, em 2019, 54,3% de suas exportações totais de SH2 47 (US\$ 1,05 bilhão) para a China, exclusivamente através do porto de Santos-SP.

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

O presente estudo pode ser aprofundado, considerando as cadeias globais da celulose e as possibilidades de complementaridade de produtos e logística entre o Centro-Oeste e o mercado chileno. Os próximos anos poderão marcar o surgimento no Mato Grosso do Sul de um grande polo integrado, no centro do continente, e articulado com o mundo por meio dos dois oceanos.

5.2. O caso da soja

O segundo setor considerado é o complexo da soja, bem cuja produção mundial cresce de maneira consistente nos últimos anos, estimulada pelo aumento da produtividade, com novas variedades de sementes, fertilizantes e pesticidas, e pela demanda da China. O mercado do complexo soja é bastante concentrado. O produto é comercializado, principalmente, de três maneiras: sem processamento, em forma de grãos (SH4 12.01), ou processada, em forma de tortas (SH4 23.04) ou óleo (SH4 15.07). De acordo com o BNDES (2017, p.176), a produção mundial de soja cresceu mais de 8% por ano-safra entre 2011-2012 e 2016-2017.

Segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB, 2018, p.35), os maiores produtores mundiais de soja são Brasil (33,5%), Estados Unidos (32,6%) e Argentina (15,9%), que somam 82% do total. A China alcança os 4%. Segundo o portal da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), em 2018, a América do Sul, sozinha, alcançou 55% da produção mundial: além de Brasil e Argentina, seguem Paraguai (2,6%), Bolívia (0,8%) e Uruguai (0,5%). Fica evidente que as economias cruzadas pelo Corredor, entre o Atlântico e o Pacífico, têm importância no mercado mundial e poderiam, inclusive, vir a fomentar a articulação dos países exportadores de soja do Cone Sul buscando melhores adequação de preços posições mais favoráveis para de logística e distribuição nos principais países consumidores. Os principais exportadores mundiais de soja, nas três formas consideradas, foram Brasil (43,2%) e Estados Unidos (39,1%), somando 82,3% do total (BNDES, 2017, p.178). O maior importador é a China (62,3%), que conta com uma grande capacidade de esmagamento de soja. O país adota uma política de restrição à compra de derivados (óleo e tortas), visando importar grãos in natura para processá-los internamente.

Há alguns meses, a China anunciou uma taxa de 25% sobre a soja oriunda dos Estados Unidos, como um dos desdobramentos da guerra comercial travada entre as principais economias do mundo (CMilho, 2018, p.2). Na prática, em 2019, as importações chinesas de soja em grão tiveram queda de 7% e as originadas nos Estados Unidos, de 5%. Manteve-se o peso relativo estadunidense na casa dos 19% do total, porém em um patamar muito inferior aos 40% dos anos anteriores. No ano passado, a participação do Brasil como provedor de soja em grão para a China caiu de 75,7% para 65,1%, enquanto a da Argentina cresceu de 1,6% para 10,1%, mais do que quintuplicando as vendas. Também se destacam os casos do Canadá, que aumentou as exportações de soja em grão para a China em 13 vezes e o Uruguai, que ampliou em 60%.

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

No ranking de esmagadores de soja, aparecem novamente os quatro principais países produtores, com 77,7% do total: China (31,7%), Estados Unidos (18,1%), Brasil (14,4%) e Argentina (13,6%). Nota-se, no entanto, que embora seja o maior produtor de soja do mundo o Brasil fica em terceiro no quesito esmagamento (CONAB, 2018, p.2). Este fato comprova que o país ainda segue priorizando a exportação de grãos in natura. Por sua vez, a Argentina possui uma forte indústria de esmagamento, que a consolida como a maior exportadora mundial de óleo de soja; 40% do total global, muito acima de Estados Unidos (8,5%) e Brasil (8,1%).

A crescente demanda por soja nas últimas décadas consolidou a liderança de grandes grupos econômicos. Tratando-se do esmagamento, destacam-se ADM, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus Company (conhecidas como ABCD) e a chinesa Cofco (BNDES, 2017, p.192-193). Ao analisar as séries históricas de preços internacionais dessa commodity, cotados na Chicago Board of Trade, constata-se que os valores de óleo, tortas e grão de soja são bastante distintos. Enquanto o óleo de soja, em 2018, superou os US\$ 700 por tonelada métrica, o preço dos outros dois produtos, grão e tortas, foram bastante similares entre si, algo em torno de US\$ 380 por tonelada métrica. Ou seja, os preços do grão e das tortas apresentaram valores 50% mais baixos do que o óleo.

De acordo com a CONAB (2018, p.94), os principais estados brasileiros produtores de soja são Mato Grosso (27,2% do total nacional), Paraná (16,3%), Rio Grande do Sul (14,5%) e Goiás (9,6%). Em 2019, as vendas brasileiras de soja em grão (SH4 12.01) seguiram na casa dos 97% do total, destinados na sua imensa maioria para a China (78,4%). As principais empresas de soja que atuam no Brasil são as companhias do ABCD, além das nacionais Grupo Amaggi, Cooperativa Coamo Agroindustrial, Caramuru e Granol (BNDES, 2017, p.192-193).

O estado do Mato Grosso do Sul ocupa o quinto lugar do ranking de produtores de soja do Brasil, com 7,7% da produção e duas das 20 maiores cidades, Maracaju-MS e Sidrolândia-MS. De acordo com o Comexstat (2020), o SH6 12.01.90 (Soja, mesmo triturada, exceto para semeadura) representa, sozinho, 22% de todas as exportações do Mato Grosso do Sul. Mais de 75% dessas vendas são destinadas à China, principalmente pelos portos de Paranaguá-PR (38,3%), São Francisco do Sul-SC (27,1%), Santos-SP (10,5%) e Rio Grande-RS (1,5%). De acordo com a Embrapa, as principais empresas do complexo da soja estabelecidas no Mato Grosso do Sul são ADM, em Campo Grande-MS; Agreco, em Carapó-MS; Bunge, em Dourados-MS; Cargill, em Três Lagoas-MS; e Correcta, em Ponta Porã-MS (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, Embrapa).

Segundo o Comexstat (2020), em 2019, as exportações sul-mato-grossenses de soja em grão (SH4 12.01) caíram 44,1% em relação ao ano anterior, alcançando US\$ 1,15 bilhão (76% destinados à China). As vendas de torta de soja (SH4 23.04) alcançaram US\$ 159,8 milhões, quase a metade destinada a países do sudeste asiático com exceção da China. Houve queda de 16,4% com relação a 2018 e de 30,5% sobre 2014. Em uma faixa muito abaixo das demais especificações, as exportações sul-mato-grossenses de óleo de soja (SH4 15.07) foram multiplicadas por seis, de US\$ 947 mil para US\$ 5,9 milhões, sendo quase 100% enviados para Índia, China e Bangladesh, via porto de Paranaguá-PR.

Com relação às vantagens do Corredor Bioceânico, há cinco pontos que merecem ser destacados: 1) Ainda que a China se consolide como o principal destino das exportações brasileiras, as restrições do seu mercado condicionam que as vendas do Brasil sejam quase que exclusivamente de soja em grãos (SH4 12.01), não-processada; 2) Seria razoável que o Brasil aproveitasse a situação de guerra comercial entre a China e os Estados Unidos para propor mudanças na agenda com o país asiático, buscando vender maiores quantidades de soja processada; 3) Ao estimular a articulação produtiva do Mato Grosso do Sul e dos estados do Centro-Oeste com os países vizinhos, via Corredor Bioceânico, principalmente Argentina e Paraguai, seria possível beneficiar-se conjuntamente das diferenças climáticas e dos regimes complementares de chuva; 4) Grande parte das vendas de Argentina, Brasil e Paraguai para a Ásia poderia ser escoada pelos portos chilenos. Além disso, aproveitando-se de acordos de livre-comércio que o Chile possui, também poderia existir a possibilidade de ampliar as exportações de soja processada para países banhados pelo Pacífico. 5) Ainda que o comércio de soja dentro do Cone Sul se revele esporádico, tem sido muito importante para que os países, como no recente caso da Argentina, possam cumprir com os seus compromissos externos. Os estoques reguladores poderiam ter centrais de armazenamento mais próximas aos portos chilenos.

5.3. O caso das carnes bovinas e das miudezas de frango

O último conjunto a ser apresentado são as carnes congeladas. As carnes desossadas de bovino (NCM 02.02.30.00) ocuparam o terceiro lugar na pauta de exportações do Mato Grosso do Sul, em 2019, com US\$ 435,4 milhões. Mais de 33,4% dessas vendas, ou US\$ 147,2 milhões, são enviadas para Hong Kong (21,3%), China (4,5%), Filipinas (3,9%), Cingapura (2,1%) e Malásia (2,0%). No ranking de países criadores de gado, segundo o FAO Stat, em 2019, o rebanho bovino mundial alcançou 1,45 bilhão de cabeças. Os cinco principais criadores foram Brasil, 214,7 milhões de cabeças (14,8%); Índia, 186 milhões (12,8%); Estados

Unidos, 94,3 milhões (6,5%); China, 81,5 milhões (5,6%); Etiópia, 61,5 milhões (4,2%); e Argentina, 53,9 milhões (3,7%). O relatório Beef Report - Perfil da Pecuária no Brasil, elaborado pela Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (ABIEC, 2019, p.2), aponta a consolidação do país como principal abastecedor de carne bovina do mundo. Em 2018, foram 1,64 milhão de toneladas embarcadas para exportação, somando US\$ 6,57 bilhões de receita. Os números representam um recorde a nível mundial. Estima-se que o rebanho bovino do Brasil chegue a 214,6 milhões de cabeças. Destas, pouco mais de um terço (34,7%) estão concentradas na região Centro-Oeste, a principal produtora do país.

De acordo com a ABIEC (2019, p.16-18), mesmo com a forte expansão da fronteira agrícola em direção à região Norte, especialmente no caso de Pará e Rondônia, os três maiores estados detentores de rebanhos bovinos continuam sendo Mato Grosso (13,9%), Goiás (10,6%) e Mato Grosso do Sul (10,2%). No ranking das cidades pecuárias brasileiras, entre os 40 principais municípios encontram-se 22 localizados na região Centro-Oeste e 12 são sul-mato-grossenses: Corumbá (2ª), Ribas do Rio Pardo (3ª), Aquidauana (11ª), Porto Murtinho (15ª), Três Lagoas (22ª), Vale Verde de Mato Grosso (23ª), Camapuã (30ª), Campo Grande (34ª), Coxim (35ª), Paranaíba (37ª), Santa Rita do Rio Pardo (38ª) e Água Clara (40ª). Estima-se que o rebanho sul-mato-grossense, em 2018, some 21,8 milhões de cabeças de gado. Igualmente, devem ser serão considerados os pedaços e miudezas comestíveis de galinhas (NCM 02.07.14.00), cujo montante exportado pelo Mato Grosso do Sul, em 2019, chega a US\$ 210,7 milhões. Desse valor, 29,6% ou US\$ 62,4 milhões são destinados somente para a China.

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

Segundo o Trademap, o código que mais se destaca no comércio internacional, dentro do SH4 02.07, é o SH6 02.07.14, referente a Pedaços e miudezas comestíveis de galos e galinhas, congelados. Destes, os maiores exportadores mundiais foram Brasil (35%), Estados Unidos (19,4%) e Holanda (8,5%). No caso das importações globais, o ranking é liderado por China (14,3%), Japão (8,8% do total), e Hong Kong (6,7%). Em 2019, o Chile importou US\$ 164,9 milhões, equivalentes a 1,2% do total mundial. Deste valor, mais de 99,9% foram oriundos do Brasil (53,1%), dos Estados Unidos (38,8%) e da Argentina (8%).

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

Em 2019, segundo o Comex stat, as exportações do SH6 02.07.14 do Brasil alcançaram os US\$ 4,3 bilhões, dos quais 40% foram destinados para três países: China (18,3%), Japão (16,1%) e Hong Kong (7,6%). Nota-se que a China importou do mundo US\$ 1,1 bilhão de carne de frango e que o mercado brasileiro foi responsável por abastecer mais de

82% deste montante. Mais de 85% de tudo que o país asiático importou em Pedacos e miudezas comestíveis de galos e galinhas congelados concentrou-se em dois produtos: tulipas ou mid-joint wing (53,4% do total) e pés de galinha ou chicken claw (32,8%). O Brasil é o principal abastecedor das importações chinesas de carne frango: 85,4% das tulipas e 72,6% dos pés de galinha. As vendas brasileiras do SH6 02.07.14 para os três principais parceiros (China, Japão e Hong Kong) se dão principalmente via portos de Paranaguá-PR (43,6%), Itajaí-SC (35%) e Santos-SP (12,3%).

Em 2018, a região Centro-Oeste foi responsável por 13,7% da produção e 11% das exportações de carne de frango do Brasil. O Mato Grosso do Sul representou 3,3% da produção e 3,9% das exportações, lideradas pelas empresas Seara, BRF (Sadia e Perdigão) e JBS Aves (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE). Em 2019, o estado exportou para o mundo US\$ 210,7 milhões do SH6 02.07.14, Pedacos e miudezas comestíveis de galos e galinhas, congelados (Comex stat). Quase 60% dessas vendas foi destinada para China (29,6%), Japão (18,7%), Cingapura (7,2%) e Hong Kong (2,8%). O Chile importou US\$ 8,3 milhões (4% do total), com crescimento de 84% em relação a 2018.

Cabe apontar que parcela das vendas do Mato Grosso do Sul (e de outros estados) para os países do Pacífico poderia ser realizada via Chile, contribuindo para diversificar as opções logísticas e para descentralizar as atuais redes de distribuição, tornando-as mais eficientes nos portos do Atlântico e do Pacífico. O corredor representa grandes possibilidades para estes produtos. O Brasil é o maior produtor e exportador mundial de carne bovina. A região Centro-Oeste é a maior produtora do Brasil. O estado do Mato Grosso do Sul é o terceiro maior produtor nacional, somente atrás dos vizinhos Mato Grosso e Goiás. Das 40 maiores cidades pecuárias do país, mais de uma dezena são sul-mato-grossenses. Este cenário chancela a condição de liderança da região Centro-Oeste na dinâmica produtiva da cadeia bovina.

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

No caso das carnes de frango, o Brasil é o maior exportador mundial e os maiores mercados consumidores estão situados na Ásia. China, Japão e Hong Kong são, não somente os principais importadores do mundo, como os maiores compradores do Brasil. Sem embargo, grande parte das vendas brasileiras saem do território nacional pelos portos do Atlântico, o que significa que o Corredor Bioceânico que liga Porto Murtinho-MS aos portos do norte do Chile poderá diversificar as rotas de escoamento, otimizando custos, reduzindo prazos de entrega e potencializando o desenvolvimento da região.

Além disso, nota-se que o próprio mercado chileno já possui um importante intercâmbio comercial com o Brasil, apesar da maioria das transações ainda ocorrerem via portos do Atlântico. O caso do Mato Grosso do Sul, por um lado, resume as dificuldades logísticas de conexão do Centro-Oeste com os países vizinhos e com o mercado consumidor asiático. Por outro lado, o exemplo do estado, que já possui um importante comércio com o Chile por via terrestre, pelo meio do continente, expressa claramente as possibilidades de potencializar uma nova dinâmica virtuosa através do corredor. A construção do Corredor Bioceânico poderá consolidar um mercado que já é significativo, podendo também incorporar as cadeias produtivas da região na rota bioceânica e no caminho da integração e do desenvolvimento.

5.4. Ganhos do Corredor para as exportações dos setores selecionados

A análise dos setores permitiu tirar algumas conclusões, ainda que preliminares. Com o Corredor Bioceânico, o Mato Grosso do Sul e outros estados brasileiros poderão contar com uma plataforma de exportação privilegiada no Pacífico, assim como Argentina, Chile e Paraguai terão a possibilidade de atuar ainda mais no mercado brasileiro e, inclusive, exportar via oceano Atlântico.

Tabela 8. Exportações Selecionadas do Mato Grosso do Sul para países da Ásia-Pacífico, em 2019

	Transporte via portos do Sul e Sudeste do Brasil			Transporte via Chile	Redução custo transporte Via Chile		
	Toneladas	US\$/Ton	US\$ Milhões	US\$/Ton	US\$ Milhões	em %	Em US\$ Milhões
Celulose (47.03.29.00)	2.762.734	510,00	1.408,99	310,00	856,45	39,2%	552,55
Carnes desossadas de bovino, congeladas (02.02.30.00)	41.579	281,85	11,72	253,85	10,55	9,9%	1,16
Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados (02.07.14.00)	61.285	281,85	17,27	253,85	15,56	9,9%	1,72
Fonte: Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Elaborado pelos autores.							

No caso da celulose, observou-se que, com a ativação do Corredor, pode ser estabelecida uma dinâmica que estimule a criação de cadeias regionais de valor, com amplas possibilidades de complementaridade de produtos e logística entre o Centro-Oeste brasileiro e os mercados chileno, argentino e paraguaio. O Brasil poderia ampliar as importações de fibra longa produzida no Chile e na Argentina. Por sua parte, este país poderia aumentar a pequena produção atual, articulando-a com os mercados chileno e brasileiro. O Mato Grosso do Sul teria a possibilidade de constituir um polo integrado no centro do continente, articulado com o

mundo por meio dos dois oceanos. De acordo com as estimativas da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a economia proporcionada pelo Corredor Bioceânico, ao substituir o comércio do Mato Grosso do Sul via portos brasileiros do Atlântico pelos portos do norte do Chile, poderia ascender a US\$ 550 milhões anuais, somente para o caso da celulose.

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

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

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

O estratégico posicionamento do estado, somado à criação de uma infraestrutura de conexão bioceânica ainda permitirá que empresas do Mato Grosso do Sul desfrutem das vantagens geográficas e logísticas do Corredor. Sabe-se, por exemplo, que o Brasil é o principal produtor e exportador de carne bovina do mundo. A região Centro-Oeste é a maior produtora do país. O terceiro maior produtor nacional é o estado do Mato Grosso do Sul, que detém 12 das 40 maiores cidades pecuárias do país. O Corredor terá um impacto dinamizador destas realidades, promovendo um ambiente favorável à ampliação da produtividade e ao desenvolvimento de cadeias produtivas em áreas geográficas historicamente coadjuvantes. Segundo dados da EPL, ao considerar-se apenas as exportações sul-mato-grossenses de carnes desossadas de bovino e pedaços e miudezas comestíveis de galinhas, a economia proporcionada pelo Corredor chegaria a US\$ 2,9 milhões anuais.

É possível concluir que lograr êxito na construção do Corredor Bioceânico significa a possibilidade de articular as cadeias produtivas do Norte do Chile, do Noroeste argentino, do Chaco paraguaio e do Centro-Oeste brasileiro, além de incorporá-las na rota comercial bioceânica e no caminho da integração e do desenvolvimento.

6. Referências bibliográficas

- ABIEC. Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne. Beef Report - Perfil da Pecuária no Brasil, 2019. Recuperado de: <http://abiec.com.br/publicacoes/beef-report-2019/>.
- Amarilla, G. (2019). PARAGUAI. Em *Revista Unirila*, (edição especial), 16.
- Arce, L. (2010). Tendiendo costosos puentes: Paraguay en el Mercosur. Em *Civitas*, 10(1), 118-133.
- Argentina. (2019). *¿Qué es el Plan Belgrano?* Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/planbelgrano/que-es>.
- Barros, P., Padula, R., Severo, L. (2011). A integração Brasil-Venezuela e o eixo Amazônia-Orinoco. Em *Boletim de Economia e Política Internacional*, 7, 33-41.
- Batista, T. S. (2008). *A Indústria de Papel e Celulose no Brasil. Produtividade, Competitividade, Meio Ambiente e Mercado Consumidor*. Graduação. Uberlândia.
- Benedetti, A., Salizzi, E. (2014). Fronteras en la construcción del territorio argentino. Em *Revista Colombiana de Geografía*, 23(2), 121-138.
- BNDES. (2017). *Panoramas Setoriais: 2030 Desafios e Oportunidades para o Brasil*. Rio de Janeiro: BNDES.
- Brum, A.; Amorim, G. (2016). A inserção internacional de Mato Grosso Do Sul: uma análise pela pauta exportadora e importadora. Em *Relações Internacionais de Mato Grosso Do Sul: Comércio, Investimentos e Fronteira* (pp. 15-39). Curitiba: Íthala.
- Carlino, A., Veiravé, F. (2010). La formación de bloques subregionales: la provincia del Chaco y sus vínculos con los Estados del sur brasileiro. Em *Revista Ciclos en la historia, la economía y la sociedad*, 37-38(19), 51-75.
- CEPAL (2014). *La Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: hacia la convergencia en la diversidad*. Santiago: CEPAL.
- CEPAL (2018). *La convergencia entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: enfrentando juntos un escenario mundial desafiante*. Santiago: CEPAL.
- CONAB. Companhia Nacional de Abastecimento. Análise mensal Soja, Maio, 2018. Recuperado de: <https://www.conab.gov.br/info-agro/analises-do-mercado-agropecuário-e-extrativista/analises-do-mercado/historico-mensal-de-soja?start=20>.
- Correio do Estado. *Dourados lidera casos de ferrugem no Estado* (2010). Recuperado de: <https://correiodoestado.com.br/economia/celulose-sustenta-exportacoes-de-mato-grosso-do-sul/35>
- EFE. (2017). *Macri propone que China colabore con IIRSA para conectar Asia con Sudamérica*. Recuperado de: <https://www.efc.com/efe/america/economia/macri-propone-que-china-colabore-con-iirsa-para-conectar-asia-sudamerica/20000011-3266462>.

Embrapa. Empresa Brasileira de Investigación Agropecuaria. Soja. Recuperado de: <https://www.embrapa.br/soja/cultivos/soja1>

Época Negócios. *Três Lagoas - Capital mundial da celulose*. (2010). Recuperado de: <http://epocanegocios.globo.com/Revista/Common/0,,EMI177058-16642,00-TRES+LAGOAS+CAPITAL+MUNDIAL+DA+CELULOSE.html>

Exame. *Melhores e Maiores: Suzano / Fibria é a melhor do agronegócio* (2019) Recuperado de_ <https://exame.com/revista-exame/e-apenas-o-comeco/>

Cmilho. (2018). *Boletim Informativo do Centro de Inteligência do Milho*. Recuperado de: <https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/190656/1/Desdobramentos-mercado.pdf>.

Fernandez, L., Espinoza, A. (2004). Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración regional. Em *Análisis Económico*, 19(41), 153-174.

Frenkel, A. (2016). "Muevan el mundo que me quiero subir": Política exterior e integración regional en el gobierno de Mauricio Macri. Em *Informe de Coyuntura ORALC*, 2(12), 16-29.

Furlan, L. (2016). El Plan Belgrano: una prometedora iniciativa estratégica y geopolítica para la República Argentina. Em *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 617-634.

García, V. (2015). Estado y frontera en el norte de Chile. Em *Estudios Fronterizos*, 16(31), 117-148.

Gonçalves, J. (2019). *Brasil e a Aliança do Pacífico: visões em disputa na integração regional?* Mestrado em Relações Internacionais. Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais "San Tiago Dantas", São Paulo.

Gransow, B. (2015). Chinese Infrastructure Investment in Latin America—an Assessment of Strategies, Actors and Risks. Em *Journal of Chinese Political Science*, 20(3), 267-287.

IBÁ. (2019). *Relatório Anual*. Recuperado de: <https://iba.org/datafiles/publicacoes/relatorios/iba-relatorioanual2019.pdf>.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Agricultura, pecuária e outros*. Recuperado de: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/agricultura-e-pecuaria.html>

Informe Presidencial. (2019). *Infraestructura, Transporte y Conectividad*. Recuperado de: <https://www.informepresidencial.gov.py/infraestructura-transporte-y-conectividad/>.

Itamaraty. (2015). *Declaração De Assunção Sobre Corredores Bioceánicos*. Recuperado de: http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/DeclaracionBioceanicos_PT.pdf.

Itamaraty. (2017). *Declaração De Brasília Sobre Corredores Bioceánicos*. Recuperado de: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/18097-atos-adoptados-por-ocasio-da-li-reuniao-do-cmc-e-da-li-cupula-de-chefes-de-estado-do-mercosul-e-estados-associados-brasil-20-e-21-de-dezembro-de-2017>.

Laufer, R. (2017). "Argentina y su asociación estratégica con China en la era Kirchner". Em *Análisis y Pensamiento Iberoamericano sobre China*, 22, 4-24

- Le Boulergat, C. (2019). Eixos de integração e desenvolvimento, rota de integração latino-americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. Em *Interações*, 20, 107-123.
- Long, T., Urdinez, F. (2020). Status at the Margins: Why Paraguay Recognizes Taiwan and Shuns China. Em *Foreign Policy Analysis*. doi: 10.1093/fpa/oraa002.
- Masi, F.; Rojas, G. (2019). *La inserción internacional de Paraguay en democracia*. El Lector: Asunción.
- Ministério de Economia. *Base de dados de comércio exterior da Secretaria de Comércio Exterior*. Recuperado de: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>
- Houcarde, O., Oddone, N. (2012). Gran Chaco Sudamericano: Un escenario privilegiado para la cooperación transfronteriza. *Informe para Redes Chaco*. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/258421202_Gran_Chaco_Sudamericano_un_escenario_privilegiado_para_la_cooperacion_transfronteriza.
- Ovando Santana, C., Álvarez Fuentes, G. (2011). La dimensión fronteriza de la política exterior de Chile: inmovilidad y emergencia de nuevas dinámicas. Em *Estudios Fronterizos*, 12(24), 75-102.
- Oviedo, E. (2017). Argentina: alternancia política y política exterior: la relación con China durante el mandato del presidente Mauricio Macri. Em *China Hoy*, 40-42.
- Oyarzún Serrano, L. (2019). The Pacific in Chile's Foreign Policy: A Tool to Reinforce Open Regionalism. Em *Latin American Policy*, 9(2), 282-303.
- Pires, M. C.; Paulino, L. A. (2017). Reflexões sobre a hegemonia e a política internacional da China: a iniciativa "cinturão e rota" como uma estratégia de desenvolvimento pacífico. *Relaciones Internacionales*, 53, 207–228.
- Pires, M. (2015) Notas Sobre A Parceria Estratégica Brasil – China. Em *China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales* (pp. 249-275). San José: FLACSO, CAF.
- Rojas, G. (2018). La emergencia de China en América Latina. Cómo pensar el Paraguay en la Cuenta Asiática del Pacífico. Em *Observatorio de Economía Internacional*. Recuperado de: http://www.redalc-china.org/monitor/images/pais/Paraguay/investigacion/279_PGY_2018_OBEI_Emergencia_de_China_en_America_Latina.pdf.
- Safarov, A. (2000). El Territorio como factor dinámico de la integración: La ZICOSUR. *Revista Persona*. Recuperado de: <http://www.revistapersona.com.ar/Persona21/21Safarov.htm>.
- Schulz, C., Rojas, F. (2020). Chile as a transpacific bridge: brokerage and social capital in the Pacific Basin. Em *Geopolitics*. <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1754196>
- Simonoff, A. (2016). Giros En Las Estrategias De Inserción Argentina A Partir De La Presidencia De Mauricio Macri. Em *Revista Conjuntura Austral*, 7(37), 40-51.

The Dialogue. *China-Latin America Finance Database*. 2020. Recuperado de: https://www.thedialogue.org/map_list/.

Vázquez, F. (2007). Las reconfiguraciones territoriales del Chaco paraguayo: Entre espacio nacional y espacio mundial. Em *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 88, 1-17.

Youkee, M. (2019). *Paraguay's agribusiness pushes for China market access*. Recuperado de: <https://dialogochino.net/en/agriculture/31546-paraguays-agribusiness-pushes-for-china-market-access/>.