

FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULTAD DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD DE SALAMANCA



Aldo Almeida Nunes Filho

Corredores bioceânicos: Proposta para adensamento normativo

São Paulo

2024

ALDO ALMEIDA NUNES FILHO

Corredores Bioceânicos: Proposta para adensamento normativo

Tese apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, Brasil, como requisito para obtenção do título de Doutor em Direito e à *Facultad de Derecho de la Universidad de Salamanca*, Espanha, como requisito para obtenção do título de Doutor em *Estado de Derecho y Gobernanza Global*.

Área de concentração: Direito Internacional e Direito Comparado

Orientadores: Professor Associado Wagner Menezes

Professor Catedrático Juan Santos Vara

São Paulo

2024

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte ou logotipo do *Creative Commons*.

Catálogo da Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Nunes Filho, Aldo Almeida

Corredores Bioceânicos: Proposta para adensamento normativo / Aldo Almeida Nunes Filho.

Versão original. – São Paulo, 2024.

182 p.

Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, 2024.

Orientador: Wagner Menezes.

Coorientador: Juan Santos Vara.

1. Integração Regional. 2. Adensamento normativo. 3. Corredores Bioceânicos na América do Sul. 4. Corredor Rodoviário Bioceânico. 5. Uniformização legislativa. I. Menezes, Wagner, orient. II. Santos Vara, Juan, coorient. III. Título.

Nome: NUNES FILHO, Aldo Almeida

Título: Corredores Bioceânicos: Proposta para adensamento normativo

Tese apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo como requisito para obtenção do título de doutor em Direito e à *Facultad de Derecho de la Universidad de Salamanca* como requisito para obtenção do título de Doutor em *Estado de Derecho y Gobernanza Global*.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

À minha família, base de tudo.

AGRADECIMENTOS

Escrever estas palavras de agradecimento é uma jornada em si, uma viagem que me leva de volta a cada momento crucial, a cada apoio recebido, a cada conselho ouvido, e a cada ombro amigo que sustentou o peso de uma caminhada árdua, mas profundamente gratificante.

Os últimos anos não foram uniformemente compostos pela vivência de boas experiências e resultados. A academia por muitas vezes pareceu um caminho difícil, e, por isso, é importante começar pela lembrança dos momentos de dúvida, das noites em claro, e de cada pequeno desafio que foi superado ao longo do percurso.

Isso porque, em cada uma dessas superações, foram protagonistas diferentes pessoas, que me fizeram continuar e confiar que seria possível chegar a este ponto do caminho, quando defendendo uma tese em que acredito e sobre a qual me debrucei com afinco.

Este doutoramento, portanto, não é apenas o resultado dos últimos anos de estudo e pesquisa, mas é, sobretudo, o reflexo das muitas mãos que me guiaram, me ergueram e, por vezes, me puxaram de volta para a rota quando as dificuldades acadêmicas desencorajaram a continuidade da pesquisa.

Por isso, agradeço, em primeiro lugar, à minha mãe, Cristina, e à minha avó Wilma, cujas presenças constantes, mesmo nos dias mais desafiadores, foram sempre reconfortantes, com entrega de amor incondicional e sabedoria, sempre lembrando a importância da resiliência e da perseverança.

Ao meu irmão Gabriel, cuja fraternidade é um dos maiores presentes que já recebi, e à minha cunhada, Isabella, que felizmente se faz cada vez mais presente em nossas vidas, agradeço por sempre terem estado ao meu lado e serem um lembrete vivo do valor das raízes e do amor familiar que nunca vacila.

Aos meus amigos, minha gratidão é profunda e sincera, pois cada um contribuiu com sua presença, seja a poucos ou muitos quilômetros de distância, e foram o fôlego de que eu precisava para continuar. Dentre eles, agradeço especialmente à Alana Menezes, que além de uma amiga querida, contribuiu diretamente com o processo de revisão e adequação metodológica deste trabalho.

Difícil mensurar tamanha gratidão que sinto em relação ao Professor Wagner Menezes, meu orientador na Universidade de São Paulo, que, através de suas palavras firmes, mas sempre

atentas às possibilidades de cada momento, foi mais que um guia acadêmico e tem sido, sobretudo, um mentor que acreditou em meu potencial e me ajudou a transformar ideias cruas em um trabalho coerente e cientificamente maduro.

Agradeço também ao Professor Juan Santos Vara, que me recebeu enquanto coorientador durante o período em que realizei pesquisa na *Universidad de Salamanca* (USAL) para concluir o estágio de dupla titulação e ofereceu importantes lições sobre Direito da Integração.

Expresso, ainda, minha gratidão aos demais docentes e técnicos, tanto da Universidade de São Paulo quanto da *Universidad de Salamanca*, por manterem vivos e pujantes os ambientes de excelência acadêmica pelos quais são reconhecidas ambas as Universidades.

Ao Núcleo de Estudos sobre Tribunais Internacionais da Universidade de São Paulo (NETI-USP), que tem feito parte de quase toda a minha trajetória acadêmica e ao *Centro de Investigación para la Gobernanza Global de la Universidad de Salamanca* (CIGG-USAL), do qual me tornei membro no último ano, agradeço pela viabilização de ambientes de debate e amadurecimento acadêmico que, sem dúvida, muito contribuíram para a construção deste trabalho.

Por fim, agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo apoio financeiro que tornou possível esta pesquisa.

Que estas palavras, ainda que simples, possam transmitir a imensa gratidão que sinto, pois cada um de vocês deixou uma marca indelével em minha vida, e por isso, sou eternamente grato.

Encerro com a certeza de que a gratidão é o sentimento mais nobre que posso oferecer e espero que estas palavras possam expressar, ainda que minimamente, o imenso apreço que tenho por cada um que caminhou ao meu lado nesta trajetória.

Muito obrigado.

“Dizem as más línguas que estamos condenados a ser, para sempre, os povos do futuro. Será?” (Ribeiro, 2012, p. 65).

RESUMO

NUNES FILHO, A. A. **Corredores Bioceânicos**: Proposta para adensamento normativo. 2024. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

A integração regional na América do Sul é um tema complexo que envolve aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais. O interesse dos países da região pelo desenvolvimento de corredores bioceânicos é um dos assuntos relacionados ao tema que tem se destacado nos últimos anos. Esta tese busca apresentar uma proposta para o adensamento normativo necessário à operacionalização deste modelo de integração, a partir da análise do Corredor Rodoviário Bioceânico atualmente em implantação entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. A pesquisa parte da hipótese de que o tratamento jurídico atualmente adotado para operacionalização dos corredores bioceânicos é equivocado e revisa modelos de integração regional institucionalizados, como blocos econômicos e corredores bioceânicos, analisando seus sucessos e fracassos. A partir do método hipotético-dedutivo e do uso do procedimento analítico, a pesquisa identifica os desafios normativos e burocráticos que afetam a viabilidade dos corredores bioceânicos, como a burocracia aduaneira e a falta de infraestrutura. A tese propõe uma metodologia para adensamento normativo nos corredores bioceânicos, com impacto no tratamento legislativo pelos estados e adoção de outros procedimentos. O estudo conclui que, para uma integração regional eficaz, é essencial o compromisso contínuo dos Estados-membros, assumido a partir da busca pela uniformização legislativa, a ser concretizada por um tratado internacional que tenha como objetivo adaptar legislações e reduzir burocracia, para promover segurança jurídica, eficiência normativa e um desenvolvimento harmonioso e sustentável, com potencial de transformar a realidade socioeconômica da região.

Palavras-chave: Integração regional. Corredor Rodoviário Bioceânico. Adensamento normativo. América do Sul. Burocracia aduaneira.

ABSTRACT

NUNES FILHO, A. A. **Bioceanic corridors**: Proposal for normative consolidation. 2024. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

Regional integration in South America is a complex issue that involves economic, social, political and cultural aspects. The interest of countries in the region in developing bioceanic corridors is one of the issues related to the topic that has been highlighted in recent years. This thesis seeks to present a proposal for the normative consolidation necessary for the operationalization of this integration model, based on the analysis of the Bioceanic Road Corridor currently being implemented between Brazil, Paraguay, Argentina and Chile. The research starts from the hypothesis that the legal treatment currently adopted for the operationalization of bioceanic corridors is mistaken and reviews institutionalized regional integration models, such as economic blocs and bioceanic corridors, analyzing their successes and failures. Based on the hypothetical-deductive method and the use of the analytical procedure, the research identifies the regulatory and bureaucratic challenges that affect the viability of bioceanic corridors, such as customs bureaucracy and the lack of infrastructure. The thesis proposes a methodology for regulatory consolidation in bioceanic corridors, with an impact on legislative treatment by states and the adoption of other procedures. The study concludes that, for effective regional integration, the continued commitment of member states is essential, undertaken through the search for legislative standardization, to be implemented through an international treaty that aims to adapt legislation and reduce bureaucracy, in order to promote legal certainty, regulatory efficiency and harmonious and sustainable development, with the potential to transform the socioeconomic reality of the region.

Keywords: Regional integration. Bioceanic Road Corridor. Normative consolidation. South America. Customs bureaucracy.

RESUMEN

NUNES FILHO, A. A. **Corredores Bioceánicos**: Propuesta para el fortalecimiento normativo. 2024. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

La integración regional en América del Sur es un tema complejo que abarca aspectos económicos, sociales, políticos y culturales. El interés de los países de la región en el desarrollo de corredores bioceánicos es uno de los temas relacionados que ha cobrado relevancia en los últimos años. Esta tesis busca presentar una propuesta para el fortalecimiento normativo necesario para la operacionalización de este modelo de integración, a partir del análisis del Corredor Vial Bioceánico que se encuentra en implementación entre Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. La investigación parte de la hipótesis de que el marco jurídico actualmente adoptado para la operacionalización de los corredores bioceánicos es inadecuado y revisa modelos de integración regional institucionalizados, como bloques económicos y corredores bioceánicos, analizando sus éxitos y fracasos. A través del método hipotético-deductivo y del uso del procedimiento analítico, la investigación identifica los desafíos normativos y burocráticos que afectan la viabilidad de los corredores bioceánicos, como la burocracia aduanera y la falta de infraestructura. La tesis propone una metodología para el fortalecimiento normativo en los corredores bioceánicos, con un impacto en el tratamiento legislativo por parte de los estados y la adopción de otros procedimientos. El estudio concluye que, para una integración regional efectiva, es esencial el compromiso continuo de los Estados miembros, asumido a partir de la búsqueda de la armonización legislativa, a ser concretada mediante un tratado internacional que tenga como objetivo adaptar las legislaciones y reducir la burocracia, con el fin de promover la seguridad jurídica, la eficiencia normativa y un desarrollo armonioso y sostenible, con el potencial de transformar la realidad socioeconómica de la región.

Palabras clave: Integración regional. Corredor Vial Bioceánico. Consolidación normativa. América del Sur. Burocracia aduanera.

RÉSUMÉ

NUNES FILHO, A. A. **Corridors Bio-océaniques**: Proposition pour un renforcement normatif. 2024. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

L'intégration régionale en Amérique du Sud est un sujet complexe qui englobe des aspects économiques, sociaux, politiques et culturels. L'intérêt des pays de la région pour le développement de corridors bi-océaniques est l'un des thèmes connexes qui a pris de l'importance ces dernières années. Cette thèse vise à proposer un renforcement normatif nécessaire à l'opérationnalisation de ce modèle d'intégration, à partir de l'analyse du Corridor Routier Bi-océanique actuellement en cours de mise en œuvre entre le Brésil, le Paraguay, l'Argentine et le Chili. La recherche part de l'hypothèse que le cadre juridique actuellement adopté pour l'opérationnalisation des corridors bi-océaniques est erroné et passe en revue des modèles d'intégration régionale institutionnalisés, tels que les blocs économiques et les corridors bi-océaniques, en analysant leurs succès et leurs échecs. En utilisant la méthode hypothético-déductive et la procédure analytique, la recherche identifie les défis normatifs et bureaucratiques qui affectent la viabilité des corridors bi-océaniques, comme la bureaucratie douanière et le manque d'infrastructures. La thèse propose une méthodologie pour le renforcement normatif dans les corridors bi-océaniques, avec un impact sur le traitement législatif par les États et l'adoption d'autres procédures. L'étude conclut que, pour une intégration régionale efficace, il est essentiel que les États membres maintiennent un engagement continu, en commençant par la recherche d'une harmonisation législative, à concrétiser par un traité international visant à adapter les législations et à réduire la bureaucratie, afin de promouvoir la sécurité juridique, l'efficacité normative et un développement harmonieux et durable, avec le potentiel de transformer la réalité socio-économique de la région.

Mots-clés: Intégration régionale. Corridor Routier Biocéanique. Consolidation normative. Amérique du Sud. Bureaucratie douanière.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Atos internacionais de regulação de transporte internacional	55
Quadro 2 - Tipologia dos corredores	57
Quadro 3 - Cronologia da Rota da Seda	62
Quadro 4 - Obras iniciadas por Paraguai, Argentina e Brasil	97
Quadro 5 - Cidades conectadas pelo Corredor Rodoviário Bioceânico	99

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Dados de exportações (Brasil - Continente Asiático)	109
Tabela 2 - Exportações e importações Mato Grosso do Sul 2002-2023	110

LISTA DE SIGLAS

ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
ALALC	Associação Latino-Americana de Livre Comércio
ALBA	Aliança Bolivariana das Américas
ALCSA	Área de Livre Comércio Sul-Americana
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BOL	Bolívia
BR	Brasil
CAN	Comunidade Andina
CARICOM	Mercado Comum do Caribe
CELAC	Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CHL	Chile
COP28	Conferência das Nações Unidas sobre o Clima
COSIPLAN	Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento
CRB	Corredor Rodoviário Bioceânico
EID	Eixos de Integração e Desenvolvimento
EUA	Estados Unidos da América
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GEE	Gases de Efeito Estufa
GPS	Global Positioning System
GT	Grupo de Trabalho
HPP	Hidrovia Paraguai-Paraná
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
MCCA	Mercado Comum Centro Americano
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
NBD	Novo Banco de Desenvolvimento
NRS	Nova Rota da Seda

OMA	Organização Mundial de Aduanas
ONU	Organização das Nações Unidas
OTCA	Organização do Tratado de Cooperação Amazônica
PICE	Programa de Integração e Cooperação Econômica
PPP	Parcerias público-privadas
RFID	Radio-Frequency Identification
SINTIA	Sistema Informatizado de Trânsito Internacional
TEC	Tarifa Externa Comum
TLC	Tratados de Livre-Comércio
TRACECA	Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Ásia
UNASUL	União de Nações Sul-Americanas
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	20
1 INTEGRAÇÃO REGIONAL E A AMÉRICA DO SUL	23
1.1 OS PRINCIPAIS FORMATOS DE INTEGRAÇÃO REGIONAL JÁ EFETIVADOS....	24
1.2 INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA	27
1.2.1 Iniciativas de integração e seus resultados	37
1.2.1.1 Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA)	37
1.2.1.2 Mercado Comum do Sul (MERCOSUL)	44
1.2.1.3 União de Nações Sul-Americanas (UNASUL)	46
1.2.1.4 Comunidade Andina (CAN)	49
2 CORREDORES INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO: INFRAESTRUTURA, TRANSPORTE E GOVERNANÇA COM FOCO NA INTEGRAÇÃO	53
2.1 CORREDORES INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO: DA IMPLEMENTAÇÃO À GESTÃO	54
2.2 OBJETIVOS E FUNCIONALIDADES DE CORREDORES INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO JÁ IMPLEMENTADOS	59
2.2.1 A precursora Rota da Seda e sua versão moderna.....	61
2.2.2 O Caminho do Peabiru.....	64
2.3 A AMÉRICA DO SUL E A INTEGRAÇÃO ATRAVÉS DOS CORREDORES INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO	67
2.3.1 Projetos de implantação de Corredores Bioceânicos na América do Sul.....	76
2.3.2 Propostas de Corredores Ferroviários Bioceânicos na América do Sul.....	79
3 O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO BRASIL-PARAGUAI-ARGENTINA-CHILE E SUA CONFIGURAÇÃO JURÍDICA.....	83
3.1 DEFINIÇÃO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO BRASIL-PARAGUAI-ARGENTINA-CHILE.....	83

3.1.1 Influência de fatores geográficos, econômicos e de desenvolvimento sustentável na definição do traçado do Corredor Rodoviário Bioceânico	87
3.2 PERSPECTIVAS COMERCIAIS PARA O ESCOAMENTO DE CARGAS POR MEIO DO CORREDOR.....	107
3.3 CONFIGURAÇÃO JURÍDICA	112
3.3.1 O problema da burocracia aduaneira e o impacto das mudanças políticas locais no desenvolvimento do projeto	113
4 ADAPTAÇÕES NORMATIVAS NECESSÁRIAS PARA A OPERAÇÃO DOS CORREDORES RODOVIÁRIOS BIOCEÂNICOS	116
4.1 MECANISMOS DE INTEGRAÇÃO NORMATIVA NO CONTEXTO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO: APROXIMAÇÃO, COORDENAÇÃO, HARMONIZAÇÃO E UNIFICAÇÃO LEGISLATIVA.....	117
4.1.1 Aproximação legislativa: entre coordenação e harmonização	119
4.1.2 Uniformização legislativa: um caminho possível.....	121
4.1.3 Unificação legislativa: integração profunda, porém improvável	122
4.1.4 Relação jurídica no âmbito do Corredor Rodoviário Bioceânico	123
4.2 OS TRATADOS FIRMADOS PARA A OPERACIONALIZAÇÃO DO PROJETO	125
4.2.1 Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos (2015)	125
4.2.2 Declaração de Brasília sobre Corredores Bioceânicos (2017)	126
4.2.3 Declaração Conjunta sobre Cooperação para o Corredor Bioceânico (2023).....	127
4.3 A INVIABILIDADE DO TRATAMENTO JURÍDICO ATUALMENTE ADOTADO PARA A OPERACIONALIZAÇÃO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO....	128
4.3.1 Desarmonia normativa.....	128
4.3.2 Burocracia excessiva.....	129
4.3.3 Insegurança jurídica.....	130
4.3.4 A necessidade de uma nova abordagem que possibilite segurança jurídica e eficiência para projetos atuais e futuros de Corredores Rodoviários Bioceânicos	131
4.3.4.1 Uniformização legislativa.....	132

4.3.4.2 Integração tecnológica.....	133
4.3.4.3 Marco regulatório claro	134
4.4 ADAPTAÇÕES NORMATIVAS NECESSÁRIAS À OPERACIONALIZAÇÃO DOS CORREDORES RODOVIÁRIOS BIOCEÂNICOS	134
4.4.1 Requisitos para que um projeto seja considerado Corredor Rodoviário Bioceânico	134
4.4.1.1 Infraestrutura adequada	135
4.4.1.2 Normas uniformizadas.....	136
4.4.1.3 Gestão integrada	137
4.4.2 Para além de cartas de intenções: elementos necessários a tratados constitutivos de corredores rodoviários bioceânicos.....	137
4.4.2.1 Compromissos vinculantes	138
4.4.2.2 Mecanismos de solução de controvérsias	139
4.4.2.3 Financiamento sustentável.....	140
4.4.3 Medidas a serem adotadas por Estados-membros quando da adesão a um Tratado Constitutivo de Corredor Rodoviário Bioceânico	141
4.4.3.1 Revisão e adaptação legislativa	141
4.4.3.2 Capacitação de pessoal	142
4.4.3.3 Integração de sistemas	142
4.4.4 Garantias a serem firmadas no âmbito de Tratado Constitutivo de Corredor Rodoviário Bioceânico.....	143
4.4.4.1 Garantia de investimentos	143
4.4.4.2 Compromisso de manutenção.....	144
4.4.4.3 Apoio técnico e financeiro.....	145
4.4.5 Proposta de estrutura de Tratado para Operacionalização de Corredor Rodoviário Bioceânico	145
4.4.6 Compreensão da estrutura proposta do Tratado para Operacionalização de Corredor Rodoviário Bioceânico	149

CONCLUSÃO.....	153
REFERÊNCIAS	158
APÊNDICE 1: Tratado Multilateral para a Operacionalização do Corredor Rodoviário Bioceânico entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.....	180

INTRODUÇÃO

O tema da integração regional na América do Sul é complexo e multifacetado, na medida em que abrange aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais. As sucessivas iniciativas que tratam de transformar os conceitos de integração em práticas concretas evidenciam esforços de implementação e gestão de estratégias para desenvolvimento internacional.

A presente tese se insere no contexto dos estudos acerca dessas práticas, ao investigar os corredores bioceânicos, com foco particular em estruturar uma proposta para adensamento normativo, partindo do exame de como diferentes modelos de integração foram implementados e quais são suas características e desafios.

O estudo busca relacionar a história dos processos de integração na América do Sul com a teoria da integração regional, analisando os fatores que influenciam o sucesso ou o fracasso desses processos, e abrange desde as primeiras tentativas de integração até os modelos mais recentes, como os corredores bioceânicos, e, especificamente em relação a estes, a necessidade de adensamento normativo para sua implementação eficaz.

Parte-se da compreensão de que, apesar dos avanços alcançados, o fomento à integração regional da América do Sul através de corredores bioceânicos enfrenta diversas fragilidades, lacunas e obstáculos significativos, como problemas que envolvem a burocracia aduaneira, as mudanças políticas locais e a falta de infraestrutura adequada. Além disso, a relevância geopolítica da região e a necessidade de garantir segurança jurídica tornam-se questões centrais para a viabilidade desses projetos.

As lacunas no tratamento jurídico e as divergências entre os Estados-membros quanto à implementação dos projetos de integração regional destacam a necessidade de uma abordagem normativa mais coesa e eficiente, já que a burocracia e a falta de consenso político muitas vezes atrasam ou inviabilizam projetos importantes, como o do Corredor Rodoviário Bioceânico, que é, atualmente, a principal iniciativa da espécie em desenvolvimento.

Além dos desafios práticos, a implantação de novos projetos integracionistas na América do Sul também enfrenta barreiras teóricas e conceituais, pois a diversidade cultural e política dos países envolvidos demanda cuidado no tratamento do tema e responsabilidade ao formular propostas que se pretendem ver adotadas nos projetos desenvolvidos na região.

Esta pesquisa, portanto, utiliza o método analítico e parte da hipótese de que o tratamento jurídico atualmente adotado nos projetos de integração estrutural na América do Sul, em especial o do Corredor Rodoviário Bioceânico, é inadequado e tende a falhar.

Nesse sentido, a pesquisa visa responder, ao longo de seu desenvolvimento, algumas perguntas que auxiliem na construção de um entendimento acerca da hipótese formulada, para que se possa, então, prová-la ou refutá-la no todo ou em parte.

Em primeiro lugar, se buscará compreender quais são os principais modelos de integração regional implementados na América do Sul ao longo da história, para, a partir disso, estabelecer quais características adotadas por cada um deles colaboraram positiva ou negativamente nos seus processos de efetivação e como auxiliaram na construção do atual contexto de integração da região.

Depois, serão estabelecidos o que são e quais os desafios enfrentados na implantação dos corredores bioceânicos, pois, apesar de a busca por uma conexão entre os oceanos Atlântico e Pacífico estar presente em registros que remontam ao período pré-colonial da América do Sul, o que se pretende a partir dos projetos contemporâneos envolve uma complexidade que exige atenção a diversos fatores relacionados às relações internacionais instituídas entre os países pelos quais estas novas rotas pretendem avançar.

Estabelecidas essas compreensões, o trabalho detalhará qual é a importância do correto tratamento da burocracia aduaneira para a viabilização dos corredores bioceânicos enquanto mecanismos de integração, além do estudo de outros pontos de atenção que possam impactar a implantação de projetos de infraestrutura de tamanha abrangência.

Por fim, conhecidos os processos de integração da América do Sul, estabelecido o que se pretende com os corredores bioceânicos e detalhados quais os principais aspectos a serem considerados na introdução dessas iniciativas, a tese buscará determinar quais as adaptações normativas necessárias para a viabilização com eficiência desses projetos.

Para elucidar essas perguntas, a abordagem analítica, baseada no exame de documentos, tratados e acordos internacionais, bem como dos principais projetos de integração na América do Sul incluirá, além da revisão de literatura, análise da situação dos modelos existentes e em implantação.

Nesse sentido, o primeiro capítulo apresentará uma revisão histórica dos processos de integração regional, destacando os principais acordos de cooperação e modelos de organizações

internacionais implementados na América do Sul, elucidando as características mais importantes de cada um deles.

O segundo capítulo focará nos corredores internacionais de comércio, com ênfase nos corredores bioceânicos e os desafios que envolvem sua implementação, traçando uma compreensão histórica que apresente desde as primeiras iniciativas de interconexão realizadas pelos povos originários até os atuais e complexos projetos em desenvolvimento.

O terceiro capítulo abordará especificamente o Corredor Rodoviário Bioceânico, iniciativa em desenvolvimento e que passa pelos territórios de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile e conta com a cooperação entre os quatro países para seu regular desenvolvimento, analisando sua configuração jurídica e os obstáculos encontrados em seu processo de funcionamento.

O quarto capítulo discutirá, a partir das informações coletadas e dos argumentos desenvolvidos nos capítulos anteriores, o formato de adensamento normativo necessário para a operação eficiente dos corredores bioceânicos, utilizando como base o que tem sido experienciado na construção do supramencionado Corredor Rodoviário Bioceânico, que fará a conexão bioceânica entre o Brasil e os portos do norte do Chile.

Neste último capítulo, será proposta, ainda, uma nova abordagem para a operacionalização dos corredores, focando na necessidade de garantir segurança jurídica para projetos atuais e futuros, com o objetivo de oferecer, a partir da elaboração de uma proposta de tratado, soluções práticas para superar os desafios identificados ao longo da pesquisa.

A conclusão buscará consolidar as respostas às perguntas levantadas, e oferecer uma visão abrangente sobre os desafios e possibilidades da integração regional na América do Sul realizada através de corredores bioceânicos, explicitando a solução proposta para a operacionalização destes projetos, a partir do que se pretende instigar a reflexão sobre as práticas normativas atuais e elaborar uma proposta que possa impactar no formato de implementação dos corredores bioceânicos, tornando-os verdadeiramente viáveis, para que possam contribuir com um processo de integração mais eficaz e sustentável.

1 INTEGRAÇÃO REGIONAL E A AMÉRICA DO SUL

O termo “integração regional” remete ao processo de união dos mais distintos aspectos de sujeitos ou diversidades considerando que as regiões integradas possuem muito mais valor perante a política internacional do que cada país de forma isolada (Bento, 2015), e os processos de integração regional contribuem para rearticular o processo de expansão da globalização.

Pierre Pescatore (1970, p. 167) destaca a necessidade do direito da integração de se diferenciar do direito interno dos Estados-membros de iniciativas integracionistas, uma vez que sua essência ultrapassa as fronteiras do direito nacional, a fim de substituir as divergências e os conflitos das legislações nacionais por um corpo legislativo comum e uniforme, promovendo a coesão e a integração entre os países que compõem a comunidade¹.

Contudo, o processo de integração possui seus entraves. A partir da observação destes, Baeninger e Mesquita (2015) sugerem a necessidade de os conceitos relacionados à governança desse processo serem revistos, a fim de estabelecer o entendimento desses acontecimentos para a formulação de políticas públicas que possibilitem a melhoria do relacionamento entre os países integrados.

O recorte metodológico adotado neste primeiro capítulo, portanto, é justificado pela necessidade de se compreender as iniciativas de integração regional da América do Sul sob uma perspectiva histórica, econômica e política, considerando as particularidades do subcontinente, tais quais a complexidade geográfica, a diversidade política e econômica dos países envolvidos e, sobretudo, a inserção do objeto desta pesquisa, o Corredor Rodoviário Bioceânico, em seu contexto.

Por isso, optou-se por concentrar o estudo em iniciativas sul-americanas que não apenas representem os principais esforços de cooperação, mas que também tenham impacto direto sobre os temas de infraestrutura, comércio e legislação, que são centrais para os corredores bioceânicos. O enfoque regional sul-americano possibilita uma análise mais profunda dos

¹ “The need for Community Law to distinguish itself from the internal law of member States is clear, because it is by its very nature something that goes beyond national law. Its object is to substitute a common and uniform European law for the divergences and conflicts of national bodies of legislation. Seen from that point of view, the interference of national law would be the negation of the uniformity of Community Law. Thus, by asserting its autonomy Community Law declares that it is both unique and supreme in its own sphere” (Pescatore, 1970, p. 167).

problemas locais e das soluções que têm sido tentadas, além de destacar as lições aprendidas em cada tentativa de integração.

Foram escolhidos quatro exemplos representativos para compor os tópicos do capítulo: IIRSA, UNASUL, MERCOSUL e a Comunidade Andina, já que cada uma dessas iniciativas se destaca por ter desempenhado papéis relevantes em diferentes momentos e sob diferentes perspectivas da integração regional, como se verá adiante.

1.1 OS PRINCIPAIS FORMATOS DE INTEGRAÇÃO REGIONAL JÁ EFETIVADOS

Os Acordos Regionais na América do Sul vêm sendo realizados desde a década de 1950, com o objetivo de fortalecer o desenvolvimento industrial (Oliveira, 2014; Nunes Filho, 2019). Para Braga (2008, p. 4), esses processos de integração foram fortemente “caracterizados pela industrialização substitutiva de importações”.

Os últimos anos foram bastante relevantes para a temática da integração na América do Sul². Isso porque a década de 1980 mais especificamente se tratou de um período voltado à redemocratização de países como o Brasil e a Argentina, o que acabou fundando as bases para que se estabelecesse o MERCOSUL em prol da integração econômica (Santos, 2005; Alves; Pedroza, 2018). Todo esse movimento passou a considerar a integração social, política e cultural com o intuito de voltar o olhar para dentro do continente em prol do seu fortalecimento conjunto (Galvão, 2009).

A consolidação dos países parceiros sul-americanos foi a consequência de uma estratégia estruturada a partir do Brasil e da Argentina. Essa união entre os dois países possibilitou que se estabelecessem relações bilaterais nos aspectos políticos, socioeconômicos, culturais e de defesa (Granato, 2012). Posteriormente, essas relações tiveram ainda mais ênfase na estruturação do MERCOSUL e da UNASUL, por meio de parcerias institucionais.

De certa forma, após o fortalecimento do bloco do MERCOSUL, observou-se que a integração dos países ia além das expectativas econômicas e comerciais entre eles.

² “A América Latina, contexto em que, contemporaneamente, se desenvolve o MERCOSUL, foi palco de uma história marcada por profundas desigualdades, pela colonização ibérica e por ditaduras militares. Somente após a redemocratização da região, nas últimas décadas do século XX, se revigorou a vontade política voltada à integração, alinhada às perspectivas de benefícios mútuos e de maior inserção na ordem global.” (Vieira; Arruda, 2018, p. 289).

Incorporavam-se relacionamentos de origem social e política por trás dessas relações (Saraiva, 2013).

Um ponto chave são as articulações políticas que fazem parte de todo esse processo. Tanto nos governos Geisel, em 1970, e Lula, em 2002, houve avanços no que tange à política externa brasileira, como a diplomacia ativa e a diversificação de parcerias (Vigevani; Cepaluni, 2007; Tastsh, 2011; Cardoso; Miyamoto, 2012; Vasconcellos, 2014).

Considerando que, para que se tenha sucesso, é preciso aliar os interesses locais aos interesses da política externa (Sant'Anna, 2013), Saraiva (2013) considera que a organização territorial a partir de diferentes países não deve representar unicamente uma integração comercial, mas também uma comunicação político-estratégica entre as mais diferentes visões dos países que compõem essa interlocução. O processo de cooperação regional deve advir da troca de benefícios trazidos por uma pluralidade que resulte em um modelo de proatividade de todos os envolvidos.

Uma das tentativas de integração pôde ser vista na geopolítica do Pacífico, em que houve um experimento na consolidação de um projeto regional junto a países da América do Sul. A chamada Aliança do Pacífico “levou à divisão entre os projetos de integração regional na América do Sul ao promover uma integração aberta e principalmente conveniente” (Padula, 2013, p. 44).

Para Jaeger *et al.* (2016), ao promover a integração na América do Sul, garante-se a integridade dos países envolvidos por meio da segurança e da defesa, o que auxilia no impulsionamento da economia e do fortalecimento local. Segundo os autores, o fomento ao desenvolvimento de infraestrutura básica, como o transporte, a energia e as comunicações, contribui para a formação de cadeias produtivas e a redução dos problemas existentes (Jaeger *et al.*, 2016).

Além desse projeto, houve outros que visaram promover a integração entre países na América do Sul: os projetos da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL) e da Aliança Bolivariana dos Povos de Nossa América (ALBA). Enquanto o primeiro focou em uma visão comercial de integração, o segundo propôs acordos e práticas de cunho cooperativo de integração produtiva e infraestrutura de interesse comum (Souza, 2012).

Em meio a um relacionamento que visa fortalecer a defesa entre as nações, há o reflexo de mecanismos os quais se relacionam diretamente com as realidades locais das mais diferentes culturas e lugares (Villa; Bragatti, 2015). Segundo Cepik, Brancher e Granda (2012), existem

especificidades da América do Sul que necessitam de uma análise ainda mais profunda no que diz respeito ao processo de integração entre os países. Em meio às assimetrias existentes, são necessários cuidados especiais no que se refere à polarização e às tensões e ameaças que podem ocorrer, bem como guerras civis e, por isso, a diplomacia precisa ser algo intrínseco nessas discussões.

Deve-se tratar também, quando trazidas as diferentes propostas de cooperação entre os países, da ALBA, que buscou permitir que se concretizassem acordos e práticas integradoras que fortalecessem as discussões internas entre seus membros. Naquele contexto, outras formas de integração passaram a ser tratadas, incluindo as questões econômicas, porém não se limitando a esse debate. Passaram a ser incorporadas formas de integração voltadas à infraestrutura, às questões culturais e sociais e à política (Souza, 2012).

Oliveira e Salgado (2011) procuram fazer uma breve distinção entre a UNASUL e o MERCOSUL. Segundo eles, o que difere as duas estratégias de integração é que a primeira mira em um processo colaborativo muito focado no incentivo a uma área de livre-comércio entre os países sul-americanos. Por outro lado, o MERCOSUL é ainda mais amplo, englobando assuntos não econômicos. Para Mathias e Matijascic (2018, p. 239), “o Mercosul vem sendo melhor sucedido em aprofundar a integração na área da defesa, área política por excelência”.

Ao estudar a situação do MERCOSUL, Mathias e Matijascic (2018) defendem que o seu sucesso está ligado à integração na área da defesa, apesar de ainda existir a necessidade de avanços nas questões de confiança entre os países. Essa parceria também é entendida como um “espaço regional de geração de prosperidade, bem-estar e justiça social, engajado com projetos de alcance inter-regional do bloco surgido” (Muniz; Muniz, 2016, p. 12). O fortalecimento dessas relações certamente auxilia na melhoria dos laços regionais. Apesar dos entraves existentes, o MERCOSUL possui grandes chances de continuar sendo um eixo central das políticas externas na América do Sul desde que contribua para a evolução das relações internacionais e para a necessidade de mudanças nos respectivos países (Motta *et al.*, 2013).

Ao elevar os fluxos das mercadorias dos territórios parceiros, exige-se a elevação das exportações para novos mercados, bem como a necessidade de se readequarem as infraestruturas existentes (Silveira, 2013). Então, a formação do MERCOSUL, segundo Desiderá Neto *et al.* (2014), contribuiu para melhorar os investimentos na América em prol de uma área de livre comércio que foi fomentada desde a década de 1990.

Inicialmente estruturado entre o Brasil e a Argentina, o MERCOSUL passou a abranger mais quatro países logo na sequência, estabelecendo livre circulação entre os países, tarifa externa comum e harmonização das legislações dos países nas áreas diretamente ligadas ao programa de integração (Padula, 2010). Para Pennaforte e Martins (2018, p. 14), o MERCOSUL representa a “superação da rivalidade entre Argentina e Brasil e, não obstante as relações em eixo, o Uruguai é o Estado com os vínculos mais fortes com o Brasil, no vocabulário diplomático uma ‘relação paradigmática’”.

Apesar dos benefícios gerados pela inter-relação de países, vale ressaltar que os processos de integração também possuem assimetrias. Na visão de Couto (2012), houve avanços que ainda não alcançaram certa “formatação final”. Ainda é necessário, em um primeiro momento, identificar e reconhecer a problemática, para, em seguida, ser objeto das reformulações subsequentes de forma cooperada entre os países (Couto, 2012).

O crescimento da especulação produtiva, por exemplo, está muito atrelado ao relacionamento entre economias díspares, principalmente em países que possuem poder econômico de menor impacto internacional (Padula, 2013).

Segundo Padula (2013), o Brasil é a principal chave de todo esse arranjo, o qual detém uma capacidade estratégica de articulação em prol da garantia da defesa em suas fronteiras. Do contrário, é possível que haja uma fragmentação e uma possível interferência externa, o que tende a diminuir a força e a influência do Brasil na região. Dentre outras proposições desenvolvidas para a América do Sul, estão as interconexões estratégicas entre diferentes espaços de trânsito. E a relação entre esses espaços sugere uma coesão interna dos territórios, a fim de estabelecer conexões estratégicas (Couto, 2012).

1.2 INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

É importante compreender o conceito de integração regional como um “processo de transferência de lealdades das elites do Estado nacional para o âmbito regional” (Vigevani; Ramanzini Júnior, 2014, p. 519). Trata-se de uma transferência decisória em que se amplia a abrangência e a aplicabilidade das políticas que até então eram locais (Haas, 2004; Vigevani; Ramanzini Júnior, 2014).

Embora não sejam dados da história recente, os acordos de integração são importantes ferramentas para que se erga uma “interdependência econômica contemporânea” (Almeida,

2013, p. 9). É importante reconhecer que se trata, na história moderna, de atores-chave para as decisões de cunho econômico mundo afora.

Na visão de Sant’Anna (2013), foi na década de 1960 que os processos de integração iniciaram nas Américas. Ao longo desse tempo, alguns acordos tiveram continuidade, enquanto outros foram extintos por várias razões. É importante compreender que esses processos estão diretamente conectados aos interesses internacionais – de política externa –, a favor da definição de estratégias comuns para se alcançar o desenvolvimento dos países envolvidos. Se passa a entender, portanto, que o processo de integração possibilita certa unificação das nações em prol de avanços econômicos em comum (Sant’Anna, 2013).

O desenvolvimento de integração regional perpassou e perpassa por diferentes etapas que permeiam desde o processo de industrialização até a cooperação em prol da ampliação das exportações (French-Davis *et al.*, 2009; Paiva; Braga, 2005). Além disso, a América do Sul especificamente é dotada de características geográficas e naturais muito fortes que contribuem para a criação de um bloco regional (Severo, 2011).

A região, após passagem por uma série de alterações políticas, nas últimas décadas do século XXI (Soares, 2020, p. 46), apresenta-se como um dos focos geopolítico e geoeconômico mundiais; nos dizeres de Wanderley Messias da Costa (2019, p. 17), trata-se de “uma das regiões mais importantes do mundo contemporâneo e um notável laboratório para experiências de integração [...]”.

Internacionalmente, a história da América do Sul direciona uma atuação que parte da realidade colonialista e exploratória a que foi submetida, o que desagua “em um teor crítico para o pensamento social e político latino-americano, especialmente nos temas de dependência externa e distribuição desigual de riquezas” (Soares, 2020, p. 51).

Isso considerando o cenário de que, uma vez descolonizados, os países em desenvolvimento, apesar de terem conquistado igualdade jurídica, vivenciaram a estagnação da desigualdade. Em outras palavras, a independência não se deu por completo, sobretudo no campo econômico. A persistente heterogeneidade econômica decorrente da colonização, portanto, é característica que se destaca (Salles, 2012).

Na década inaugural do século XXI, viu-se emergir um “ciclo progressista”, resultado de certo fracasso do neoliberalismo visto no final da década do século anterior³. Desse modo, o ciclo progressista sucede o ciclo neoliberal. Aqui, considerando-se que o neoliberalismo, conforme Sotelo Valencia, resultou em um esvaziamento do pensamento crítico latino-americano, distorcendo e atrasando “*sus principales corrientes teóricas en el análisis, comprensión, explicación y elaboración de propuestas de transformación histórica y de cambio social en la población latinoamericana*” (Sotelo Valencia, 2005, p. 26-27).

O cenário de crise econômica e financeira atingia, então, os países da América do Sul, colocando “o neoliberalismo e o Consenso de Washington em xeque. Os países em desenvolvimento passaram a reivindicar novamente algum nível de margem de manobra para reestruturar suas instituições e suas economias com base em novos parâmetros [...]” (Salles, 2012, p. 336).

Sobre o Consenso de Washington, trata-se de um documento que buscava colocar aos países em desenvolvimento (antes chamados de “terceiro mundo”) uma condição de inserção rigorosa no sistema econômico internacional, aderindo rigidamente a suas regras. Firmado em 1989, o documento tinha o intento de nortear reformas econômicas que deveriam ser executadas pelos países da América do Sul. Menezes (2010, p. 61) assinala: “*nuevamente, sin embargo, América Latina era tentada a ser intelectualmente cooptada a comprar modelos listos a la carte, como si no tuviese condiciones de pensar su propia realidad*”.

O Consenso, então, na verdade, visava uma desregulamentação das economias sul-americanas, sem levar em conta a economia desses países, cuidando basicamente dos interesses das economias dos países centrais⁴.

³ “Com a virada do século XX para o século XXI, a América do Sul passou por uma reorganização ideológica a partir da ascensão de governos de esquerda e centro-esquerda que questionavam o viés das ideias neoliberais, assim como o posicionamento hegemônico dos EUA na região. Este episódio ficou conhecido como a ‘Onda Rosa’. As políticas externas desses países, além de sofrerem uma revisão de seu relacionamento com Washington, passaram a buscar maior autonomia em suas relações, o que resultou em novas parcerias no cenário internacional e, principalmente, uma posição de forte caráter regional, tentando transformar a América do Sul em um bloco de poder consolidado (Viegas & Ríos, 2007). Esses governos tiveram como diretrizes principais, no campo interno, o desenvolvimento social e a diminuição da pobreza, formalizando políticas de renda e de inclusão social, além de uma forte presença do Estado na economia, sobretudo no controle de seus recursos naturais, ocorrendo um protagonismo das empresas estatais nos setores extrativistas e uma minimização dos debates sobre os impactos ambientais [...]. Já no campo externo, a busca pela autonomia ficou marcada pela contrariedade à ALCA, em 2005, e também pela aproximação de países que são potenciais competidores à hegemonia estadunidense na região, casos de Rússia e China” (Brigola, 2022, p. 1).

⁴ “*El Consenso de Washington documenta las economías latinoamericanas, por un proceso donde se usó mucho más la persuasión que la presión económica directa, mismo está constituyendo todo el tiempo el telón de fondo del competentísimo trabajo de convencimiento. Ciertamente, una versión más sofisticada y sutil de las antiguas*

Bresser-Pereira (1991, p. 5), sobre o Consenso de Washington, afirmou ser “uma espécie de consenso sobre a natureza da crise latino-americana e sobre as reformas que são necessárias para superá-la”, no entanto, o documento se cala quanto à “dívida externa ou, mais amplamente, [à] dívida pública. Não tem [...] qualquer caráter histórico, ou seja, não situa a intervenção do Estado e o populismo econômico no plano da história, sugerindo implicitamente que estes problemas foram sempre, historicamente, causas de crise” (Bresser-Pereira, 1991, p. 6-7).

No caso do Brasil, houve, segundo Laura Tavares Ribeiro Soares, quando em comparação aos demais países sul-americanos, uma adoção posterior do neoliberalismo, trazendo como consequências “a combinação perversa entre a reestruturação recessiva da economia e do setor público; a geração de novas situações de exclusão social; e o agravamento das já precárias condições sociais daquela parcela da população já considerada ‘em situação de pobreza’” (Soares, 2005, p. 197).

Nesse contexto, a empreitada neoliberal ganha força na virada para o século XXI. No Brasil, a insistência na redução do Estado em cenários internos e externos resulta na Reforma Bresser, de 1995, a fim de incorporar o ideário neoliberal de modo contundente (Silva, 2019).

Para a América do Sul, o final do século XX antecedeu um impactante aumento da desigualdade social, ao passo que vislumbrou processos de desregulação, redução da capacidade do Estado e desindustrialização. Consequentemente, as duas primeiras décadas do século XXI seguiram vendo uma sociedade bastante desigual (Bértola; Ocampo, 2022).

No caso brasileiro, embora o país ocupe lugar estratégico na região, “a América do Sul só passou a fazer parte da diplomacia brasileira como estratégia em meados dos anos 1980, especialmente a partir do processo de redemocratização” (Prado, 2012, p. 30). Então, no que diz respeito à política externa, a América do Sul é de extrema relevância para a integração regional, na perspectiva da diplomacia brasileira, de maneira que esta sempre influenciou fortemente a atuação dos países vizinhos (Prado, 2012).

O denominado regionalismo aberto, nesse contexto, torna-se fundamental para a preservação da soberania e da democracia, para a compreensão de uma identidade outrora

políticas colonialistas de open-door en las cuales se solicitaba sin mayores restricciones, a la fuerza de los cañoneros para ‘abrir los puertos de países amigos’ (Menezes, 2010, p. 62).

interceptada pela colonização e para o desenvolvimento econômico e social, até então marcado pela desigualdade (Gatti, 2011).

Acrescente-se, com os estudos de Menegatti (2020), que o regionalismo aberto tem sua origem na intenção de melhor inserir as economias dos países da América do Sul no contexto de liberalização comercial internacional. Nesse âmbito, está o exemplo do MERCOSUL, que objetivava justamente o livre comércio, as reduções tarifárias e a criação de uma Tarifa Externa Comum.

O Pacto Andino (1969) também foi transformado em Comunidade Andina de Nações (CAN) por causa do modelo de regionalismo aberto. Menegatti (2020, p. 36) elenca as prioridades da CAN: “redução tarifária, planejamento de uma moeda comum e formação de um mercado comum andino”.

Os países da América do Sul mantêm uma tradição de acordos bilaterais e multilaterais que visam o “fortalecimento das relações entre os países e a implantação das zonas de livre comércio” (Gatti, 2011, p. 157). Nesse sentido, “o MERCOSUL seguiu a tendência de liberalização econômica mundial e concentrou os países-membros em um bloco negociador em acordos extrarregionais ou multilaterais” (Menegatti, 2020, p. 35).

No Brasil, a Operação Pan-americana (1958), em semelhante intuito, tentou que os países sul-americanos assimilassem a lógica de conjugar esforços com finalidade econômica. Menegatti (2020) também sublinha que veio do Brasil uma proposta de Área de Livre-Comércio da América do Sul (ALCSA), a qual abarcaria o MERCOSUL e o Pacto Andino, no intuito de facilitar o fluxo comercial.

O projeto de integração regional da América do Sul, no entanto, foi bastante frustrado pelo autoritarismo enfrentado na segunda metade do século XX. Nesse sentido, o MERCOSUL viria a ser um marco, já que foi “impulsionado pelo processo de redemocratização dos países latino-americanos que encerrou longo período de governos autoritários (ditaduras militares) e originou-se, em meio a esta conjuntura, e negociações ocorridas entre o Brasil e a Argentina durante a década de 1980” (Gamba, 2014, p. 104).

Na década de 1980, Brasil e Argentina assinam a Declaração de Iguaçu e a Ata para a Integração Brasil-Argentina, a fim de amplificarem uma integração bilateral, com base em “flexibilidade, para permitir ajustamentos no ritmo nos objetivos; gradualismo, para avançar em etapas anuais; simetria, para harmonizar as políticas específicas que interferem na

competitividade setorial e no equilíbrio dinâmico para propiciar uma integração setorial uniforme” (Gatti, 2011, p. 159).

Desiderá Neto *et al.* (2014, p. 25) analisam que a aproximação entre Brasil e Argentina foi estratégica, sob o ponto de vista de que os países se reposicionaram nacional e internacionalmente, a fim de uma solidez em suas democracias aliada a uma expansão da economia, de modo que “utilizar as vantagens comparativas e competitivas dos dois países era uma forma bastante razoável de reduzir custos no processo de adaptação competitiva global”.

Conforme Salles (2012, p. 193), “é na década de 80 que Argentina e Brasil estreitaram pragmaticamente laços entre si, e com os vizinhos do Cone Sul, Paraguai e Uruguai”. Isso se deu mediante o estabelecimento de acordos bilaterais, de estratégias de infraestrutura (por exemplo, a represa binacional de Salto Grande, além da construção de pontes) e de incentivo à exportação.

Segundo Gatti, “a globalização modifica as sociedades de uma forma ampla não apenas na dimensão econômica, mas também nas relações sociais e políticas, independentemente dos Estados Nacionais” (2011, p. 159). Menezes (2005) observa que se trata de um processo em constante movimento que, ao tempo em que favorece as relações entre Estados (social, política, econômica, científica, cultural e comercialmente), possibilita um “cenário de encontros e desencontros em que correntes transculturais utilizam-se de uma linguagem universal e desenvolvem uma mentalidade global em toda a sociedade internacional, antes adstrita aos limites territoriais de seu Estado” (Menezes, 2005, p. 104).

A última década do século XX assistiu ao que Salles (2012) chama de “consagração” e “consolidação” do neoliberalismo na América do Sul. Esse processo oportunizou “o modelo de expansão do mercado via livre comércio, com a consequente erosão dessas diferentes visões da integração econômica e seus objetivos” (Salles, 2012, p. 21).

Também há a Guerra Fria que se associa diretamente ao fenômeno da descolonização e da independência – outorgada ou conquistada – de países que, na arena internacional, eram reflexo do poderio de potências mercantis e industriais (Salles, 2012). Desiderá Neto *et al.* (2014) refletem sobre as circunstâncias para a América do Sul ao final da Guerra Fria. Segundo eles, “no que concerne à política doméstica dos países latino-americanos, o fim iminente do conflito bipolar foi um dos principais fatores que condicionou a transição dos regimes autoritários militares para regimes democráticos civis” (Desiderá Neto *et al.*, 2014, p. 21). Esse

contexto histórico também faz com que a América Latina visualize um novo sopro de esperança para suas relações internacionais.

Nesse âmbito, a integração regional não é o objetivo em si, é “um instrumento de interpretação da nova ordem mundial” (Gatti, 2011, p. 160). No caso do MERCOSUL, “o processo de integração perderia sua utilidade e função se tivesse, na mera constituição do mercado comum, o seu objetivo único” (Salles, 2012, p. 198). Trata-se de uma parte dos projetos nacionais que envolve transporte, bases culturais, energia, comunicação, meio ambiente, a fim de que resulte em “economia de escala e projeção política na dinâmica global” (Gatti, 2011, p. 160).

Isso se dá na medida em que a sociedade se movimenta na direção da troca e da interação de tecnologias culturais, científicas, de linguagem, comerciais. O conceito de globalização se firma nesse cenário como um traço distintivo da sociedade contemporânea, uma predisposição a fixar-se em um momento histórico como algo praticamente compulsório, ao ditar uma série de “coincidências políticas, tecnológicas e históricas” (Menezes, 2005, p. 105),

Para aumentar a competitividade dos países-membros no comércio global, a maioria dos blocos econômicos de integração regional procuram reforçar o seu poder político e econômico. Assim, integrar significa, sobretudo, solidarizar-se e corresponsabilizar-se, na medida em que os países-membros do bloco têm projetos de desenvolvimento que não poderiam alcançar sozinhos (Gamba, 2014).

Se essas relações não são fenômenos isolados, como propõe Menezes (2005), uma vez que rompem a ótica estritamente política e econômica para dar lugar a ligações multifacetadas, o crescimento do comércio sul-americano, para além da integração econômica, favorece a integração cultural.

Pressupõe-se, nessas circunstâncias, que todos os agentes e grupos sociais devem estar envolvidos na difusão e socialização dos pilares da integração (aspectos culturais, democráticos, comerciais, por exemplo), de maneira que uma política orientada para a cultura da integração regional possa estimular um processo de desenvolvimento, criando possibilidades de estabilização e de redução de desigualdades (Gatti, 2011).

Ademais, no projeto integracionista, também é preciso vislumbrar as áreas jurídica, política e social, conforme explica Gamba (2014, p. 119): “apesar da importância para a dinamização do comércio internacional e dos mercados regionais internos, [...] na atualidade, não pode ficar adstrito apenas às questões comerciais e econômicas”. Nesse ponto, Menezes

(2005) destaca as inovações trazidas pela tecnologia, em especial pelo advento da internet, que faz a mediação entre a comunicação para além das questões de mercado, produzindo um verdadeiro intercâmbio de saberes.

O MERCOSUL tem mais foco na competição do que na complementariedade, isto é, no intercâmbio comercial, “não havendo objetivos comuns de desenvolvimento industrial ou tecnológico, como aqueles encarados pela Comunidade Europeia, desde o seu início” (Gatti, 2011, p. 162). Por isso, acaba por ficar em um “grau de integração econômica de uma União Aduaneira imperfeita que contempla uma Tarifa Externa Comum (TEC) que é frequentemente relativizada por várias exceções que se renovam periodicamente, em especial no caso de bens de capital e de tecnologia de informação” (Gamba, 2014, p. 104).

Nesses termos, valendo-se de uma tática de infraestrutura, a integração regional combina uma abordagem unificadora em relação às outras facetas do desenvolvimento sustentável (economia e meio ambiente, por exemplo), enquanto promove maior cooperação entre os países (Gatti, 2011).

Para Gamba (2014), vem ocorrendo uma progressiva mitigação das soberanias estatais em nome de acordos internacionais que extrapolam interesses econômicos e comerciais. No caso da América do Sul, é preciso contextualizar sua vulnerabilidade com relação à interferência externa, que tem resultado em situações de dependência no âmbito econômico e tecnológico, abrindo lacunas em suas soberanias.

Gatti (2011) evidencia a dificuldade de infraestrutura hidroviária, rodoviária, ferroviária e aérea enfrentada pela América do Sul, a qual impede a abertura de rotas comerciais. Esse obstáculo de infraestrutura encontra-se ainda mais evidenciado num contexto em que a modernização dos transportes é acontecimento de maior relevância em tempos de globalização crescente. Segundo Menezes (2005, p. 107), “agora é possível cobrir grandes distâncias em tempos cada vez mais curtos, com a redução de custos e a democratização do acesso por parte da comunidade internacional [...]”.

Logo, ajustar a expansão geográfica com uma integração regional mais profunda é um assunto a ser estudado quando se trata de avanços em termos espaciais. Como consequência, isso significa tratar também de meio ambiente, democracia, política, desigualdade social. Ademais, junto a essas questões, levanta-se o ponto do investimento financeiro e de seu retorno (Mariano, 2014).

É com a UNASUL, criada em 2008, que a infraestrutura ganha contornos de prioridade na região. Segundo Desiderá Neto (2014, p. 56), ela se apresenta propondo um processo de caráter inovador, descentralizando o comércio como objetivo primordial. Articulação e aproximação entre os países, em uma “concertação política”, teriam a intenção de estabelecer compatibilidades, ultrapassar o cunho bilateral dos acordos, visando a redução das desigualdades. Geopoliticamente, o Brasil, nessa conjuntura, passou a adotar “medidas efetivas para a viabilização da integração física e de promoção de projetos de desenvolvimento nacionais de outros países da América do Sul” – o BNDES é um dos principais financiadores da UNASUL.

Também nos anos 2000, há a criação da IIRSA⁵, com o intuito de desenvolver uma agenda comum de integração no que diz respeito à infraestrutura. A IIRSA se situa num ambiente de raros investimentos em infraestrutura. Esta, por sua vez, tem sua importância reconhecida pelos países no quesito aproximação e circulação. Ademais, percebeu-se que não seria possível falar em sustentabilidade, economia, exportação sem falar em infraestrutura, o que, conseqüentemente, demandava financiamento não apenas advindo dos governos (Menegatti, 2020).

O Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) foi criado em 2009 e também se centrou em “discussão de projetos de integração física sul-americana sob a UNASUL, incorporando a IIRSA como foro mais técnico” (Menegatti, 2020, p. 49). O foco no desenvolvimento de infraestrutura, em complemento ao trabalho anterior da IIRSA, trazia a meta de uma integração política e estrategicamente equilibrada e sustentável.

Em um mundo globalizado, todas essas questões conduzem ao papel das nações sul-americanas no que tange à oposição, como sugere Menezes (2010), a um colonialismo transnacional, por intermédio de uma atuação firme no sentido de afirmarem-se cultural, econômica, política e historicamente em âmbito internacional⁶.

⁵ “A IIRSA nasceu da iniciativa do governo pátrio quando da comemoração dos 500 (quinhentos) anos do descobrimento do Brasil. Assim, entre os dias 31 de agosto e 01 de setembro de 2000, foi promovida a primeira Reunião de Cúpula da América do Sul, culminando, neste encontro presidencial, com o lançamento da Iniciativa da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA). À oportunidade, os mandatários dos 12 (doze) países sulamericanos trataram de diversos temas de interesse regional, ulteriormente inseridos no Comunicado de Brasília, o qual consubstancia o instrumento fundante da iniciativa” (Diz; Oliveira Junior, 2018, p. 120).

⁶ “*Los países de América Latina deben actuar en el ámbito de las organizaciones internacionales, o mismo de la sociedad internacional, como proponentes de debates de temas que cercan su realidad y les preocupan, como el combate a la pobreza, la protección y el desarrollo sustentable del medio ambiente, el tráfico de drogas, la distribución mundial de renda, la ruptura de patentes para fines terapéuticos, el respeto a la no interferencia, a*

A América do Sul vem a ter sua independência e desenvolvimento antes da Segunda Guerra Mundial, o que ocasionou, já nos anos de 1950, o amadurecimento das noções de integração latino-americana, com três fundamentos: o bolivarianismo; as experiências recentes da integração europeia; as formulações teóricas da CEPAL (Salles, 2012).

Quando se fala em projeto de integração regional, conforme pondera Menegatti (2020, p. 46), trata-se de “uma obra envolvendo dois ou mais países”, em relação à infraestrutura. É um ponto sensível para a integração latino-americana o fato de que o financiamento se faz essencial, isto é, praticamente inerente ao objetivo de sanar o déficit de infraestrutura latino-americano. Consequentemente, outras fontes de financiamento precisaram ser acionadas – como exemplifica Menegatti (2020, p. 51), “como o BNDES, o Banco do Sul e fontes internacionais”.

Por isso, o teor inovador desses projetos de integração com foco em infraestrutura está na orientação para além dos interesses comerciais, com a intenção de desenvolver os países em suas economias, no âmbito do desenvolvimento sustentável e das desigualdades sociais.

No entanto, houve significativa alteração dos rumos políticos brasileiros a partir de 2016. Nacionalmente tratando do tema, houve forte modificação na orientação da cooperação internacional. Isto é “a concepção de fortalecimento da integração regional através da cooperação sul-sul entrou em declínio em 2016, diante do novo contexto político e econômico, cujos principais marcos foram a eleição de Mauricio Macri na Argentina, e o impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff no Brasil” (Cruz, 2020, p. 115).

Enfraqueceu-se a integração regional até ali proposta pela UNASUL. Ademais, o MERCOSUL também foi atingido, o que resultou em crescimento de negociações entre países não-membros, na entrada da Argentina como Estado Observador na Aliança do Pacífico, trazendo, inclusive, um fortalecimento do ideal neoliberal (Cruz, 2020).

Em contrapartida, em 2019, cria-se o Fórum para o Progresso da América do Sul (PROSUL), dos quais fazem parte Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai e Peru, consolidando-se como “uma alternativa adotada pelos antigos membros da UNASUL, a fim de substituí-la” (Cruz, 2020, p. 117).

la autodeterminación de los pueblos, la eliminación de barreras arancelarias o no arancelarias para productos agrícolas y de los subsidios etc.” (Menezes, 2010, p. 68-69).

O desmonte da UNASUL se deu quando governos de direita começaram a ser vistos na América do Sul. A desarticulação da UNASUL se dá num contexto de percepção positiva de sua atuação: “o organismo já tinha consolidado sua estrutura interna, suas agendas estavam em funcionamento e suas capacidades de atuação haviam sido experimentadas” (Granja Hernández; Mesquita, 2020, p. 541).

1.2.1 Iniciativas de integração e seus resultados

Nesta subseção, são abordadas iniciativas que visam promover a integração econômica e regional na América do Sul. São discutidas: a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA); o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL); a União de Nações Sul-Americanas (UNASUL); e a Comunidade Andina (CAN). Analisamos, ainda, como cada uma dessas iniciativas contribuiu para o resultado esperado: um mercado regional mais coeso e interconectado.

1.2.1.1 Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA)

A Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA) foi criada no governo Fernando Henrique Cardoso. Esse processo visou servir de mecanismo de cooperação entre doze países da região com o intuito de estabelecer a integração nas áreas de energia, transporte e comunicações (Zibechi, 2016; Celestino; Rocha, 2020). As decisões originárias dessa parceria propiciaram o relacionamento entre diferentes agentes, como governos, órgãos financiadores, fundo financeiro, funcionários e técnicos governamentais (Santos, 2012).

Essa integração foi estruturada com base em eixos de desenvolvimento que possuíam o intuito de estabelecer a integração do mercado intrarregional e a redução de custos (Celestino; Rocha, 2020). Para que isso ocorra, é essencial que haja a interconexão entre os poderes político e econômico (Blackwill; Harris, 2016).

No começo dos anos 2000, a América do Sul era bastante heterogênea em relação ao modelo de mercado dos países que a compõem. Muitos países tiveram de lidar com as consequências do Consenso de Washington e da globalização financeira, resultando numa baixa adaptação dos países em desenvolvimento. No começo da década de 1990, o cenário era de alta inflação, dívida externa e estagnação econômica (Honório, 2013).

Nos anos de 1990, vê-se a propagação de um pensamento segundo o qual somente a abertura econômica, o livre-comércio e a minimização da atuação do Estado seriam capazes de estimular o desenvolvimento. De modo que “setores importantes da economia, como as telecomunicações, energia e outros, foram privatizados baseados no argumento liberal de que a concorrência pudesse garantir sua modernização” (Honório, 2013, p. 16).

A integração regional tem sua rota recalculada, a partir da necessidade de estabilização da economia dos países sul-americanos. A CEPAL, por meio de seus teóricos, influenciou a América do Sul na adoção de suas práticas regionais. A ideia indicada era de assinatura de Tratados de Livre-Comércio (TLCs) entre os países (Honório, 2013).

No entanto, mais adiante, o chamado regionalismo estrutural faria um contraponto: “Se, nos anos 1990, o regionalismo expressava a ideia de região como um espaço fluido, nos anos 2000 a tônica parecia ser a demanda política por regiões que retornassem aos seus contornos geográficos tradicionais em função da confluência da valorização política e física das regiões” (Honório, 2013, p. 28).

Nessas circunstâncias, acontece, no Brasil, a I Reunião de Chefes de Estado da América do Sul, em 2000, oportunidade em que surge a Integração de Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), com a participação dos doze países sul-americanos. Seu propósito era dar à região possibilidades de crescimento em infraestrutura nas áreas de transporte, telecomunicações e energia, com a finalidade de desenvolver a integração regional – comercial e social – utilizando todo o potencial do espaço sul-americano (Couto, 2008; Prado Filho, 2013).

Na análise de Prado Filho (2013), o projeto IIRSA pretende investir esforços regionais em interligar o que se percebem como barreiras geográficas, a fim de que, interligando estruturas, facilite-se especialmente a área logística. Os chamados Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs), ainda conforme Prado Filho (2013), servem justamente a essa finalidade, ao reunir condições propícias para o ambiente de negociação, comércio e desenvolvimento. Conforme arremata Prado Filho (2013, p. 14-15), “Trata-se da concepção chave da IIRSA e talvez da orientação mais reveladora e importante da proposta, uma vez que fornece ao planejamento territorial novos limites e uma perspectiva regional inovadora”.

O momento de surgimento da IIRSA representou, portanto, a nova compreensão dos doze países participantes sobre o direito internacional, especialmente, em relação aos níveis econômicos e sociais que eles desejavam alcançar depois dos percalços dos anos de 1990.

Conjuntamente, optaram por uma nova visão que tomaria como fundamentos seis eixos: democracia; integração comercial; infraestrutura física; drogas ilícitas e delitos conexos; informação, tecnologia e conhecimento (Honório, 2013).

A ideia era aproximar os países da América do Sul por meio da integração física, a fim de “suportar os aumentos esperados no comércio intra-regional, particularmente com os esforços de aproximação entre Mercosul e Comunidade Andina de Nações, e extra-regional, tendo em vista as potencialidades que se percebia nos promissores mercados asiáticos [...]” (Couto, 2008, p. 5).

Para isso, foram definidos dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs), acima conceituados por Prado Filho (2013). O objetivo era “facilitar os fluxos de bens, serviços, pessoas e informações para dentro dos países e além de suas fronteiras, conectando-os com os vizinhos”, além de “atrair investimentos estrangeiros para o Brasil e para os demais países da América do Sul, visando melhorar a inserção e a projeção de toda região no mercado internacional” (Jesus; Garcia, 2022, p. 6-7).

Na ocasião, foi assinado o Comunicado de Brasília, com adoção de cláusula democrática, isto é, o respeito à democracia passava a ser requisito obrigatório para a continuidade dos acordos. Sublinhou-se, ainda, a importância do diálogo político, sendo “aceita a proposta da Comunidade Andina de iniciar diálogo com o Mercosul e o Chile, assim como a decisão de dar início, pelos Chefes de Estado dos dois blocos, a negociações para estabelecer uma área de livre-comércio entre ambos” (Arruda, 2015, p. 161).

Nesse documento, foi eleita a prioridade de identificar as obras de infraestrutura de interesses bilaterais e sub-regionais, a fim de serem partilhados os financiamentos pelos governos dos países envolvidos, bem como pela iniciativa privada e pelas instituições financeiras multilaterais (Honório, 2013).

A conclusão é a de que a IIRSA acaba por se estabelecer como ferramenta de coordenação para os países da América do Sul, auxiliando em uma agenda que lhes fosse comum (Cabrera, 2022). Seu objetivo era consolidar iniciativas advindas dos países-membros, mas a integração não envolveu o compartilhamento necessário e a instauração de arranjos institucionais (Honório, 2013). Após tentativas de avançar com a iniciativa, o programa sofreu uma reavaliação durante a década de 2000 até ser decretado o seu fim.

As causas de insucessos advindos das tentativas de integração são oriundas de problemas de relacionamento entre as partes. Araujo e Ferrari Filho (2015) elucidam que a

rigidez na definição de instrumentos e metas pode ser um dos fatores que atrapalha o andamento dessas aproximações conjunturais.

Uma das limitações existentes entre o Brasil e demais países limítrofes é a ausência de priorização da segurança em relação aos ilícitos advindos das fronteiras, o que dificulta um processo de cooperação entre as partes (Oliveira Júnior; Silva Filho, 2014). É preciso fortalecer a integração infraestrutural e de logística em prol da instauração de estratégias de defesa de forma integrada (Kerr Oliveira; Cepik; Brites, 2014; Jaeger *et al.*, 2016). Segundo Castro (2011), também é necessário estabelecer estratégias articuladoras e avaliar princípios como a construção da confiança e respeito mútuo entre os gestores; o desenvolvimento de uma visão comum em prol do estabelecimento de redes sólidas de relacionamento; o impedimento de entraves à colaboração que podem vir a ocorrer (Castro, 2011).

Um fator importante a ser considerado é a condição de um país em se tornar um líder de bloco, o que garante que ele se equipare a grandes potências mundiais. No caso da América do Sul, existem alguns obstáculos que podem ser superados, como a falta de consenso entre os países para a tomada de decisões (Gonçalves, 2011).

Silveira (2013) aponta que o desenvolvimento de melhorias no setor da infraestrutura de transportes tende a contribuir de forma positiva para a redução dos custos a partir da utilização de meios de transportes mais econômicos, como ferrovias e hidrovias. Além disso, todo o processo de integração em um dado continente também pode incorporar dinâmicas externas. Por exemplo, a China possui forte influência na Ferrovia Bioceânica. Segundo Jaeger (2017, p. 19), os investimentos realizados pelos chineses provocam “influência direta sobre o mercado de commodities, a geração de emprego e renda na região e afeta diretamente o desempenho econômico dos países sul-americanos”.

O relacionamento chinês com a América do Sul estabelece uma condição dinâmica de impacto econômico na região a partir dos investimentos realizados nos países que compreendem a integração sul-americana. Esse fortalecimento de mercado eleva o custo das *commodities*, gerando renda e emprego aos moradores da região, melhorando o desempenho desses países e contribuindo para o seu crescimento; “por um lado, [abrindo] espaço para o aumento de ganhos por parte dos países do subcontinente; por outro, podem aprofundar a perspectiva dependente das economias sul-americanas” (Jaeger, 2017, p. 19).

Brozoski e Padula (2016) acentuam que uma das potencialidades advindas do Atlântico Sul está diretamente ligada ao aproveitamento dos recursos naturais em prol da integração

produtiva dos países. Para os autores, trata-se de setores industriais ainda mais dinâmicos que favorecem a geração de valor agregado e que podem estar envolvidos com as negociações junto à China.

Costa e Ferreira (2013, p. 68) entendem que “a rearticulação da IIRSA [...] é um dos principais pilares de inovação em política externa para a integração sul-americana”, uma vez que tinha o intuito de catalisar o desenvolvimento social, ambiental e econômico a fim de estreitar os elos entre as partes (IIRSA, 2011; Amaral, 2013).

É preciso pensar a integração sob a perspectiva do regionalismo multinível (Saraiva, 2011), a fim de promover a articulação entre países a partir das mais diferentes dimensões, como a ciência e tecnologia, a infraestrutura, a educação, dentre outras.

A falta de uma liderança que norteie os países envolvidos em uma direção uniforme, em um modelo de integração pós-liberal, dificulta o inter-relacionamento de ambas as partes. O Brasil esbarra em divisões internas que impedem o avanço de políticas econômicas com outros países, como é o caso da exploração do petróleo (Klemi; Menezes, 2016).

Há, também, outros planos de integração, como a já mencionada Comunidade Andina (CAN). De acordo com Bressan e Luciano (2018), trata-se do processo integracionista sul-americano mais antigo. Inicialmente conhecida como “Pacto Andino”, o bloco era constituído pela Colômbia, Peru, Bolívia, Equador e Chile (Silva, 2006; Goldbaum; Luccas, 2012).

Dentre os objetivos desse pacto, estavam a integração econômica com a ampliação do mercado interno, a definição de setores industriais estratégicos, a criação de condições mais favoráveis para as multinacionais e o objetivo de diminuir as desigualdades a partir de um planejamento sub-regional. Ao longo do tempo, houve a entrada e a saída de países, o que gerou muitos ruídos na manutenção do bloco. Em um dado momento, a Venezuela, que havia entrado posteriormente, pediu para sair do bloco, afetando as relações internacionais da Comunidade Andina (CAN) (Goldbaum; Luccas, 2012). Nesse sentido, pôde-se observar a importância de uma uniformidade nas decisões e na real integração dos países, a fim de garantir a sua sustentabilidade e evitar danos que viessem a corroborar com a desistência de parceiros.

Em análise realizada para fins de comparação, obteve-se uma relação entre os regionalismos das décadas de 1960, 1990 e 2000. Apesar dos percalços advindos dos blocos de integração muito voltados às instabilidades políticas, há a cooperação principalmente em momentos de crise, a fim de ampliar mercados (Barros, 2018).

Outro ponto a ser observado nesse cenário comparativo é a questão da soberania dos países. Isso porque a autonomia das nações da América do Sul estaria diretamente relacionada à “independência” dos Estados Unidos da América, como forma de estabelecer uma conjuntura de cadeias comuns entre os países sul-americanos (Puig, 1983; Jaguaribe, 1987).

A integração regional precisa partir da interlocução de diferentes agentes que contribuam com as particularidades e especificidades de cada país para que seja construído um consenso. Uma das ferramentas que contribuem para essa integralização é a inclusão de políticas externas que garantam a interdependência dos países. Essas relações direcionam-se para uma revitalização da autonomia entre as nações (Granato, 2014).

Por mais que haja diferenças entre os países devido às culturas e às formas distintas de organização, os desafios de ordem social, econômica e política perpassam e atingem resultados que podem garantir o fortalecimento comum de todos. Mesmo que isso ocorra, não se deve comparar os mesmos desdobramentos da América do Sul aos da Europa. Isso porque o bloco europeu é composto por países com características homogêneas entre si, o que facilita o relacionamento econômico e político da região (Valdez, 2012).

A complexidade existente na correlação de países perpassa decisões políticas, econômicas e disputas de poder. Mas, para que todas as decisões sejam tratadas de forma equânime, é preciso que haja instituições sólidas por trás dessas relações internacionais que garantam a resolução das demandas necessárias para os seus respectivos países (Sarti, 2011).

Inclusive, o processo de integração de um bloco econômico leva em consideração algumas teorias. Dentre elas, as relações com as Grandes Navegações dos séculos XV e XVI, com a Revolução Industrial do século XVIII e com a Internacionalização do Capital, por meio de corporações multinacionais (Ferrer, 1998; Nunes; Previdelli, 2017). Além disso, Severo (2011) aponta que é preciso adotar posturas institucionais que contribuam para o desenvolvimento conjunto entre os países, a fim de estimular o crescimento de suas respectivas economias.

O século XXI representa para o Brasil um período de crescimento no tocante à produção normativa advinda do Direito Internacional. Isso porque, como pontua André de Carvalho Ramos (2012), o país é um dos mais receptivos a tratados universais e regionais, em variados temas, com normas expansivas.

Na visão de Ramos (2012), existe uma geografia expansiva do direito internacional, a qual merece ser destacada, visto que é abrangente, sobretudo, do ponto de vista temático.

Acrescenta: “desde a redemocratização, o Brasil ratificou centenas de tratados e se submeteu à interpretação de vários órgãos internacionais [...]”. O ordenamento pátrio coexiste com a ordem internacional: “surgem, então, influências recíprocas, diálogo e, eventualmente, dissonâncias” (Ramos, 2012, p. 500).

No processo de internacionalização, está a integração regional, em que os Estados aceitam negociar, ao menos parcialmente, sua soberania, em prol de uma política comercial externa que seja comum aos integrantes. Para isso, um processo interno acontece em cada país, para que o projeto de integração fique bem caracterizado (grau pretendido de integração; setores incluídos; países participantes; interação econômica) (Neves, 2013, p. 114).

“A homogeneidade entre os países participantes é igualmente importante. O potencial econômico de um exercício de integração pode ser explorado de maneira mais intensa quando as estruturas de oferta e de demanda são semelhantes entre os países-membros” (Neves, 2013, p. 177). Os acordos de integração regional são um importante componente da economia mundial. Isso porque os blocos comerciais ou os próprios acordos regionais dão origem à significativa parcela do comércio internacional (Almeida, 2013, p. 8).

Pebayle (1993, p. 221) assevera que “toda política regional nova supõe, com efeito, um poder de decisão e de execução”. Além disso, é necessário que sejam feitas escolhas do ponto de vista econômico, até para que isso resulte em impactos positivos na situação social.

Em relação à fronteira, por exemplo, sabe-se que esta não constitui um outro lugar. Uma leitura da região de fronteira precisa ser conduzida para a direção de que “as fronteiras foram e serão sempre um elemento chave de diferenciação, comunhão e comunicação, interpondo-se entre a ordem e a desordem, entre o formal e o funcional, abraçando, nem sempre com equilíbrio, as regras e os ritos socioculturais conexos e desconexos” (Oliveira, 2015, p. 235).

Oliveira (2015) também marca que existem alterações as quais precisam ser destacadas no que diz respeito às fronteiras. Essas mudanças perpassam as noções de uso de território, o qual, uma vez redefinido por uma noção espacial e institucional, proporciona que a fronteira seja compreendida como sujeito, e não como “palco”. Em consonância com o entendimento de Ramos (2012), são atuações diferentes, mas que estão imbricadas, isto é, global e localmente.

“Na fronteira, os estímulos por trocas libertam os indivíduos para uma mobilidade que obedece a uma lógica específica, ao criar ‘seu próprio mercado’ com diferentes graus de intensidade, legitimando mecanismos singulares de complementaridades entre culturas e condutas dispares” (Oliveira, 2015, p. 237). Para Oliveira, esse cenário fica conhecido por ser

composto de atores múltiplos que influenciam e são influenciados pela lógica da dinâmica fronteiriça.

1.2.1.2 Mercado Comum do Sul (MERCOSUL)

A desvalorização cambial atingiu a América do Sul no final da década de 1990 (Argentina, em 2001, e Brasil, em 1999). Compreender esses aspectos históricos da integração que permeou os países da América do Sul ao longo dos séculos, significa, nesse caminho, examinar como os Estados da região se articularam em termos de integração. Este período, de incertezas e crescente ceticismo sobre a viabilidade do modelo de liberalização dos mercados regionais em relação ao resto do mundo, ocorreu justamente por conta da desvalorização das moedas locais, e do desempenho econômico insatisfatório dos países sul-americanos na década de 1990 (Lorscheitter, 2022; Duarte, 2023).

No século XXI, a América do Sul viu uma transição do regionalismo aberto para um “regionalismo pós-liberal” ou “pós-hegemônico”. Pode-se dizer que houve três fases na integração no século XXI. A primeira (1960-início de 1970) assistiu à forte intervenção do Estado, bem como a tentativas de reduzir barreiras comerciais dentro da região bem como de estabelecer tarifas externas comuns. A segunda (metade de 1970) foi um período de consolidação, com o adendo do estabelecimento de acordos bilaterais entre os países. A terceira pode ser considerada iniciada em 1990, quando passa a se compreender a cooperação como importante mecanismo de estímulo para as relações de exportação entre a região e os demais países do globo (Baumann, 2001; Graziano; Guariglio, 2022).

Com o intuito de enfrentar a competitividade mundial trazida pela globalização, a integração sul-americana resulta em uma organização intergovernamental, um bloco cujo objetivo seria aproveitar as potencialidades trazidas pelos territórios em prol de mútua cooperação e ganhos econômicos, políticos e sociais (Silva, 2022; Graziano; Guariglio, 2022).

Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai (membros oficiais, também chamados de países aderentes), procurando por alternativas políticas e econômicas dadas as circunstâncias restritivas do período), inspirados pelo exemplo europeu, se organizaram para a criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), em 26 de março de 1991, tendo obtido destaque global durante toda a década de 1990 (Silva, 2022; Baumann, 2001; Mariano; Menezes, 2021).

Antes disso, os países do Cone Sul já haviam sinalizado alguns avanços de integração. Por exemplo: o Acordo Tripartite (Argentina, Brasil e Paraguai), a respeito das cotas de represas hidroelétricas, em 1979; o Convênio de Cooperação Nuclear (Brasil e Argentina), em 1980; a Declaração de Iguazu, em 1985; a Ata para a Integração Argentino-brasileira, em 1986 (Baumann, 2001). Mas, agora, com o MERCOSUL, “era fundamental construir na região um mercado comum cuja lógica de funcionamento se assemelhasse ao modelo europeu, mas que evitasse a excessiva burocratização do processo” (Mariano; Menezes, 2021, p. 147).

A ideia era que, integrados, os países que compõem o bloco se modernizassem, uma vez que a organização tocaria em pontos como livre circulação de pessoas, de bens e de capital. Tudo isso com o intuito de aumentar a produtividade, via favorecimento de economias de escala; atrair investimentos para a região, por intermédio do estímulo ao fluxo de comércio entre países do bloco e demais países do globo. Consequentemente, a integração ampliaria as capacidades dos países, o que refletiria positivamente em um cenário globalizado (Silva, 2022; Baumann, 2001; Mariano; Menezes, 2021).

Desse modo, as estruturas produtivas avançariam, o que ajudaria na competitividade dos países-membros diante do mercado global (Silva, 2022). Um dos mecanismos para essa modernização seria a redução de tarifas. Alguns produtos contemporaneamente têm suas tarifas totalmente reduzidas; outros, parcialmente. Acordos comerciais nesse sentido também têm sido frutíferos no quesito intensificação da circulação de produtos e serviços. O bloco abriga “as maiores reservas de recursos hídricos, naturais, energéticos, minerais e petrolíferos do planeta; é o maior produtor de alimentos do mundo, e, também possui a maior floresta tropical do mundo, no caso é a floresta amazônica” (Silva, 2022, p. 20).

O Tratado de Assunção foi o documento que oficialmente deu origem ao MERCOSUL. Além dos países aderentes, há países associados ao bloco: Chile, Peru, Bolívia, Colômbia, Equador, Guiana e Suriname; e observadores do bloco – México e Nova Zelândia (Silva, 2022).

Com a facilitação da circulação de bens e serviços e a redução de tarifas total ou parcialmente, a competitividade foi favorecida tanto internamente quanto com relação aos demais países do MERCOSUL. A Argentina ocupa o primeiro lugar no quesito importação de produtos brasileiros; já o Brasil é o maior comprador de trigo da Argentina. Há ainda a importação, por parte do Brasil, de energia elétrica, produtos farmacêuticos, vestuário e carne do Paraguai (Silva, 2022).

As crises de 1999 (no Brasil) e de 2001 (na Argentina) fizeram com que o MERCOSUL também entrasse em um momento crítico. Nos primeiros anos do novo século, o Brasil retornou à noção da América do Sul como sua referência regional direta, substituindo a América Latina, em resposta à crise que bloco estava experimentando (Vigevani; Ramanzini Júnior, 2014; Couto, 2012).

Para o Brasil, o MERCOSUL é um dos blocos de maior relevância, dentre os que compõe. E, para o bloco, o país também é considerado o líder. Desde o início, o projeto já trazia otimismo para a economia brasileira. Além de ocupar mais espaço dentro do bloco, e de ter o maior número de habitantes, o Brasil também tem o maior PIB do bloco (Silva, 2022; Mariano; Menezes, 2021). No entanto, “o Brasil, como a maior economia, não [exerceu] as funções esperadas do país hegemônico no bloco. [...] foi superavitário em seu comércio com os países menores [...], perfil incompatível com a ideia de que o sócio maior deve ser fonte de dinamismo econômico para as economias menores” (Florêncio, 2015, p. 67).

Logo, “o Brasil é a principal potência da América do Sul e também da América Latina, ou seja, para o Brasil o Mercosul é algo muito importante como estratégia para melhor comercialização de seus produtos e facilita o relacionamento com os demais países do bloco” (Silva, 2022, p. 21), mas não tem exercido essa hegemonia de modo a alavancar o bloco. Isso leva a crer que uma certa “falta de rumo” e de “disposição política”, nas palavras de Florêncio (2015, p. 67), sejam as causas fundantes da crise do bloco.

Na busca por explicações convincentes para as questões enfrentadas pelo bloco, devem ser levadas em consideração, além dos elementos conjunturais (expressos por disputas comerciais e políticas recorrentes), questões estruturais, relacionadas às economias dos países envolvidos e valores enraizados em estados e sociedades⁷.

1.2.1.3 União de Nações Sul-Americanas (UNASUL)

A integração financeira entre nações desenvolvidas e em desenvolvimento surge como resultado da desregulamentação e da liberalização dos mercados com o intuito de erradicar as

⁷ “A integração mercosulina, portanto, distante dos pressupostos europeus e parlamentaristas de supranacionalidade, é tout court a integração dos presidentes, das agendas presidenciais, da discricção e da diplomacia presidencial, para usar a expressão da voga. Logo, mudam presidentes, mudam agendas, mudam princípios e objetivos, a levar de roldão toda a condução dos processos de integração” (Accioly; Fontoura, 2013, p. 85).

corporações estrangeiras que intervêm na região e promover o crescimento regional. Diante do fraco desempenho das economias periféricas, conforme mencionado acima, em decorrência da crise econômica vivida por essas nações, a globalização e o regionalismo aberto passaram a representar um problema para os países sul-americanos. A fundação e a institucionalização da UNASUL situam-se justamente nesse contexto (Lorscheitter, 2022; Duarte, 2023).

A União de Nações Sul-Americanas (UNASUL), mais uma iniciativa de integração regional, composta por Argentina, Brasil, Uruguai, Paraguai, Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, Chile, Guiana, Suriname e Venezuela, pode ser lida essencialmente como um ambiente para que os chefes de Estado dialoguem (Vigevani; Ramanzini Júnior, 2014).

Meunier e Medeiros (2013, p. 673) sublinham que a iniciativa é um “novo nível de integração regional na América do Sul”. Temas comerciais, de infraestrutura, de segurança, de energia, de logística e de informação são abarcados pela UNASUL, constituída no ano de 2008. Não à toa é tida como uma “organização política guarda-chuva”, na medida em que “abriga, em sua institucionalidade, uma série de ações que, somadas, apontam para uma articulação política mínima entre todos os países da América do Sul” (Nery, 2016, p. 70).

A convergência de vários projetos de integração e de acordos bilaterais entre os membros da UNASUL (e com outras nações) é a base da política econômica da iniciativa. Nesse sentido, quando comparada a outros projetos de integração, a UNASUL tem um perfil diferenciado e está mais apta a um papel de governança regional. Nesse escopo, as ações políticas que visam aumentar a autonomia nacional e a estabilidade política estão intimamente relacionadas aos objetivos econômicos (Meunier; Medeiros, 2013; Nery, 2016).

Como o avanço dos projetos de infraestrutura tem sido o foco desde o início (com o intuito de alavancar o crescimento da economia das nações), mas também existe um viés político derivado do novo regionalismo, pode-se dizer que a UNASUL abarca demandas de economia, ao tempo em que ultrapassa esse campo (Meunier; Medeiros, 2013; Nery, 2016).

Consequentemente, a articulação política de todas as nações sul-americanas estaria sendo tentada de forma inédita pela UNASUL. Com enfoque na autonomia, evidencia-se o componente político da integração, fazendo com que esta seja a iniciativa mais abrangente na história da região. Nessas circunstâncias, “a Unasul atua como mecanismo de construção de consensos, acomodando distintas visões sobre integração” (Nery, 2016, p. 67).

Consequentemente, dada a pluralidade sul-americana, sua diversidade e sua desigualdade, os interesses dos Estados também são divergentes. Tudo isso está pensado pela UNASUL, quando se pretende projetar a América do Sul internacionalmente (Nery, 2016).

Logo, o ponto de vista adotado é o da heterogeneidade, e não o da fragmentação, quando se trata de compreender o regionalismo na América do Sul. É fundamental especificar os desequilíbrios, no âmbito do processo de integração regional, enfrentados nas demandas políticas sul-americanas. Diferentemente do MERCOSUL, a UNASUL nasceu justamente da diversidade regional. Em seu interior, as nações vivem com ideias variadas de como integrar suas economias e ideologias (Nery, 2016; Couto, 2012).

Foi nesse contexto que a UNASUL cresceu como ferramenta de resolução de questões regionais. É um fórum de coordenação que serve como pedra angular da agenda do novo regionalismo sul-americano. A América do Sul, que é composta por países de tamanhos extremamente diversos, cuja distribuição de recursos naturais pela área desconsidera fronteiras nacionais, tem encontrado na UNASUL um espaço para conciliar conflitos entre seus membros, sem desconsiderá-los, mantendo um constante ambiente de discussão (Nery, 2016; Couto, 2012).

Em 2016, Tiago Nery afirmava que a UNASUL vinha criando oportunidades, afastando dúvidas e superando desafios. Como processos de integração econômica regional só se justificam se resultarem em progresso nos níveis econômico e social, apesar de suas falhas, a organização ajudou a área a ter mais autonomia dentro do sistema global. A UNASUL é uma tentativa de concretização de um polo sul-americano que sempre foi temido e rejeitado pela política externa do Norte (Nery, 2016; Dathein, 2005).

No contexto sul-americano, a UNASUL ajudou a resolver muitas disputas e, sem o espaço de mediação que ajudou a estabelecer, a região poderia não ter sido capaz de responder com a mesma eficácia. Afinal, trata-se de uma integração caracterizada por várias posturas e preocupações políticas e econômicas que dividiram o subcontinente e, de certa forma, impediram o estabelecimento de um consenso aprofundado (Lorscheitter, 2022; Duarte, 2023). Por exemplo: “A questão da crise política e econômica na Venezuela, as quais se instauraram no país após a morte de Hugo Chávez em 2013, consistiu em um ponto chave de discussão e de debate no cenário da região sul-americana [...]” (Lorscheitter, 2022, p. 76).

De fato, a crise venezuelana se transformou no gatilho para a desintegração da UNASUL devido a uma confluência de mudanças nas preferências sistêmicas que foram impulsionadas

internamente e de ajustes de preferências estratégicas também impulsionadas internamente. A questão poderia ser resolvida dentro dos limites da América do Sul, mas foi além do continente (Mijares; Nolte, 2022).

Acerca da crítica de um projeto ideológico, a UNASUL foi um produto de seu período. Quando foi fundada, a maioria dos governos de esquerda ou de centro apoiava o grupo. Depois, todos os países da América do Sul se juntaram, e a intenção de facilitar a participação de todos os estados sul-americanos refletiu-se na criação dos objetivos e na estrutura organizacional da UNASUL. Os objetivos eram autodeclarados “politicamente neutros”, dando a cada governo a opção de renunciar ou limitar a cooperação em áreas específicas. Logo, não se esperava que seria um projeto a ser tomado por aspectos ideológicos (Mijares; Nolte, 2022).

O chamado “colapso” da UNASUL tem sido atribuído a questões conceituais e estruturais, relacionadas a atores e instituições. De acordo com Mijares e Nolte (2022), o que mudou entre a fundação e a dissolução da UNASUL não foram os recursos de poder, mas sim a capacidade de implantá-los com sucesso. Isto é, embora a iniciativa da UNASUL tenha sido incentivada pela crescente autonomia política e econômica dos governos sul-americanos, conflitos foram gerados e a estrutura organizacional foi prejudicada pela sobreposição de programas de autonomia regional e nacional (Mijares; Nolte, 2022).

1.2.1.4 Comunidade Andina (CAN)

Dentro de processos de integração mais amplos, há também os mais fragmentados, isto é, criados dentro de projetos integrativos, como subgrupos ou processos internos, buscando melhorias. Pinto (2012, p. 67) afirma que o surgimento da Comunidade Andina é uma espécie de “fratura no processo integrador maior, derivado de uma relativa insatisfação dos seus países-membros em relação aos poucos resultados até então obtidos pela ALALC [...]”.

Inclusive, no curso dessas reflexões, é importante ligar a própria história dos países andinos no contexto latino-americano. As expectativas de integração sempre se modificam na América do Sul e nos países andinos. Assim, conforme Pinto (2012, p. 72), há “uma heterogeneidade velada de percepção no que se refere à composição do país e de atuação mancomunada a qual sempre foi manifestada nas disputas políticas e nos conflitos territoriais desses”.

Segundo Santos e Ribeiro (2018), o maior impulso para a integração andina foi justamente a insatisfação com a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), a fim de focar no impulsionamento do mercado interno. Para Pinto (2012, p. 68), a Comunidade Andina passa por quatro momentos: a) 1969-1976⁸, da formação até o final de uma economia revigorada; b) 1976-1982, do aumento de insatisfações econômicas e institucionais; c) 1983-1988, da crise financeira; d) a partir de 1989, da “reativação”.

Entre acertos e erros, no primeiro momento – estabelecido a partir de 1969, com o Acordo de Cartagena (Tratado Constitutivo do Pacto Andino) –, a CAN (primeiramente, “Pacto Andino”) surge para integrar economicamente e socialmente os países-membros (hoje, Bolívia, Colômbia, Equador e Peru) (Nagel, 2016). O Brasil é Estado associado. Estes países andinos são plurais, “com grande diversidade de tradições culturais e de ecossistemas, formando uma das áreas de maior desigualdade e principalmente de diferenças econômicas e sociais” (Santos; Ribeiro, 2018, p. 115).

Compreendida como “uma comunidade de países que se une voluntariamente com o objetivo de alcançar o desenvolvimento por meio da integração andina, sul-americana e latino-americana” (Nagel, 2016, p. 46), política e juridicamente, a CAN é uma das primeiras iniciativas de integração na América do Sul (Santos; Ribeiro, 2018). E, assim como a própria América do Sul, a marca principal da CAN “são avanços e retrocessos sociais [...] principalmente devido aos problemas internos dos seus signatários, seja por questões financeiras ou mesmo dissensos nas suas estruturas políticas” (Santos; Ribeiro, 2018, p. 115-116).

Antes de avançar ao próximo capítulo, necessário fazer uma reflexão sobre a relação entre os modelos tradicionais de integração regional, como os apontados nos tópicos anteriores, e a concepção dos corredores bioceânicos, a serem estudados adiante.

Isso porque os modelos clássicos de integração, conforme historicamente desenvolvidos, refletem diferentes etapas de cooperação entre Estados, como zonas de livre

⁸ “No ano de 1973, a Venezuela passou a participar formalmente ao bloco andino. Três anos depois, em 1976, houve um revés no processo de integração quando o governo de Augusto Pinochet retirou o Chile do Pacto Andino, alegando incompatibilidades econômicas e desentendimentos políticos entre os líderes d região. A saída do Chile foi negociada entre os membros do Pacto Andino, sendo acertada por meio da Decisão 102 do Conselho” (Santos; Ribeiro, 2018, p. 119).

“Durante seus primeiros anos, em especial de 1969 a 1975, o Grupo Andino evolui de forma bastante dinâmica em suas fases iniciais, com o estabelecimento de programas de desgravação tarifária, tarifa externa mínima comum, tratamento uniforme para o capital estrangeiro, regime comum sobre patentes, organismo de financiamento e programas setoriais de desenvolvimento industrial, instituição de um Tribunal de Justiça, de uma Comissão, da Junta e do Parlamento Andino” (Almeida; Ribeiro, 2018, p. 100).

comércio, uniões aduaneiras e mercados comuns, cada um representando uma maior profundidade de integração. Os corredores bioceânicos, entretanto, embora evidentemente relacionados à integração regional, apresentam características que exigem uma abordagem jurídica própria.

Blocos de integração regional, como o MERCOSUL e a União Europeia, foram estruturados com base em uma série de estágios progressivos⁹ que incluem a eliminação de barreiras comerciais, harmonização tarifária e, eventualmente, a livre circulação de bens, serviços, capitais e pessoas.

Essa progressão é descrita por Bela Balassa em sua teoria dos estágios de integração econômica, que inclui as etapas de zona de livre comércio, união aduaneira, mercado comum, união econômica e integração total. Esses blocos exigem ajustes significativos nas políticas econômicas e jurídicas dos Estados-membros, promovendo uma integração que vai além do comércio, abrangendo aspectos sociais, políticos e culturais¹⁰.

No entanto, ao iniciar a análise dos corredores bioceânicos, se notará que seu escopo é diferente, sendo que estes visam estabelecer rotas de transporte intercontinental que facilitem o comércio entre regiões geograficamente distantes e a implementação desses corredores não requer, necessariamente, a criação de uma união aduaneira ou de um mercado comum entre os países envolvidos, mas sim uma coordenação eficiente em áreas como infraestrutura, alfândega, segurança e meio ambiente. A natureza dos corredores bioceânicos é, portanto, voltada, inicialmente, para resolver problemas específicos de logística e transporte de forma pragmática.

Dada essa diferença fundamental, surge a dúvida sobre a adequação do Direito Internacional clássico, tal como aplicado na construção dos blocos de integração, para regular os corredores bioceânicos, que necessitam, como se verá, de uma abordagem jurídica multinível, que combine elementos do direito internacional, do direito da integração e do direito interno dos Estados envolvidos.

⁹ “A integração entre Estados, sobretudo aquela com objetivos econômicos, não se dá por meio de um processo rápido ou automático, mas sim por meio de uma paulatina evolução da relação jurídica estabelecida entre os signatários do tratado marco, criador do bloco econômico” (Vieira; Arruda, 2018, p. 287).

¹⁰ “In the Western economic literature, discussions of the types of economic integration of national states have customarily focused on the various stages of integration. From its lowest to its highest forms, integration has been said to progress through the freeing of barriers to trade (‘trade integration’), the liberalization of factor movements (‘factor integration’), the harmonization of national economic policies (‘policy integration’) and the complete unification of these policies (‘total integration’)” (Balassa, 1976, p. 17).

Essa abordagem multinível é o que pode permitir que os Estados ajustem suas práticas e regulamentações sem a necessidade de uma harmonização completa, como seria exigido em um mercado comum. Em vez de uma integração profunda em todas as áreas, os corredores bioceânicos exigem cooperação em áreas específicas, o que pode ser alcançado a partir de acordos também específicos, que tratem, com clareza, dos aspectos particulares àquele projeto a ser estabelecido.

Além disso, a adoção de um tratamento multinível para os corredores bioceânicos, como se verá nos capítulos seguintes, possibilita que os Estados mantenham sua soberania em áreas onde a integração total não é desejável ou necessária, ao tempo em que facilita a cooperação em áreas mais relevantes para o sucesso do corredor, de forma que os corredores bioceânicos possam se beneficiar de uma abordagem mais pragmática e menos invasiva do que a evolução tradicional de um processo de integração econômica.

2 CORREDORES INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO: INFRAESTRUTURA, TRANSPORTE E GOVERNANÇA COM FOCO NA INTEGRAÇÃO

A transição entre os séculos XX e XXI apresentou mudanças significativas nos âmbitos sociais, econômicos, políticos e culturais. Isso ocorreu devido às alterações nos processos de reestruturação da produção em que se percebeu a necessidade de ampliar os horizontes do capital para além das fronteiras (Sassen, 2010; Baeninger, 2012).

Sabendo que “as primeiras décadas do século XXI têm sido definidoras para as relações internacionais, marcadas por um dinamismo sem precedentes, onde a interação entre Estados, organizações internacionais e atores não estatais é cada vez mais complexa e interdependente” (Marcelino; Machado; Segovia, 2023, p. 15), é no decorrer do século XXI que se observa um expressivo aumento no interesse de diversos atores em relação à política externa, incluindo o MERCOSUL, sobretudo no âmbito da integração regional (Banzatto, 2020).

A partir disso, visualizou-se que o processo de integração deve ir além do que estabelecer as relações institucionais entre os países. Também é necessário criar corredores internacionais de comércio que favoreçam o desenvolvimento regional para a garantia de um traslado entre os oceanos por meio da mobilidade terrestre. Sabe-se que se trata de um processo desafiador, mas que possibilita o escoamento da produção (Constantino *et al.*, 2019).

A escolha de abordar os corredores internacionais de comércio se dá pela sua relevância como instrumentos essenciais para a integração física e econômica de regiões distantes e historicamente desconectadas. No contexto da América do Sul, estudar os diferentes projetos propostos para a região visa destacar a importância da infraestrutura de transporte para o desenvolvimento do comércio intrarregional e intercontinental.

Os exemplos abordados neste capítulo foram selecionados por representarem casos emblemáticos de corredores que foram ou que ainda são destaque na interligação de diferentes regiões, sendo que alguns deles podem ser considerados bem-sucedidos em seus objetivos, como o europeu Corredor Atlântico, e outros que, como a Rodovia Pan-Americana, apesar de implementados, não atingiram o que se esperava quando de seu planejamento.

Nuevo López, Ventura Fernández e Gavira Narvaéz (2020), tratando dos corredores Atlântico e Mediterrâneo em Andaluzia, analisam que os esforços no século XXI têm sido notáveis no que diz respeito à implementação e ao desenvolvimento desses corredores, o que

corroborar a ideia de que os investimentos em infraestrutura e logística têm estado no radar dos países.

Nuevo López, Ventura Fernández e Gavira Narvaéz (2020) continuam sua reflexão assinalando que não se pode ignorar o papel central dos corredores no que diz respeito ao desenvolvimento econômico e social de diferentes regiões espanholas e da União Europeia, no caso analisado por eles. Os autores destacam que a coordenação foi indispensável para o êxito na implementação dos corredores, embora tenha havido desafios ao longo do processo (no caso do Corredor Rodoviário Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile, esses desafios são detalhados no capítulo 3 desta tese).

Considerando alguns fatores que determinam o comércio internacional, tais como custos de transporte, tecnologia e inovação, proximidade geográfica, tarifas e barreiras comerciais, os corredores internacionais de comércio desempenham interessante papel no que diz respeito à circulação de bens e serviços entre países (Li; Schmerer, 2017).

Conforme entendem Barros *et al.* (2020, p. 39), as iniciativas por obras de infraestrutura denominadas de “corredores”, na intenção de fortalecer o desenvolvimento econômico e modernizar o comércio, atravessam as décadas de 1970, de 1980, de 1990 e de 2000.

2.1 CORREDORES INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO: DA IMPLEMENTAÇÃO À GESTÃO

Ao tratar das melhores práticas na gestão de corredores internacionais de comércio, com foco na redução da pobreza e na adequada gestão da economia, Arnold (2006) destaca como o acesso a mercados mundiais é crucial para que muitos países pobres se desenvolvam.

Continuando com Arnold (2006), os projetos de infraestrutura, a exemplo dos próprios corredores, em outro momento da história foram majoritariamente financiados pelo poder público; no entanto, é cada vez mais notório e frequente o financiamento e a manutenção desses projetos por parte da iniciativa privada. Nesse sentido, “*La representación multisectorial y la participación del sector privado son condiciones sine qua non para el éxito de los corredores comerciales y de transporte*” (Franco *et al.*, 2023, p. 65).

Sobre a União Europeia, Arnold (2006) menciona como o bloco tem utilizado a legislação como uma estratégia de desenvolvimento da rede de transporte transeuropeia, o que

facilita a compreensão de como a regulação é um instrumento disponível para que o setor público melhore o desempenho dos corredores de comércio internacional.

Arnold (2006) aponta a regulação como ferramenta crucial para que os corredores de comércio internacional alcancem seus objetivos.

A estratégia de regulação está, portanto, diretamente ligada à modificação de padrões e regulamentos os quais possam oportunizar uma operação mais eficiente dos corredores: “[...] *debe responder [...] a [...] la unificación de las normas de tránsito y la facilitación de acuerdos para los flujos comerciales y del turismo en la región, pensando en acciones y/o políticas que sean complementarias a este proyecto y favorezcan el desarrollo de las regiones involucradas*” (Franco *et al.*, 2023, p. 64). Também para Franco *et al.* (2023, p. 7), muitos corredores nos continentes africano, asiático e europeu, “*tienen instituciones y disposiciones administrativas creadas para la gestión de corredores, considerando que la coordinación y el consenso entre los países y regiones involucrados son centrales para asegurarse de que las soluciones sean aceptables para todos*”. Arnold (2006) inclui entre as possibilidades a simplificação e a harmonização de documentos e procedimentos, mediante a criação de propostas coordenadas junto aos governos e a instrumentalização de convenções internacionais nas negociações, sejam elas bilaterais ou multilaterais.

Quadro 1 - Atos internacionais de regulação de transporte internacional

Acordo/Convenção	Descrição
Convenção TIR de 1975	Facilita o transporte internacional de mercadorias por veículos rodoviários, estabelecendo procedimentos aduaneiros simplificados e isenções fiscais e de direitos.
CRTD de 1989	Regula a responsabilidade civil por danos causados durante o transporte de mercadorias perigosas por estrada, ferrovia e navegação interior.
ADR de 1957	Estabelece regras para o transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada.
ADN de 2000	Regula o transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior.
ATP de 1970	Regula o transporte internacional de mercadorias perecíveis e o equipamento especial necessário para esse transporte.
CMR de 1956	Regula os contratos para o transporte internacional de passageiros e bagagem por estrada.
Convenção Geral sobre Regulamentação Econômica para o Transporte Rodoviário de 1954	Estabelece regulamentações econômicas para o transporte rodoviário internacional.

Convenção sobre o Tráfego Rodoviário de 1949 e 1968	Regula o tráfego rodoviário.
Convenção sobre Sinais e Sinalização de Trânsito de 1968	Estabelece padrões para sinais e sinalização de trânsito.
CLN de 1973	Define o limite de responsabilidade dos proprietários de embarcações de navegação interior.
CVN de 1976	Regula os contratos para o transporte internacional de passageiros e bagagem por via navegável interior.

Fonte: adaptado de Arnold (2006).

Esses acordos são essenciais para garantir facilitação, segurança e proteção do comércio, na medida em que padronizam e harmonizam as práticas de transporte, o que resulta em contratos bem definidos e operações devidamente protegidas, em um mercado internacional que tenha condições de ser competitivo e transparente (Arnold, 2006).

Considerando que os corredores bioceânicos são iniciativas com viés estratégico, são “diversos atores internacionais (governos, empresas transnacionais, sociedade civil)” envolvidos; esses projetos também acabam mobilizando “organizações públicas, privadas e sociais localizadas nos trechos dos corredores” (Barros *et al.*, 2020, p. 28).

Também ao tratar dos atores envolvidos no projeto de um corredor, Franco *et al.* (2023) divide-os em dois ciclos: (1) ciclo de desenvolvimento; (2) ciclo operativo. No primeiro ciclo, os esforços são direcionados para os projetos de investimento, trazendo como atores Ministérios, agências de regulação e de promoção de investimentos, governos locais, instituições financeiras. No segundo ciclo, as diligências são no sentido de estabelecer acordos e resolver problemas, o que envolve operadores logísticos e de transporte. Retomando o pensamento de Franco *et al.* (2023), são inafastáveis os pilares da colaboração, da cooperação e da gestão.

Franco *et al.* (2023) pontuam as falhas de governança existentes para implementação eficaz do corredor bioceânico: falta de formalização dos comitês propostos (como Comitê Governamental, Comitê Diretivo e mecanismos de apoio); dificuldades na criação de um modelo de gestão eficaz que envolva a participação de atores públicos, privados, sociedade civil e universidades; ausência de criação de uma ferramenta de governança integrada.

Ademais, indica, também, a falta de elaboração de um modelo de facilitação fronteiriça, a fim de reduzir o tempo de transporte e potencializar as operações logísticas. Por fim, a deficiência no acompanhamento e na avaliação dos compromissos assumidos em cada reunião, além da incerteza sobre a continuidade dos membros que integram os GTs ao longo do tempo (Franco *et al.*, 2023).

Sobre as falhas de governança apontadas por Franco *et al.* (2023) no que diz respeito à implementação eficaz do corredor bioceânico, importa apresentar uma sistematização a respeito do que é necessário para que um corredor internacional de comércio seja eficazmente implantado e gerido.

Balbaa (2022, p. 27) indica que um corredor bioceânico deve ser composto por um quadro institucional, respaldado por um quadro legal, e que se apoie em estudos especializados, na consulta a *stakeholders*, e na assistência técnica para gerir infraestrutura, financiamento, planejamento e programação das ações.

Inclui, também, dentre as ações necessárias, a criação de mecanismos de monitoramento e de divulgação dos resultados de desempenho do corredor, além de determinar que elas devem ser guiadas pelos objetivos definidos pelos Estados-partes para o projeto e efetivadas a partir da busca pelos apoios políticos necessários.

A estruturação esboçada pelo autor, apesar de não aprofundada por se tratar de um estudo inicial, traz alguns indicativos importantes para o pensamento do funcionamento de projetos do tipo, especialmente no que se refere à necessidade de criação de uma estrutura de monitoramento, tema que será visto com mais atenção no quarto capítulo.

Segundo Arnold (2006), gerir de acordo com a tipologia dos corredores (Quadro 2) de comércio internacional é fundamental para uma gestão eficaz. Isto é, somente a partir da compreensão acerca das diferentes configurações e abordagens, é possível a regulação e a prática em si do comércio entre países e regiões.

Quadro 2 - Tipologia dos corredores

Tipo de corredor	Conceito	Características
Nacional	Rota estruturada em âmbito interno de cada país, para importação e exportação de/para um ponto de entrada	Faz conexões entre um ou diversos centros de produção e consumo nacionais; e entre a capital (ou centro) do país com um porto principal.

	internacional ou de fronteira.	
Bilateral	Rota estabelecida para comércio entre dois países, a fim de que cada um deles utilize os pontos de entrada internacionais um do outro.	Faz conexões entre uma ou mais fronteiras e a um ou mais pontos de entrada internacional. É determinado pela legislação nacional, com entrada e saída bem definidas para o comércio bilateral.
Multilateral	Rota que transporta carga através de três ou mais países, entre os quais ao menos um exerce o papel de país de trânsito.	Conta com duas passagens de fronteira (pelo menos), podendo fazer conexão a um ou mais pontos de entrada internacional; envolve coordenação entre os países envolvidos e pode haver um país de trânsito; é recomendável haver legislação internacional.
Multimodal	Rotas paralelas que utilizam diferentes meios de transporte.	Precisa de coordenação entre agências modais para desenvolvimento e regulação; pode incluir meios rodoviários, ferroviários, entre outros.
Intermodal	Rotas individuais as quais incluem mais de um modo com conexões intermodais.	Exige coordenação entre ministérios e agências responsável por cada modo (uma coordenação maior, em comparação com o multimodal); envolve conexões entre meios de transporte, como rodoviários e ferroviários.

Fonte: adaptado de Arnold (2006); Balbaa (2022).

Segundo Arnold (2006, p. 14), “*While not being mutually exclusive categories, this typology does provide a framework for consideration of their management objectives and structure*”. Ademais, seja qual for a modalidade, “*los corredores requieren la ‘colaboración’ del nivel más alto de toma de decisiones (alianzas políticas entre jefes de estado, parlamentos, cancillerías, entre otros), de la ‘cooperación’ (entre ministerios, gobiernos nacionales y subnacionales y, privados) y de la ‘gestión’ que se refiere al funcionamiento efectivo del corredor*” (Franco et al., 2023, p. 11-12).

Franco et al. (2023) direcionam a análise para atores e organizações envolvidos na criação de um corredor de comércio. Existem pelo menos quatro fundamentos para o sucesso

de corredores de comércio: (1) cooperação transfronteiriça e regional; (2) desenvolvimento de infraestrutura e instituições; (3) gestão eficiente; (4) integração e cooperação.

As opiniões divergentes são características de um desenvolvimento autônomo, elemento essencial sobretudo nos projetos que envolvem a América do Sul. Isto é, quando se criam mecanismos de integração regional sul-americana, os conceitos de hegemonia, autonomia periférica, dependência¹¹ e desenvolvimento autônomo devem ocupar boa parte dos debates (Bernal-Meza, 2016).

Da investigação de Bernal-Meza (2016), há duas lições importantes sobre projetos de integração regional. A primeira é que é fundamental compreender que a dependência de infraestrutura existente entre países e sociedades é um elemento condicionante, limitante, que vai afetar de modo diferente as diversas classes sociais e regiões geográficas, de maneira que todos os esforços devem ser direcionados a mitigar tais limitações. A segunda é que a perspectiva “centro-periferia” possibilita a compreensão das desigualdades colocadas pelo comércio internacional, afetando o desenvolvimento dos países.

2.2 OBJETIVOS E FUNCIONALIDADES DE CORREDORES INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO JÁ IMPLEMENTADOS

Dentre os corredores já implementados, o Corredor Atlântico é fundamental para a integração dos países europeus, sendo um diferencial logístico que impulsiona o desenvolvimento econômico da região. Trata-se de uma conexão multimodal que interliga Portugal, Espanha, França, Alemanha e Irlanda. O corredor abarca variados meios de transporte (rodoviário, ferroviário, portuário, aéreo) e utiliza-se de portos, aeroportos, entre outros, das principais cidades por onde faz seus percursos (Espanha, 2023).

A história do Corredor Atlântico passa por alguns marcos: 2003, quando parte dele é incluída na Rede Transeuropeia de Transporte; 2011, quando é incorporado oficialmente à Rede Transeuropeia de Transporte; 2013, quando é incluído nos Regulamentos Europeus n.

¹¹ “Esta línea, que pasó a conocerse como la 'teoría de la dependencia' y luego bajo el concepto de 'dependencia estructural', explica que la dependencia de los países y sociedades se caracteriza por una situación condicionante que determina los límites y posibilidades de acción y comportamiento de los dominados” (Bernal-Meza, 2016, p. 8).

1315/2013 e n. 1316/2013; 2019, quando amplia sua abrangência; 2021, quando há nova regulamentação, em substituição ou ampliação aos de 2013 (Espanha, 2023).

Em termos de funcionalidade, o Corredor Atlântico oferece tanto serviços logísticos de transporte de mercadorias quanto de passageiros, conectando os principais centros urbanos e *“propiciando la creación de espacios más sostenibles gracias a las redes de transporte multimodales y a la eficiencia de costes y menor impacto medioambiental que ello supone”* (Nuevo López; Ventura Fernández; Gavira Narváez, 2023, p. 977), o que demanda forte articulação dos atores envolvidos no que se refere à gestão e a investimentos em infraestrutura e transporte.

Nuevo López, Ventura Fernández e Gavira Narváez (2023) listam alguns desafios relacionados ao Corredor Atlântico, em análise à situação de Andaluzia: implementação tardia dos planos; deficiência na alocação orçamentária; tendências individualistas que põem em risco a integração regional; atuação falha da administração pública local; defeito na digitalização e inovação em termos de infraestrutura logística e de transporte. A percepção dos autores demonstra como é importante a criação de um conjunto bem articulado de elementos, exigindo ações robustas dos setores e atores responsáveis pelos corredores internacionais de comércio.

Sobre o Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Ásia (TRACECA), não se pode ignorar o quanto o corredor é fundamental para a Turquia, tanto para transporte de passageiros quanto para carga de mercadorias. O comércio da região alia-se às vantagens turísticas, colocando o corredor como elemento central para a aceleração econômica (Keser, 2015).

O TRACECA também pode ser citado como um projeto que, por meio de regulação, tem como objetivo promover uma integração entre países desenvolvidos e em desenvolvimento, apoiando a cooperação regional e voltando-se tanto a rotas marítimas quanto a rotas rodoviárias e ferroviárias, com foco em custos mais razoáveis, redução significativa nos atrasos e trajetos ininterruptos (Keser, 2015; Arnold, 2006).

No caso, enquanto a maioria dos corredores pensou a melhoria do transporte nas fronteiras e nos portões internacionais de forma colateral, para o TRACECA, é a estratégia principal: *“This strategy has been most successful in corridors passing through a Customs Union”* (Arnold, 2006, p. 21).

Temos o caso da Rodovia Pan-Americana – importante rota de integração continental, atravessando todo o continente americano, do Alasca à Argentina – como exemplo de um projeto que, embora reabilitado e modernizado por meio de financiamento dos EUA (a fim de

impulsionar as relações comerciais entre EUA e América Latina), pouco impactou o comércio regional, devido à falta de esforços para facilitar os movimentos transfronteiriços e aos entraves oriundos das divergências entre os governos do Panamá e da Colômbia, nos mais diversos aspectos, tanto ambientais quanto sociais (Arnold, 2006; Carneiro; Reolon; Portela, 2019).

Além do estudo dos elementos técnicos e históricos das iniciativas descritas acima, importante reconhecer que a ideia de criar corredores para interligar regiões afastadas não é nova e remonta período muito anterior que aqueles nos quais se desenvolveram ou desenvolvem os atuais corredores internacionais de comércio.

A Rota da Seda, por exemplo, pode ser considerada precursora de grandes redes de comércio internacional, além de se destacar pela retomada de sua importância através do expansionismo comercial chinês na contemporaneidade. O Caminho do Peabiru, por sua vez, demonstra que, no contexto da América do Sul, a necessidade de conexão entre os povos da região foi suprida, muito antes dos processos coloniais, através de complexos caminhos que se interligavam para conectar pessoas e culturas.

Evidente que outros exemplos podem ser mencionados para ilustrar grandes iniciativas de conexão tentadas e implementadas pelo ser humano ao longo dos séculos, como a complexa rede de estradas do Império Romano¹² e o comércio Transaariano¹³. Estes, contudo, não se relacionam diretamente com o objeto deste trabalho como fazem os dois exemplos citados anteriormente, motivo pelo qual não serão tratados de maneira aprofundada.

2.2.1 A precursora Rota da Seda e sua versão moderna

Arnold (2006), Leiva (2020) e Chan (2018) destacam o papel fundamental da Rota da Seda no que diz respeito ao comércio de seda, ouro, porcelana, especiarias entre Oriente e Ocidente. A tecnologia, a cultura, a religião e as informações de cunho geral também tiveram

¹² Tilburg (2007, p. 2) assim descreve a magnitude da rede de estradas do Império Romano: *“The Roman paved road-system, during and after Antiquity, is seen as an enormous achievement and is nowadays one of the best-preserved (archeological) remains of the Roman Empire. (...) Over many centuries, the Roman road-system has been thoroughly investigated; remains and traces are found everywhere in the Empire, including the frontiers.”*

¹³ Para Masonen (2012, p. 168), *“The Sahara has never been an obstacle that isolated black Africa from the rest of the world, as western historians used to imagine in the past. Oceans, mountains, and deserts may hinder communication, but the real obstacle to crossing them has been a lack of motivation. The early fifteenth-century Portuguese seafarers, for instance, knew where they were heading when they began to search their way to the south. They knew that the North African Moors were exporting valuable merchandise beyond the great desert and that prosperous cities and powerful realms existed there which could be useful allies for the Christians in their fight against the Muslims.”*

mais possibilidades de fluxo nessa oportunidade, de modo que a estratégia de estabelecer uma Nova Rota da Seda (NRS) é uma das metas chinesas de cooperação internacional, no intuito de conectar os países através das antigas rotas comerciais da Rota da Seda.

Em sua origem, por volta do século II a.C., a Rota da Seda foi pensada para ser uma rota comercial terrestre e marítima, a fim de facilitar a integração entre Ásia, Europa e África (Chan, 2018). O Quadro 3 apresenta a cronologia da Rota da Seda.

Quadro 3 - Cronologia da Rota da Seda

Século II a.C.	Início da Rota da Seda com as expedições de Zhang Qian, que estabeleceram as primeiras conexões comerciais da China.
Século I a.C. – Século XV	Período de esplendor da Rota da Seda, com intenso comércio de mercadorias, ideias e culturas entre China, Índia, Ásia Menor, Mesopotâmia, Egito, África, Grécia, Roma e Grã-Bretanha.
Século VII	Construção do Grande Canal da China, facilitando o transporte de mercadorias e fortalecendo as rotas comerciais.
Século XIII – XIV	Intenso trânsito de comerciantes, religiosos, artistas e fugitivos ao longo da Rota da Seda, promovendo intercâmbio cultural e comercial.
Século XXI	Lançamento da <i>Belt and Road Initiative</i> em 2013, marcando o início da Nova Rota da Seda, um ambicioso projeto de infraestrutura global.
Atualidade	Expansão contínua da Nova Rota da Seda, com a China buscando fortalecer sua influência global através de investimentos em infraestrutura e comércio.

Fonte: adaptado de Fortuño Sánchez (2024).

Man Hung Thomas Chan (2018), ao tratar da Nova Rota da Seda, explora a iniciativa sob diversos âmbitos: história, desenvolvimento, importância, impactos no comércio global e no desenvolvimento econômico e os desafios e oportunidades do projeto. Em seu aspecto histórico e de desenvolvimento, o projeto foi proposto em 2013 pelo governo chinês, inicialmente limitado “a duas rotas geográficas específicas – um Cinturão Econômico da Rota da Seda terrestre e uma Rota Marítima da Seda do Século XXI”, mas “tem se tornado cada vez mais um empreendimento global” (Tripathi; Abhishek; Teja, 2022, p. 140).

Nesse sentido, Chan (2018) assinala que a NRS está promovendo cooperação e integração de infraestrutura não apenas para os países asiáticos, mas também vem abarcando África e América Latina.

Quanto à importância da NRS, Chan (2018) avalia que os principais elementos que fazem com que o projeto ganhe relevância são a conectividade; o desenvolvimento econômico; a cooperação internacional; a integração regional; e o crescimento do comércio. Outro elemento

importante é o fato de que as populações marginalizadas podem ser beneficiadas com oportunidades até então indisponíveis, possibilitando a redução da pobreza e a inclusão social: *“the infrastructure facilities built under the Initiative would definitely enhance local and regional connectivity of the host countries [...]”* (Chan, 2018, p. 2).

Sobre impactos e desafios da NRS, destacam-se a geopolítica, os desafios ambientais e a sustentabilidade financeira da iniciativa, que pedem uma gestão estratégica. Isso ocorre porque, sem uma coordenação abrangente, a NRS corre o risco de prejudicar os esforços locais de investimento, além do fato de que alguns países envolvidos podem se comprometer excessivamente com empréstimos para financiamento da infraestrutura do projeto (Chan, 2018).

Li e Schmerer (2017) abordam a política econômica adotada pela NRS, com destaque para o papel das instituições internas no que tange a avaliar as vantagens e as desvantagens de cada país em suas políticas comerciais. Chamam atenção para os lobbies que costumam influenciar as decisões políticas e a formulação de políticas públicas de comércio, o que tensiona as relações entre livre comércio, bem-estar e distribuição de renda.

Outro impacto identificado por Li e Schmerer (2017) diz respeito à relação entre globalização e mercado de trabalho no contexto da NRS, uma vez que profundas alterações nos modos de produzir e inovar podem ocorrer, justamente advindas da conectividade e expansão comercial.

O fato é que a NRS vem redefinindo as relações econômico-comerciais entre Ásia e Europa, intensificando o fluxo de conectividade e integração. Ademais, a característica intermodal do projeto vem redefinindo também a logística e o transporte de mercadorias entre os continentes. Destaca-se, em complemento, o comércio por vias terrestres, fomentado pela iniciativa, oferecendo a China e Europa alternativa segura ao transporte tradicional pela via marítima (Chan, 2018).

Uma redução do tempo de viagem entre China e Europa tem sido observada, numa queda de 25 dias para um período entre 12 e 15 dias. Isso leva a crer que a conexão Europa-Ásia através de ferrovias, feita com financiamento chinês, traz uma revitalização para o comércio de longa distância (Chan, 2018; Li; Schmerer, 2017).

2.2.2 O Caminho do Peabiru

Mais recente que a Rota da Seda, porém sem uma retomada contemporânea de sua utilização, o Caminho do Peabiru possui uma história tão interessante e não menos importante do que aquela, especialmente para o contexto sul-americano; isso porque é uma importante herança cultural deixada pelos povos originários da América do Sul.

Composto por um sistema de trilhas cuja extensão se aproximava de três mil quilômetros, era utilizado para conectar o litoral atlântico do atual Brasil às regiões altas dos Andes, passando por territórios que hoje pertencem a Brasil, Paraguai, Bolívia e Peru.

Muito antes da chegada dos europeus, essa rede de caminhos desempenhava um relevante papel nas dinâmicas econômicas, culturais e religiosas da América pré-colombiana e é uma das mais antigas estruturas criadas para atingir uma conexão transcontinental na América do Sul, para conectar os oceanos Atlântico e Pacífico.

A denominação “Peabiru” tem origem na língua tupi, onde “pe” significa caminho e “abiru” se refere àquilo que está amassado ou batido, o que sugere a ideia de uma trilha que era continuamente utilizada e mantida por meio do constante tráfego de pessoas¹⁴.

O nome reflete com precisão a natureza do Caminho, que era mantido em boas condições devido ao uso regular pelos povos indígenas. Segundo Becker (1994, p. 37), a preservação da trilha era resultado de um sofisticado conhecimento ecológico e de técnicas de manejo do ambiente, que garantiam a longevidade e a funcionalidade do caminho.

Mais do que uma simples trilha física, o Caminho do Peabiru era uma rede de rotas interconectadas que permitia a comunicação entre diversas culturas indígenas da América do Sul e que atravessavam uma ampla variedade de ecossistemas, desde as florestas tropicais do Brasil até os altiplanos áridos dos Andes, evidenciando a capacidade de adaptação e o profundo conhecimento geográfico dos povos que as utilizavam.

Como destaca Castro (2009, p. 58), essa rede de caminhos era fundamental para a integração das diferentes regiões e culturas sul-americanas, facilitando o comércio, a troca de informações e a circulação de ideias.

A importância econômica do Caminho do Peabiru também não pode ser subestimada, pois através dessas trilhas os povos indígenas realizavam trocas comerciais que iam desde

¹⁴ “Na tradução da palavra Peabiru, segundo BORDONI (Dicionário da língua tupi na geografia do Brasil, s/d.) peabiru consta... pé...caminho + abiru... entulho = caminho conservado, consertado, (OB) Orlando Bordoni. Também constando piabuçu como estrada larga ou caminho largo (SB) Francisco da Silveira Bueno (Vocabulário Tupi-Guarani Português)” (Borges, 2006, p. 1).

produtos alimentares, como milho e mandioca, até artefatos culturais e religiosos, como cerâmicas e ornamentos rituais.

Métraux (1942, p. 84) argumenta que essas rotas comerciais eram essenciais para a sobrevivência e a prosperidade das comunidades indígenas, pois permitiam o acesso a recursos que não eram disponíveis em suas regiões de origem e, dessa forma, o Caminho do Peabiru funcionava como uma artéria para o fluxo de bens e serviços entre diferentes partes da América do Sul.

Além de sua função econômica, o Caminho do Peabiru desempenhava papel importante nas práticas religiosas e espirituais dos povos indígenas, pois muitas das trilhas que compunham essa rede eram utilizadas em peregrinações para locais sagrados, como Machu Picchu e o Lago Titicaca, ambos situados nas regiões altas dos Andes.

Becker (1994, p. 89) sugere que essas peregrinações eram não apenas atos de devoção, mas também oportunidades para a troca de conhecimentos e práticas espirituais entre diferentes grupos étnicos, motivo pelo qual o Caminho do Peabiru pode ser visto como um canal de comunicação que unia diferentes povos através de crenças compartilhadas.

Com a chegada dos europeus ao continente sul-americano, o uso do Caminho do Peabiru ganhou uma nova dinâmica, já que exploradores portugueses e espanhóis perceberam o valor estratégico dessa rede de trilhas para a penetração no interior do continente.

Muitos dos primeiros relatos europeus sobre o Caminho do Peabiru destacam a admiração dos colonizadores pela sofisticação e extensão da rede de caminhos indígenas, sendo que Castro (2009, p. 120) observa que, para os europeus, o Caminho do Peabiru oferecia uma rota relativamente segura e direta para alcançar as riquezas dos Andes, o que incentivou várias expedições de conquista e exploração.

Um exemplo notável do uso do Caminho do Peabiru pelos europeus foi a expedição liderada por Aleixo Garcia, um explorador português que, em 1524, seguiu a trilha a partir do litoral brasileiro até as regiões controladas pelos incas, na atual Bolívia. Garcia e seu grupo de homens cruzaram o continente utilizando o Caminho do Peabiru, guiados por indígenas que conheciam bem a rota.

Becker (1994, p. 102) relata que essa expedição foi uma das primeiras incursões europeias bem-sucedidas ao interior da América do Sul, e que ela abriu caminho para futuras expedições e para a eventual colonização do continente.

Além das expedições de exploração, o Caminho do Peabiru também foi utilizado por missionários europeus que buscavam evangelizar os povos indígenas e as missões jesuíticas, em particular, se aproveitaram da rede de trilhas para estabelecer contato com as tribos do

interior e para fundar missões onde os indígenas eram convertidos ao cristianismo e introduzidos no modo de vida europeu.

Castro (2009, p. 150) argumenta que, embora os jesuítas tenham utilizado o Caminho do Peabiru para alcançar seus objetivos religiosos, eles também se beneficiaram do intercâmbio cultural proporcionado pelas rotas indígenas, que lhes permitiu aprender sobre as línguas e os costumes locais.

A presença dos europeus, contudo, trouxe impactos devastadores para as comunidades indígenas que mantinham e utilizavam o Caminho do Peabiru, seja pela introdução de doenças trazidas pelos europeus ou pela violência das campanhas de conquista e imposição de novas estruturas econômicas e sociais, razões que levaram à drástica redução das populações indígenas e ao abandono de muitas das trilhas que compunham o caminho.

Becker (1994, p. 145) destaca que o declínio do uso do Caminho do Peabiru está diretamente relacionado à desestruturação das sociedades indígenas, que foi causada pela colonização europeia.

Apesar de seu abandono em grande parte, o legado do Caminho do Peabiru continua a ser importante para estudos antropológicos e arqueológicos, sendo que investigações arqueológicas têm revelado pistas sobre como as trilhas eram construídas e mantidas, bem como sobre os assentamentos e os locais sagrados que estavam interligados por essas rotas.

Métraux (1942, p. 115) observa que as descobertas arqueológicas ao longo do Caminho do Peabiru têm fornecido informações valiosas sobre as culturas indígenas que habitaram a América do Sul antes da chegada dos europeus, contribuindo para uma melhor compreensão de sua complexidade e sofisticação.

Além disso, o Caminho do Peabiru tem atraído o interesse de pesquisadores e turistas em busca de compreender melhor a história pré-colombiana da América do Sul e, a partir disso, algumas partes do caminho foram redescobertas e sinalizadas, transformando-se em atrativos turísticos que oferecem uma experiência única de contato com a natureza e com a história.

O estudo do Caminho do Peabiru contribui para uma revisão crítica da história oficial da colonização da América do Sul, que por muito tempo ignorou ou minimizou a importância das civilizações originárias que precederam a chegada dos europeus.

Métraux (1942, p. 200) afirma que a existência de uma rede de trilhas tão extensa e sofisticada quanto o Caminho do Peabiru é prova incontestável da capacidade organizacional e do conhecimento avançado destes povos, que foram capazes de construir e manter um sistema de comunicação que atravessava todo o continente.

No contexto da presente pesquisa, ao contrastar a história destas rotas e os projetos de corredores bioceânicos que estão sendo planejados e implementados na América do Sul, podemos traçar um claro paralelo com aquilo que as populações originárias, por meio do Caminho do Peabiru, já realizavam séculos atrás.

Assim, os corredores modernos, que buscam integrar o Atlântico ao Pacífico através de vias de transporte terrestre, resgatam a antiga ideia de conectividade continental que os povos originários sul-americanos já praticavam. Isso porque, assim como o Caminho do Peabiru facilitava o comércio, a troca cultural e a movimentação entre diferentes ecossistemas e povos, os corredores bioceânicos visam promover o desenvolvimento econômico e a integração regional a partir da conexão de novas áreas da região.

O reconhecimento da importância do Caminho do Peabiru é, portanto, um passo importante não apenas para a valorização da história e da cultura ancestral na América do Sul, mas também para entender as raízes profundas da ideia de conectividade bioceânica.

Ao resgatar a memória dessa antiga rota, não apenas se rememora o legado dos povos que a criaram, mas também se reconhece que a ideia de unir o Atlântico ao Pacífico, que hoje motiva grandes projetos de infraestrutura em desenvolvimento, tem origens que remontam a séculos de história dos povos originários da América do Sul.

Em síntese, compreende-se que o Caminho do Peabiru é uma herança da engenhosidade e da resiliência dos povos originários da América do Sul e que foi através dessa complexa rede de trilhas que diferentes culturas foram capazes de se conectar, trocar mercadorias, compartilhar conhecimentos e formar uma importante teia de interações que impactou a história da região até a atualidade, como se nota a partir do reaquecimento dos esforços para consolidação de uma conexão bioceânica via corredores de diferentes modais, como o rodoviário, que será tratado de forma aprofundada no próximo capítulo.

2.3 A AMÉRICA DO SUL E A INTEGRAÇÃO ATRAVÉS DOS CORREDORES INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO

A América do Sul, com toda sua diversidade e complexidade, traz em sua história e em seus modos de organização as marcas da colonização, das lutas políticas e sociais e da busca por sua identidade. Em termos mais particulares, cada um dos países sul-americanos tem sua própria herança dentro desse contexto maior, tendo, cada um a seu modo, enfrentado seus próprios eventos revolucionários, de impacto histórico e cultural muito singulares.

É nesse contexto que, para Barros *et al.* (2020, p. 27), ao mesmo tempo em que “as ligações bioceânicas podem contribuir para a integração física e desenvolvimento dos países e áreas interiores da América do Sul”, podem também (as que necessitam de regras de origem) “contribuir para o aumento das assimetrias regionais e globais”.

E mais: as ligações bioceânicas “podem servir para a penetração econômico-comercial e político-cultural de potências externas à região, buscando acessar, influenciar e controlar territórios e recursos estratégicos dos países da região, inclusive no seu interior, com destaque para os recursos da Amazônia e da Bacia da Prata” (Barros *et al.*, 2020, p. 28).

Todos esses pontos comuns e divergentes entram em discussão quando se trata de integração. São inúmeras as tentativas e as motivações para a integração regional, justamente porque os desafios partilhados e os não partilhados exigem, de todo modo, cooperação e coordenação entre os países sul-americanos.

Perseguir estabilidade política, social e econômica, e se posicionar na economia global têm sido as máximas da integração, ainda que por caminhos muito distintos entre cada iniciativa. O posicionamento no mercado internacional, nesse contexto, também fica evidenciado, já que “a integração regional possibilita aos países melhorarem os seus termos de troca em relação ao resto do mundo” (Coelho, 2003, p. 45).

Por isso, para além dos desafios intrarregionais, também se veem as relações desenvolvidas pela América do Sul em relação aos demais países do globo. Assim, os grandes eventos enfrentados por países de outras regiões também tiveram seus impactos para a integração latino-americana.

Nesse sentido, pode-se falar da repercussão da Segunda Guerra Mundial na América do Sul, em termos de integração regional. Antes da guerra, a região estava bastante fragmentada, com cada país buscando seus próprios interesses. Assim, entre as possíveis consequências da guerra para a América do Sul, estava justamente a “desaceleração da entrada de capital estrangeiro na região” (Sonaglio, 2012, p. 41), o que viria a afetar diretamente a economia e a política latino-americanas, levando os países a colocarem na agenda a cooperação mútua.

Durante a guerra, vários países da América do Sul enfrentaram dificuldades econômicas. No caso do Brasil, a Segunda Guerra Mundial trouxe graves consequências para a indústria nordestina, “[...] não apenas retraindo os mercados internacionais em esforço de guerra como também fechando os mercados do Sudeste e Sul ao produto nordestino [...]” (Agnelli, 2022, p. 152).

Além disso, houve significativa interrupção das relações comerciais com a Europa, o que ocasionou o impulso de uma maior cooperação comercial e econômica entre os países da América do Sul, elevando a interdependência econômica entre eles.

Nesse sentido, pode-se citar o exemplo argentino. Nas palavras de Doratioto (2022, p. 21), quando a guerra eclodiu, houve desestabilização (e até interrupção) da “manutenção de rotas marítimas comerciais no Atlântico Sul, enquanto a expansão do conflito retirou da Argentina o acesso a mercados relevantes, como o alemão e o francês”.

Por consequência, a Argentina, a fim de “compensar as perdas de comércio com a Europa continental, [buscou] ampliar as vendas no continente americano e, entre 1940 e 1945, as exportações argentinas tiveram o seguinte destino: 17,8% para a América do Sul (7,1% para o Brasil); 25,3% para os EUA e a Grã-Bretanha manteve participação de 34,5%” (Doratioto, 2022, p. 21).

Esses exemplos dão os indícios de como a integração regional na América do Sul enfrentou desafios significativos durante e no pós-guerra. É durante a Segunda Guerra Mundial, que se estabelecem os princípios de uma nova ordem econômica que seria construída de maneira multilateral e sem discriminação.

Em seguida, no pós-guerra, houve intensificação das políticas de industrialização, reformas nas políticas dos setores industrial, agrícola e comercial, com adaptação ao novo regime multilateral de comércio e a criação de instâncias como o General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) e a Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD) (Almeida, 2015; Almeida, 2020).

Feita a contextualização, cumpre trazer a dinâmica regional, impactada de maneira complexa pela Segunda Guerra Mundial; pensando em termos mais bilaterais, Argentina e Brasil acabam sendo beneficiados pelo aumento da demanda por bens primários para atender às necessidades dos exércitos em guerra na Europa e a fim de suprir a falta de produção dos países afetados pelo conflito (Pires; Cossul, 2021).

Outro conflito, a Guerra do Vietnã, também deixou suas marcas na América do Sul, sobretudo, no que se refere à política externa dos Estados Unidos em relação à região, quando os EUA “forçaram, no caso latino-americano, a cobrança da dívida externa, a abertura comercial e financeira, impondo assim o neoliberalismo de exportação (Mamigonian, 2006, p. 12-13).

O golpe militar no Brasil em 1964 é outro exemplo de fissura na estabilidade política e no desenvolvimento econômico e social do Brasil e da América do Sul. Wasserman (2006) explica que a bipolaridade ideológica resultante da luta entre o capitalismo e o comunismo conduziu a um anticomunismo explícito, que só beneficiava os interesses dos Estados Unidos e de seus aliados.

Essa ideologia destinou-se a “fornecer fundamento científico à ideia de que a defesa hemisférica justificava uma guerra total contra o comunismo” (Wasserman, 2006, p. 3). Em continuidade ao pensamento de Wasserman (2006), os golpes militares levaram à instauração de ditaduras cujo objetivo principal era prevenir o avanço do comunismo.

Por consequência, na década de 1970 os países sul-americanos acabaram estabelecendo suas conexões tendo como pano de fundo inseguranças em comum. As ditaduras instauradas imprimiam uma atmosfera de individualização, protecionismo e defesa rígida da soberania.

Já na década de 1980, dadas a crise econômica e a investida neoliberal, também não se configurava o ambiente mais fértil para a integração regional sul-americana. “Nessa perspectiva, as iniciativas integracionistas que mais avançaram, entre 1970 e 1980, enfatizaram o aspecto econômico-comercial da integração” (Silva *et al.*, 2022, p. 173).

Ainda na década de 1980, os presidentes da Argentina e do Brasil optaram por iniciar um processo de integração econômica, partindo da complementaridade existente entre as duas economias e na determinação dos governos em fazer avançar essa integração, numa conjuntura de encerramentos de regimes ditatoriais e começos de redemocratização nos dois países (Almeida, 2020; Palermo; Perez, 2016; Marcondes *et al.*, 2019).

O governo argentino propôs a abertura de negociações comerciais, proposta que não prosperou, na medida em que não foi autorizada pelo governante brasileiro na ocasião. Todavia, a situação econômica difícil vivida pelo Brasil na época fez com que surgissem oportunidades para repensar a condução da política do Estado brasileiro, o que tornou favorável a possibilidade de se negociar a integração (Almeida, 2020; Palermo; Perez, 2016).

De acordo com Palermo e Perez (2016, p. 54), “para centrar-se na análise da integração regional da década de 1980, é imperioso ter em mente que se tem, no Brasil, o Estado com viés desenvolvimentista e que o grande impulsionador integracionista será o Governo Sarney”. É nesse contexto que, no ano de 1985, o presidente José Sarney – “o primeiro presidente não-militar desde 1964, que concedeu uma nova atenção ao entorno regional e a pacificação de relações, preferindo bases mais sólidas para o relacionamento bilateral com a Argentina” (Pires;

Cossul, 2021, p. 99) – e o ministro das Relações Exteriores, Olavo Setúbal voltaram a discutir a possibilidade de negociação da integração regional (Almeida, 2020).

Segundo o autor, “em novembro de 1985, os presidentes Raul Alfonsín e José Sarney firmaram a ‘Declaração de Iguaçu’, na qual expressaram a ‘firme vontade de acelerar o processo de integração bilateral’ e criaram, para tal fim, uma Comissão Mista de Alto Nível [...]” (Almeida, 2020, p. 8). O documento abrangeu uma gama de assuntos, incluindo comércio, investimentos, meio ambiente, educação e cultura, além de prever a criação de uma comissão bilateral para estudar as possibilidades de integração econômica e de redução de barreiras comerciais entre Brasil e Argentina.

O objetivo principal da Declaração de Iguaçu foi pensar em uma maior cooperação entre Brasil e Argentina – apesar das relações de tensão e conflitos vivenciadas em momentos anteriores. Portanto, a assinatura do documento foi um passo rumo à construção de uma relação mais estável e produtiva entre os dois países e, de modo mais abrangente, à promoção da integração regional na América do Sul.

Logo, marcando “um ponto de inflexão na relação bilateral, bem como do ponto de vista da integração em si mesma” (Granato, 2021, p. 11), a declaração – que viria a ser consolidada em 1988, por meio do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento – buscava firmar a intenção de promover a integração econômica entre Brasil e Argentina, configurando-se como um passo fundamental na cooperação econômica, partindo de preocupações com a situação de crise econômica enfrentada pelos países (Almeida, 2020; Palermo; Perez, 2016; Pires; Cossul, 2021).

Ainda na década de 1980, o programa de integração econômica e comercial entre Brasil e Argentina começou a apresentar resultados satisfatórios, sobretudo no que diz respeito ao intercâmbio bilateral. Durante a primeira metade da década de 1980, o comércio entre os países estava em declínio, mas a partir dali, passa a aumentar progressivamente (Almeida, 2020; Bezerra, 2016).

Com Sarney e Alfonsín, vê-se um aprofundamento das relações econômicas e comerciais entre Brasil e Argentina, e, além da Declaração de Iguaçu, destaque-se o lançamento do Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE), em 1986, que funciona como “o início do processo de integração econômica e comercial” (Bezerra, 2016, p. 7), com a finalidade de “fomentar um espaço econômico comum através da complementação da economia de ambos os países através da intensificação das relações comerciais entre eles” (Banzatto, 2020, p. 10).

O PICE foi desenvolvido justamente em resposta às mudanças políticas e econômicas acima mencionadas, inclusive, à transição democrática em países como o Brasil e à necessidade de enfrentar a dívida externa e a inflação, e trouxe excelentes resultados. A Argentina retirou do PICE enormes vantagens, incluindo um aumento significativo em suas vendas para o Brasil (Almeida, 2020; Bezerra, 2016).

De acordo com Mattos (2022, p. 3), “almejando a formação gradual de um mercado comum entre Brasil e Argentina”, mais um passo rumo ao processo de integração entre Brasil e Argentina é dado em novembro de 1988, com a assinatura do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, o qual tinha como objetivo “a eliminação de todos os obstáculos alfandegários e não alfandegários, em forma gradual, e o aprofundamento da liberalização comercial bilateral” (Almeida, 2020, p. 9).

O Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, firmado entre Brasil e Argentina, previa a eliminação gradual de obstáculos tarifários e não tarifários para o comércio bilateral de bens e serviços, e estabeleceu o prazo máximo de dez anos para atingir esse objetivo (Almeida, 2020, p. 9).

Essa etapa do processo de integração foi um passo importante para aumentar o comércio bilateral e fortalecer as economias dos dois países: “ambos os países criaram, [...] as bases para a criação gradual de um mercado comum que contribuísse para o desenvolvimento econômico [...] e para aumentar as capacidades de negociação na arena internacional” (Granato, 2021, p. 11).

O prazo de dez anos, pensado pelo Tratado de 1988, acaba sendo encurtado; isso porque a Ata de Buenos Aires, assinada em 1990, por Fernando Collor e Carlos Menem, fixou o prazo para a constituição de um mercado comum entre Brasil e Argentina para o ano de 1994. Ou seja, os presidentes decidiram apressar o processo de integração bilateral, antecipando-o, na tentativa de modificar o “caráter dos mecanismos de liberalização econômica, com o abandono do esquema de protocolos setoriais em favor de uma redução linear, progressiva e automática de todas as barreiras tarifárias ainda existentes entre os dois países” (Almeida, 2020, p. 10; Bezerra, 2016; Mattos, 2022).

A relevância da Ata de Buenos Aires está no estabelecimento de medidas para aprofundar a integração Brasil-Argentina, incluindo, como expõem Almeida (2020), Bezerra (2016) e Mattos (2022), a eliminação gradual das barreiras tarifárias e não-tarifárias ao comércio bilateral, a harmonização das políticas macroeconômicas e a promoção de

investimentos recíprocos. Na análise de Almeida (2020, p. 10), nessas circunstâncias: a “mudança no modelo de desenvolvimento, com uma definição por um projeto liberal de modernização [...], e a transformação importante operada no papel do Estado [...], conduziram à aceleração do processo negociador da integração [...]”.

Logo após, seguindo os termos da Ata de Buenos Aires, foi criado em dezembro de 1990 o “Acordo de Complementação Econômica nº 14”, assinado pelos representantes do Brasil e da Argentina, no âmbito da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). Esse acordo consolidou o programa de liberalização comercial estabelecido no Tratado de Integração, cumprindo os prazos definidos na Ata de Buenos Aires (Almeida, 2020).

Em síntese, a Ata “acelerou o ritmo de integração, assumindo ambos os países o compromisso de alcançar um mercado comum até dia 31 de dezembro de 1994. Paraguai e Uruguai ao perceberem esses esforços, trataram de solicitar a inclusão dos mesmos nas tratativas, solicitando incorporações ao acordo” (Cantareli, 2019, p. 8).

Consequentemente, de acordo com Almeida (2020, p. 10), “o impacto da aceleração no processo integracionista bilateral foi considerável no entorno regional imediato, com demandas pelos países vizinhos de consultas políticas com os dois maiores países do cone sul”. Este passa a ser o ambiente para que o Tratado para a Constituição do MERCOSUL fosse assinado, em 26 de março de 1991, em Assunção, com a adesão do Paraguai e do Uruguai à ideia de integração regional, consolidando compromissos bilaterais assumidos previamente pelo Brasil e pela Argentina (Mattos, 2022; Granato, 2021).

De acordo com Almeida (2020) e Granato (2021), o Tratado de Assunção estabeleceu como um de seus principais objetivos o livre fluxo de bens, serviços e fatores produtivos entre seus Estados-membros, o que incluiu a abolição de tarifas alfandegárias e barreiras não tarifárias, criando assim uma zona de livre comércio. O Tratado também previu uma estrutura administrativa básica para a implementação do acordo e a realização de decisões durante o período de transição, a fim de concretizar esses objetivos.

Isto é, o Tratado de Assunção, influenciado pelo ambiente neoliberal promovido em vários países latino-americanos pelo Consenso de Washington nas décadas de 1980 e 1990, propôs a desregulamentação do comércio, com foco na liberalização econômica e comercial em vez de uma abordagem desenvolvimentista e industrializante, vista a partir de 1930 (Pires; Cossul, 2021; Bezerra, 2016; Jesus; Garcia, 2022).

Nesse sentido, pensando em termos mais gerais, retomando o objetivo do MERCOSUL (ao expandir a iniciativa bilateral, a fim de incluir Paraguai e Uruguai) àquela altura: aumentar a competitividade frente à economia global, utilizando o bloco como ferramenta de inserção internacional (Pires; Cossul, 2021; Bezerra, 2016).

Ainda segundo Corrêa (2015), o cenário após a Guerra Fria é de mudanças globais, com a superação de uma estrutura bipolar e o início das redemocratizações. Essa mudança trouxe esperança aos países da América Latina, que passaram a vislumbrar o desenvolvimento e a promover alterações internas, incluindo medidas de fortalecimento regional.

Em 1994, o Protocolo de Ouro Preto¹⁵ deu ao MERCOSUL uma identidade formal sob a tutela do direito internacional público, o que fez com que o bloco fizesse acordos com outros blocos econômicos e nações. Consequentemente, a segunda fase do bloco se dá entre 1995 e 1999, sendo caracterizada por maior densidade institucional, dependência entre os membros e legitimidade do bloco (que se coloca em âmbito global, por conta de sua personalidade jurídica) (Granato, 2021; Almeida, 2020; Bezerra, 2016). Esse contexto mostra-se favorável para que o continente aparecesse com mais força no cenário internacional.

O período entre 1991 e 1998, segundo Bezerra (2016) pode ser considerado como o auge do MERCOSUL: acordos comerciais, investimentos, regulações e instituições são consolidados, além de haver um sentimento de confiança mútua entre os países-membros, graças aos benefícios reais proporcionados pela integração econômica, especialmente, em termos de comércio (Granato, 2021; Almeida, 2020).

Naquele momento, uma estratégia comercial conjunta entre os países mercosulinos foi estabelecida em relação a outros países, por meio da criação da Tarifa Externa Comum (TEC) mencionada acima por Granato (2021), o que levou à formação de uma união aduaneira. Inclusive, no ano de 1995, a TEC alcançou a cobertura de 85% do intercâmbio econômico, possibilitando avanços significativos na integração regional (Bezerra, 2016; Granato, 2021; Almeida, 2020).

Jesus e Garcia (2022) analisam que, considerando que a livre circulação é o eixo central dos objetivos do MERCOSUL, infraestrutura e transporte sempre foram um ponto sobre o qual é preciso refletir. Acrescente-se a visão de Caixeta Filho (1995, p. 7), para quem, “a questão

¹⁵ “[...] Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do Mercosul, comumente denominado de ‘Protocolo de Ouro Preto’, que consagrou a personalidade jurídica do Mercosul, estabeleceu seus órgãos definitivos e determinou o sistema de solução de controvérsias” (Granato, 2021, p. 13).

dos transportes tem especial relevância, seja no sentido de reduzir perdas e custos internos a cada País, seja no sentido de facilitar os intercâmbios dentro da região e nas exportações”.

A retomada dessas informações sobre o MERCOSUL, neste capítulo, é feita para chegar ao assunto do transporte. Na análise de Tontini e Machado (2007), existe uma ênfase no crescimento do transporte de cargas entre os países do MERCOSUL – ainda antes da oficialização do bloco – impulsionado pela integração econômica. Nesse sentido, compreendem Souza e Silveira (2016, p. 3), que “no final do século XX, constatou-se a necessidade de orientar investimentos, também para a integração física no âmbito internacional a fim de possibilitar maior fluidez territorial para a circulação de mercadorias”.

Os dados apresentados por Tontini e Machado (2007) evidenciam um aumento significativo no volume de carga entre países do bloco, nestes termos: “Em 1991, o volume de carga ingressada no Brasil originário dos países do bloco Mercosul, foi de 5,9 milhões de toneladas; esta cifra somou 27,6 milhões nos últimos cinco anos (1995-2000). Em 1995, foram exportados 9,7 milhões de toneladas de carga, ante 5,3 milhões em 1991” (Tontini; Machado, 2007, p. 2).

Em termos de transporte rodoviário – importante meio de integração e de circulação de mercadorias dentro do MERCOSUL – também houve movimentações dos países-membros a fim de cumprir os objetivos estabelecidos pelo bloco.

Os desafios nesse sentido passam, especialmente, por questões de infraestrutura, além de segurança, custos e tempo. Isso porque o transporte rodoviário é fundamental para a integração econômica e social do MERCOSUL, especialmente no que diz respeito à movimentação da maioria das cargas entre os países mercosulinos.

Os dados trazidos por Souza e Silveira (2016) apontam que, em termos de valor, as mercadorias exportadas entre Brasil e MERCOSUL circularam, em ordem decrescente, pelas vias: rodoviária; marítima; aérea; ferroviária; fluvial. Em termos de tonelagem: modal marítimo; modal rodoviário; modal fluvial; modal ferroviário; modal aéreo.

Pensando em termos internos, uma explicação possível para o desenvolvimento do setor rodoviário com mais ênfase é a de que os governantes dos países-membros, a fim de “fazer progredir suas economias internas”, desenvolveram esse tipo de transporte, na medida em que “as rodovias representavam, aparentemente, o investimento mais econômico e simples, o que acabou deixando de lado a utilização dos outros meios de transporte” (Tontini; Machado, 2007, p. 2) e “gerando uma matriz de transporte desequilibrada” (Jesus; Garcia, 2022, p. 11).

Com efeito, no âmbito do MERCOSUL, o transporte de carga rodoviário tem sido enfatizado (com especial atenção na década de 1970), e, conseqüentemente, recebido maior investimento, em detrimento, por exemplo, do transporte ferroviário. Como uma das principais vantagens da modalidade, está a possibilidade de entregar a carga diretamente ao importador, em um único veículo, sem necessidade de manuseio excessivo (Tontini; Machado, 2007). Logo, o modal rodoviário tem uma participação mais do que significativa no que diz respeito à circulação de mercadorias tanto no mercado brasileiro quanto no contexto do MERCOSUL (Souza; Silveira, 2016).

No bojo desses eventos históricos, políticos e econômicos, passa-se à ideia de que um corredor de comércio, que é uma estrutura que tem como objetivo propor uma unidade legal, institucional, física e prática, teria potencial para gerar a tão buscada facilitação do comércio e do transporte de mercadorias entre os diferentes países da região.

O Corredor Rodoviário Bioceânico (CRB), portanto, tido como um elemento de estratégia logística de exportação, que intenta reduzir o tempo e melhorar a logística das exportações de Brasil, Argentina, Chile e Paraguai, com vistas a refletir no turismo e no incentivo à integração regional (Franco *et al.*, 2023; Miranda; Friede; Avelar, 2019; Verruck, 2020), passa a ser tratado com maior interesse por estes países.

2.3.1 Projetos de implantação de Corredores Bioceânicos na América do Sul

Tendo entendido que o transporte rodoviário é destaque no MERCOSUL, é preciso ressaltar iniciativas que têm sido desenvolvidas com a intenção de desenvolver outros mecanismos de transporte no âmbito do bloco. Em termos de integração bilateral, podem ser citados o Acordo sobre Transporte Marítimo (Uruguai e Brasil, 1975) e, realizado uma década depois, o Tratado entre Argentina e Brasil, também sobre o transporte marítimo.

Conforme Reja Sánchez (2019, p. 232-233), o acordo firmado entre Uruguai e Brasil trazia como objetivo principal o fortalecimento das marinas mercantes de ambos os países, almejando um transporte marítimo “mais eficiente e regular”, além de “estabelecer taxas de frete convenientes e estáveis”. Para tanto, “estabelecem-se regras gerais sobre trato igualitário para os navios de ambos os países. Não obstante, excluem-se a cabotagem nacional e os transportes internacionais, reservados a cada Estado”.

Sobre o acordo entre Brasil e Argentina, de 1985, segundo Reja Sánchez (2019, p. 233), “seu objeto é definido e tem a ver com o estabelecimento de ‘serviços eficientes de transporte marítimo entre portos argentinos e brasileiros, que serão realizados por armadores devidamente autorizados por ambos os países’”. Também temos o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná¹⁶, o qual surge em 1992, “[...] da necessidade dos países da Bacia do Prata¹⁷ avançarem na integração física regional, por meio de transporte fluvial, [...] para permitir o acesso dos signatários aos mercados internacionais com preços mais competitivos” (Wanderley, 2022, p. 124-125).

A Hidrovia Paraguai-Paraná tem potencialidades significativas quando pensada enquanto via de transporte para o MERCOSUL; para citar algumas delas, pode-se pensar em redução de custos, quando em cotejo com outros modais, como o rodoviário e ferroviário, especialmente para grandes volumes de carga; consequentemente, em maior capacidade de carga; em conectividade, já que a hidrovia possibilita o acesso a mercados internacionais; e, para finalizar esse rol exemplificativo, em potencial turístico.

Nesse sentido, Jesus e Garcia (2022, p. 11) analisam que “as hidrovias possuem vantagens que as colocam como um dos modais mais promissores para o comércio regional, devido a capacidade de transportar grandes volumes de mercadorias por embarcação entre portos e com custos menores [...]”. Portanto, seja pelo potencial de redução de custos, pela maior capacidade de carga ou pelo menor impacto ambiental, o transporte hidroviário se mostra como uma possibilidade estratégica para os países mercosulinos.

¹⁶ “Os Rios Paraguai e Paraná sempre foram utilizados pela população da região como via de transporte. Se caracterizam como via fluvial contínua, atualmente denominada de Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP), tendo início no município de Cáceres, no estado de Mato Grosso, Brasil, até sua desembocadura na Bacia do Prata, entre Argentina e Uruguai. Quando, em 1991, foi formado o Mercosul – Mercado Comum do Cone Sul – pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, envolvendo cerca de 200 milhões de pessoas com um produto regional bruto em torno de US\$ 500 milhões anuais, a HPP tornou-se estratégica por atravessar, justamente, estes quatro países e por estes apresentarem carências graves no tocante à infraestrutura de transportes. Estes rios atravessam grandes extensões de planícies alagadas, sendo a mais importante o Pantanal – por ser um ecossistema único com abundância de fauna selvagem, aves aquáticas, pássaros costeiros migratórios e grande potencial pesqueiro. Representa também uma das maiores áreas alagadas de água doce no mundo. Situa-se predominantemente no Brasil, porém estende-se também pela Bolívia e Paraguai” (Cardoso *et al.*, 2006, p. 51).

¹⁷ “A Bacia do Prata, lócus estratégico do MERCOSUL, é a 2ª maior bacia hidrográfica transfronteiriça da América do Sul, com área aproximada de 3,1 milhões de quilômetros quadrados (cerca de 17% da superfície do subcontinente) e rica diversidade ambiental. Historicamente, suas vias fluviais eram usadas pelas populações para múltiplos usos, inclusive a navegação pelos rios Paraguai e Paraná; enquanto as relações internacionais entre os Estados platinos se alternavam entre períodos de tensão, conflito e cooperação. Na contemporaneidade, a região platina apresenta alta concentração populacional, com heterogeneidade social e cultural, e os maiores polos produtivos sul-americanos” (Jesus; Garcia, 2022, p. 3).

Além disso, a Bacia do Prata, enquanto um dos principais reservatórios de água doce do mundo simboliza impactante potencial da América do Sul nos quesitos energia, agropecuária, recursos hídricos e minerais (Barros *et al.*, 2020, p. 40).

Jesus e Garcia (2022, p. 12) sublinham que, quando estudadas “as estratégias de desenvolvimento regional estabelecidas para o estado sul-mato-grossense pós-1990 e os projetos de infraestrutura econômica que atrairiam investimentos”, são elencadas “as Hidrovias Tietê-Paraná e Paraguai como projetos essenciais e estratégicos para a região”.

Nesse sentido, o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná, também conhecido como Acordo de Santa Cruz de La Sierra, entra em sintonia com os princípios e os objetivos do Tratado de Montevideu de 1980, referindo-se, propriamente à navegação, ao comércio e ao transporte de bens e pessoas (Wanderley, 2022).

Vê-se que o acordo parte da compreensão de que a Hidrovia Paraguai-Paraná é basilar para os projetos de integração, uma vez que está “localizada no coração geopolítico da região”, o que faz com que tenha “importância estratégica para o comércio em grande escala, por representar o eixo de penetração e transporte intenso de cargas do Mercosul” (Jesus; Garcia, 2022, p. 13).

O acordo estabelece o princípio da igualdade de tratamento ou reciprocidade, o que significa que os países signatários se comprometem a “compatibilizar suas legislações para criar condições de igualdade de oportunidade que permitam, simultaneamente, a liberalização do mercado, a redução de custos e a maior competitividade” (Wanderley, 2022, p. 135).

Wanderley (2022) lista que, na tentativa de concretizar seus objetivos, o Acordo já conta com 8 Protocolos Adicionais e 14 regulamentos, que “consagram, entre outros, os princípios de livre trânsito e de liberdade de navegação” (Sousa; Silva, 2020, p. 46), o que faz com que o acordo se coloque à disposição do uso estratégico do modal hidroviário, sem travar o desenvolvimento econômico dos países signatários.

Com efeito, o Acordo de Santa Cruz de La Sierra, de modo mais amplo pensado para promover a integração regional, valendo-se do aperfeiçoamento dos sistemas de transporte hidroviário, é mais um exemplo de esforço de integração no âmbito do MERCOSUL, ao reconhecer os benefícios do modal hidroviário.

Miranda, Friede e Avelar (2019) fazem uma análise a respeito do quanto é relevante que o capital social atue em prol do desenvolvimento econômico e humano. Para isso, colocam em perspectiva o capital social e sua proporção para o Corredor Bioceânico, na medida em que é

impossível tratar do tema sem falar nas relações sociais, turísticas e culturais entre as partes envolvidas.

É nesse sentido que Abdenur, Santoro e Folly (2021) chamam atenção para o fato de que todo investimento em infraestrutura, por ser um projeto de grandes dimensões, deve, além de observar os riscos ambientais, seguir a legislação internacional no que tange a consultar previamente as comunidades locais, citando, nessa oportunidade, a Convenção 169 da OIT.

Na perspectiva de Bernal-Meza (2016), os esforços para que haja satisfatória integração econômica devem ter como foco justamente a peculiaridade da América Latina no contexto de um capitalismo periférico, levando a pensar numa reflexão autônoma, que não tome como base as teorias elaboradas pelo centro. Pontua-se, nesse sentido, que “*grupos minoritarios nacionales con alta concentración de capital, dominio del mercado mundial, monopolio de las posibilidades de ahorro e inversión son elementos complementarios en el establecimiento de un sistema internacional desigual y combinado*” (Bernal-Meza, 2016, p. 8).

As reflexões de Fernandes, Urquiza e Cruz (2024) discutem a respeito das complexidades das questões enfrentadas pela América Latina, muitas já detalhadas nesta tese, que fazem com que no campo do trabalho exista uma dinâmica desequilibrada que coloca os grupos dominados em necessidade constante de luta por acesso a recursos materiais.

2.3.2 Propostas de Corredores Ferroviários Bioceânicos na América do Sul

Padula e Fiori (2016), ao tratar da importância da integração ferroviária sul-americana, enfatizam os corredores ferroviários bioceânicos, a exemplo do Santos-Arica e do Paranaguá-Antofagasta, que são estruturantes para a conexão geográfica da região e estão incluídos na Agenda de Projetos Prioritários de Integração. Os autores mencionam que o foco em corredores bioceânicos no âmbito das discussões dos Grupos de Trabalho sobre o assunto assinala a necessidade de que a infraestrutura e o transporte da região sejam expandidos.

Barros *et al.* (2020, p. 65) acrescentam que se trata de “um dos projetos prioritários do Cosiplan, cruzando e conectando [...] Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Esse corredor pode ser integrado ao Mato Grosso do Sul através da construção do trecho ferroviário de Cascavel (Paraná) a Maracaju, passando por Dourados [...]”.

Abdenur, Santoro e Folly (2021, p. 18), comentando o projeto Ferrogrão, enfatizam que o projeto “foi ovacionado por muitos participantes do setor privado como um divisor de águas

para as exportações brasileiras de commodities”. O projeto de infraestrutura, caracterizado “como um projeto *greenfield*, idealizado por *tradings* que operam no mercado brasileiro” (Rocha; Caixeta Filho, 2018, p. 110), deve atentar-se para possíveis perdas de biodiversidade, deterioração de recursos dos quais comunidades locais e povos indígenas dependem para viver; também precisa estar focado em eventuais conflitos de terra, o que pode resultar em deslocamento forçado de povos originários e, por conta da nocividade de químicos e da contaminação da água, em possíveis riscos à saúde da população local.

Justamente por essa razão, Franco *et al.* (2023) elucidam a relevância de diferentes atores para que os corredores sejam desenvolvidos e operem satisfatoriamente: secretarias de Estado, consultorias privadas, Poder Executivo local, universidades, comunidades afetadas, são atores que podem colaborar.

Acrescentem-se ao rol de impactos da Ferrogrão as mudanças culturais que inevitavelmente ocorrerão, ameaçando modos de vida locais, por meio de um “processo de ruptura causado pelo contato com novos elementos culturais levados por pessoas que irão para a região, como trabalhadores da construção civil e a população migrante associada a esses movimentos” (Abdenur; Santoro; Folly, 2021, p. 21).

Em termos de benefícios, Rocha e Caixeta Filho (2018) projetam que com a implementação do projeto ferroviário pode haver redução impactante de custos de transporte entre produtores e consumidores; para o estado de Mato Grosso, projeta-se um aumento da área de influência da ferrovia; possível ampliação no que diz respeito ao tipo de carga transportada, ainda a ser estudada.

Segundo Fernandes e Diniz Filho (2024, p. 99), existe uma séria “defasagem ferroviária brasileira como um todo, dentro do território nacional e nas conexões com países fronteiriços”. Os autores citam como exemplo a ferrovia de integração com a Bolívia, cujo “projeto original data do início da primeira metade do século XX, que seria a ferrovia transoceânica Santos (BR) – Santa Cruz de La Sierra (BOL) – Arica (CHL). Porém, a estrutura ainda não foi concluída, faltando hoje somente o trecho que liga Cochabamba a La Paz” (Fernandes; Diniz Filho, 2024, p. 100).

Outras complexidades envolvem o projeto da ferrovia bioceânica Brasil-Peru, tais como os altos custos apontados pelo estudo de viabilidade (US\$ 35 bilhões para o Peru e US\$ 25 bilhões para o Brasil), os impactos ambientais e sociais sobre a biodiversidade e os povos indígenas (Leiva, 2020), uma vez que “*Al construir y comparar los escenarios con prioridades*

ambientales y no prioridades ambientales, las superficies de costo tienen implicaciones directas en el trazado de los corredores ferroviarios [...]” (Leon; Nóbrega; Costa, 2020, p. 468).

Nesse sentido, Arnold (2006) também identifica como são complexos os problemas enfrentados em projetos de corredores de comércio. Arnold (2006, p. 74) cita as dificuldades nas interconexões *“Poor interconnections, especially difficulties at the border crossings, are the primary problem of most international trade corridors”*; as restrições no acesso ao mercado de transporte: *“Restrictions on transport market access have been the other major problem. Their most common occurrence is the requirement for transshipment or cargo at the border, as is the case on the US-Mexico border and in much of Asia”*; e os desafios de coordenação: *“Both governments and the donor community have had difficulty in coordinating the activities necessary to develop successful corridors”*. Franco et al. (2023, p. 10), corroborando com esse entendimento: *“La falta de coordinación de las partes interesadas es normalmente una debilidad para la planificación y gestión de corredores”*.

Tratando ainda do corredor Brasil-Peru, pode-se extrair da investigação de Leon, Nóbrega e Costa (2020) que a implantação de corredores precisa levar em conta: (1) as variáveis ambientais e não ambientais; (2) a diversificação de prioridades; (3) a criação de regras a fim de minimizar os impactos ambientais em projetos de corredores ferroviários. Isso leva a crer que *“Las políticas públicas, sociales y ambientales incluidas en el plan de transporte exigen un gran volumen de datos, actores y opiniones que casi siempre contradictorias, que actualmente requieren herramientas de geoprocusamiento para permitir resultados de calidad y en tiempo hábil”* (Leon; Nóbrega; Costa, 2020, p. 454).

Neves e Mendonça (2018) com relação ao projeto da ferrovia transoceânica, iniciativa que tem como finalidade ligar o Brasil (passando pelos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Rondônia) ao Peru, discorrem que o centro do projeto é a construção de uma linha férrea através da qual será facilitado o escoamento de produtos (sobretudo, soja) entre Brasil e Peru.

Com isso, foi possível verificar que esses corredores, independentemente do modal utilizado, ao buscarem interligar os oceanos e facilitarem o trânsito de mercadorias entre regiões, demonstram grande potencial para alavancar o desenvolvimento econômico da América do Sul. No entanto, a execução desses projetos, como se demonstrou, enfrenta desafios significativos, como a escassez de infraestrutura adequada, dificuldades de governança, e a necessidade de articulação política entre os países envolvidos.

Esta discussão se conecta ao que foi apresentado no capítulo anterior, no qual se demonstrou que a integração regional sul-americana, por meio de blocos como o MERCOSUL e a Comunidade Andina, enfrentou desafios semelhantes relacionados à falta de consenso político e às dificuldades de harmonização normativa.

Assim, o estudo dos corredores bioceânicos reflete as mesmas questões estruturais, ampliando o foco para a governança e gestão de grandes projetos de infraestrutura que exigem uma coordenação regional eficiente e, especificamente em relação ao modal rodoviário, compreende-se que a conexão física entre os países interessados, se bem gerida, pode garantir vantagem sobre os modelos dos blocos econômicos e das organizações internacionais, ao potencialmente promover tanto o comércio inter-regional¹⁸ quanto o reposicionamento competitivo dos países sul-americanos nos mercados globais, sem a necessidade de criação de um grande aparato burocrático para sua gestão.

No entanto, como anteriormente afirmado, para que essas potencialidades se concretizem, é imprescindível que os Estados envolvidos consigam superar divergências políticas e econômicas, além de buscar soluções coordenadas para os entraves regulatórios e burocráticos, especialmente no âmbito das aduanas e da administração de fronteiras.

É por essa razão que, no próximo capítulo, a análise se aprofundará especificamente no projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico, uma rota estratégica que atravessará Brasil, Paraguai, Argentina e Chile e que, segundo Felix (2024, p. 200), surtirá tanto efeitos locais, a partir dos deslocamentos de pessoas entre fronteiras, quanto regionais, já que promoverá grande aumento no trânsito de bens e pessoas ao longo de seu traçado.

Este projeto, que exemplifica as oportunidades e os desafios discutidos até o momento, passará, no próximo segmento, por uma avaliação detalhada de sua configuração jurídica, das razões de seu incentivo em detrimento de outras propostas de trajetos, além da identificação das principais barreiras a serem superadas.

¹⁸ Conforme explica Felix (2024, p. 200), “No âmbito do Corredor, estima-se que o projeto irá facilitar o trânsito do transfronteiriço, em especial pela criação de estruturas físicas facilitadoras, o que implicará em maior abertura para que nacionais de um dos países integrantes do projeto realizem o exercício do trabalho em outro país, contudo, isto é apenas uma parte de todo o cenário laboral a ser afetado pela operacionalização do Corredor.

3 O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO BRASIL-PARAGUAI-ARGENTINA-CHILE E SUA CONFIGURAÇÃO JURÍDICA

Barros *et al.* (2020) fazem saber que as conexões bioceânicas contam com três argumentos principais para sua implantação: (1) relação positiva entre oferta de infraestrutura e desenvolvimento, no contexto da deficiência de infraestrutura de integração; (2) as vias paralelas bioceânicas promovem integração de economias e mercados; (3) essas conexões são mais rápidas e mais eficientes, acelerando a dinâmica de exportação para os mercados globais.

Uma das formas de integração existentes compreende países como o Paraguai, a Argentina e o Chile, aliando uma proposta de Corredor Rodoviário Bioceânico (CRB) (Constantino *et al.*, 2019). Mas isso só pode acontecer se houver o controle dos processos de infraestrutura, comércio e políticas macroeconômicas nas mãos dos países sul-americanos (Severo, 2011).

Nasce então a ideia de integração dos países sul-americanos para a criação da rota turística, devido à proximidade, à afinidade, às potencialidades e principalmente à possibilidade de desenvolvimento econômico dos países. Porém o setor turístico é uma iniciativa que engloba as atividades econômica, sociais, ambientais, entre outros aspectos do desenvolvimento (Cesarin, 2016; Amora, 2016; Jarger, 2017).

Além disso, essa forma de integração entre os países também contribui para a abertura de novos horizontes no campo da importação e exportação dos estados que se integram (Editorial, 2021). Essas relações se dão por inúmeras circunstâncias que se voltam para o fortalecimento do desenvolvimento local de cada nação.

3.1 DEFINIÇÃO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO BRASIL-PARAGUAI-ARGENTINA-CHILE

Fernandes, Urquiza e Cruz (2024, p. 2) definem o Corredor Rodoviário Bioceânico como “*una vía terrestre cuyo propósito es la integración de los territorios latinoamericano y asiático*”. Trata-se de um corredor de transporte rodoviário internacional em implementação que tem gerado recorrentes debates socioeconômicos e científicos.

Essa discussão vem sendo bastante evidenciada no estado do Mato Grosso do Sul, seja pelos reflexos na circulação material e imaterial, no desenvolvimento econômico e/ou, consequentemente no ordenamento territorial (Pereira; Abrita; Fonseca, 2020).

Em outras palavras, essa rota pode ser compreendida como uma rota de integração e verdadeiro Corredor de Desenvolvimento. A partir da implantação da infraestrutura física, os recursos humanos e naturais adormecidos das regiões atravessadas pelo Corredor visam ser mobilizados para, consequentemente, gerar mais emprego e renda. Por meio de parcerias entre os setores privados e a articulação de ações promovidas pela esfera pública, pretende-se somar as vantagens comparativas dinâmicas dos territórios, identificar novas complementariedades comerciais, promover a agregação local de valor, estimular o desenvolvimento dos serviços de logística, transporte e seguros, bem como explorar oportunidades comerciais oferecidas pelo esforço de transição de uma economia primária-exportadora para uma economia de baixo carbono mais diversificada (Castro, 2020).

Dentre os benefícios advindos desse trajeto, estão: (1) redução do tempo de trânsito e o custo do serviço de transporte, armazenagem e inventário; (2) estímulo ao uso de mais de um modal; (3) geração de um movimento de carga e de passageiros eficiente, em termos de confiabilidade, previsibilidade e segurança; (4) estímulo à formação de parcerias; (5) estímulo ao desenvolvimento de projetos integração produtiva e a agregação de valor nos países de origem e de destino, assim como nos países de trânsito (Abrita; Costa, 2019; Mato Grosso do Sul, 2019), por promover um impacto direto no âmbito da circulação e no ordenamento do território.

Todo esse planejamento estaria vinculado à necessidade de um desenvolvimento que envolvesse aspectos sociais e o meio ambiente por meio de um processo de governança prévia (Asato, 2021). Assim também, é fundamental analisar o território como um ente político, dado que a estrutura governamental do Brasil não dispõe (ou tem dificuldades em operacionalizar) de um sistema que hierarquize e possibilite uma ação integrada dos diferentes níveis de governo (Mello-Théry, 2011).

Para Silva e Feres (2021), o Corredor Rodoviário Bioceânico possui amplo potencial para projetar o poder geopolítico da América do Sul. Isso porque ele oferece uma possibilidade de integração comercial e produtiva entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, ao conectar regiões destes países, antes isoladas entre si. Além disso, ele conecta novos territórios sul-americanos à costa do Pacífico, abrindo oportunidades de comércio com a China e com a costa

oeste dos Estados Unidos. Finalmente, o corredor impactará as áreas de turismo e cultura, criando oportunidades de emprego e geração de renda (Silva; Feres, 2021).

Um dos pontos abordados na 8ª Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico, ocorrida em 2019, em Campo Grande, MS, foi a conclusão de que o turismo poderia ser muito beneficiado com o CRB, gerando planos de lançamento de uma marca turística e de um mapa digital das principais atrações turísticas no percurso do CRB, bem como foi proposta a criação de um observatório de turismo para o CRB (Bertuzzi; Le Bourlegat; Casadei, 2024).

Em contrapartida, Fernandes, Urquiza e Cruz (2024), em investigação mais aprofundada, apontam para o fato de que uma abordagem superficial e descontextualizada do turismo, sob a justificativa reduzida ao desenvolvimento, pode trazer malefícios tanto a turistas quanto à população local. Isso porque *“El paisaje se convierte en un mero producto, ocultando las incongruencias de la vida social, como la precariedad del trabajo y la falta de acceso a oportunidades, así como las singularidades de los modos de vida”* (Fernandes; Urquiza; Cruz, 2024, p. 7).

Acrescente-se a possibilidade de inflação imobiliária e de perda de acesso a espaços públicos por parte da comunidade local, resultando, na ponta, na marginalização de grupos já vulnerabilizados. A mera transformação do turismo em um produto comercial também pode, como analisam os autores, fazer com que a preservação do patrimônio histórico e cultural seja reduzida a interesses puramente mercadológicos (Fernandes; Urquiza; Cruz, 2024).

Devido a esse corredor, o território do Mato Grosso do Sul passa a fazer parte dessa logística de transporte. Essa lógica de integração territorial, baseada na acessibilidade logística de uma rede emaranhada de corredores, passa a caracterizar o conjunto de atividades induzidas para as respectivas áreas de influência, o que resulta em um leque de efeitos multiplicadores (Bourlegat, 2019).

No que se refere à abrangência regional, a infraestrutura constitui uma etapa fundamental para a consolidação bem-sucedida de projetos de integração entre os países sul-americanos, uma vez que ela viabiliza a integração de mercados consumidores e cadeias produtivas regionais, além de fomentar a formação de instituições políticas comuns aos países da região (Oliveira; Marques, 2015).

Além disso, o ordenamento do território contribui para o estabelecimento de um diagnóstico geográfico do território, indicando tendências, demandas e potencialidades, de

modo a compor o quadro no qual deve atuar de forma articulada às políticas públicas, tendo como foco os objetivos estratégicos do governo (Becker, 2005).

Embora haja um grande número de projetos, muitos deles estão focados na melhoria da qualidade atual das estradas e redes. Nesse caso, desde que as consequências ambientais e sociais e as condições de financiamento não sejam adversas, seria adequado realizar tais obras. No entanto, há novos trabalhos que implicam em intervenção direta em áreas específicas (Pacífico, Amazonas), onde avaliações multicritérios que realmente integrem as populações e ecossistemas afetados devem ser realizadas (Sánchez Calderón, 2008).

O Corredor Rodoviário Bioceânico, em relação a seus objetivos e possibilidades, teve seu amadurecimento a partir da concretização de etapas, porém preocupa o fato de que no centro das metas estão as demandas do agronegócio, isoladas de outras possibilidades de desenvolvimento e integração, como geração de renda e melhoria da qualidade de vida nos países envolvidos. Até porque se trata de um projeto que traz como características a participação de diferentes países e de diversos setores e atores, a heterogeneidade nos estágios de desenvolvimento de infraestrutura, elementos que impõem uma significativa flutuação no grau de autonomia e descentralização das regiões envolvidas (Miranda; Friede; Avelar, 2019; Verruck, 2020; Franco *et al.*, 2023).

Como o capital social tem como finalidade principal o bem comum, pensando em normas coletivas, não há desenvolvimento sustentável sem capital social (Nunes, 2023; Miranda; Friede; Avelar, 2019). Considerando essa realidade, “as populações locais reais [...] precisam movimentar o seu capital social, já que o desenvolvimento sustentável de uma região nasce à escala local [...]” (Miranda; Friede; Avelar, 2019, p. 218).

No que diz respeito ao Corredor Bioceânico, a expectativa é que a comunidade *sul-mato-grossense* contribua, por meio de pesquisas, grupos de trabalho e de discussão democráticos, o que fortalece a construção do capital social e as perspectivas de um desenvolvimento sustentável, que “necessita sobremaneira de capital social acumulado, porque se apenas os empresários de transporte e os empresários do agronegócio lucrarem com o Corredor Bioceânico, ele não será sustentável” (Miranda; Friede; Avelar, 2019, p. 218), considerando especialmente que se trata do setor que mais ascendeu economicamente nas últimas quatro décadas (Barros, 2020).

Educação, saneamento, geração de trabalho e renda são alguns dos elementos que podem receber benefícios advindos de políticas públicas financiadas com a arrecadação

resultante do Corredor Bioceânico (considerado, nesse contexto, como um potencial catalisador de desenvolvimento econômico e social nos países que cortará). Isso sobretudo se tratando de cidades que, embora com destaque no campo das exportações, como no caso de Porto Murtinho, MS, ainda experimentam muita precariedade em termos de acesso e infraestrutura (Miranda; Friede; Avelar, 2019).

Outra preocupação se dá no campo do turismo sustentável, uma vez que o Corredor atingirá a biodiversidade de maneira direta, demandando cuidados e monitoramentos que sirvam como impeditivos de atividades que agridam os biomas em risco. Ainda com relação ao meio ambiente, espera-se que os governos envolvidos na construção do Corredor se preocupem em criar “políticas ambientais compensatórias relativas aos problemas ambientais que poderão ser agravados em razão do aumento da emissão de gases na atmosfera” (Miranda; Friede; Avelar, 2019, p. 220).

O cerne do problema está em aliar as oportunidades econômicas geradas pelo Corredor Bioceânico a políticas ambientais, sociais, de saúde, entre outras que se fizerem necessárias (Miranda; Friede; Avelar, 2019), o que faz do Corredor “uma rota de oportunidades e possibilidades para que os governos nacionais e, também a população, se apropriem desse processo de desenvolvimento econômico e social” (Verruck, 2020, p. 7).

Em outras palavras, “o desafio é que o corredor bioceânico seja um catalisador de uma rede de desenvolvimento que amplie seus benefícios para além dos setores exportadores já consolidados, como soja, celulose e carnes tradicionais” (Barros, 2020, p. 11).

Conforme a avaliação de Verruck (2020, p. 8), o Corredor é promissor no que tange à integração econômica sul-americana, sobretudo em relação à “resolução de problemas relativos à infraestrutura regional, de logística, de transportes, além das estruturas de armazenagem e criação de centros de distribuição”.

3.1.1 Influência de fatores geográficos, econômicos e de desenvolvimento sustentável na definição do traçado do Corredor Rodoviário Bioceânico

Como percebido até aqui, o Corredor Rodoviário Bioceânico pode ser uma janela de oportunidades para o desenvolvimento local, regional e econômico. Esta integração rodoviária pode possibilitar a formação de uma rede de universidades, institutos de pesquisa, governos, instituições financeiras, empresas com o propósito de gerar, absorver e difundir inovações

tecnológicas por meio de cooperação, aprendizado, ganhos de escala, escopo, trocas informacionais e experiências produtivas.

No que tange à viabilidade do Corredor em relação aos países pela qual passa, a infraestrutura das rodovias do Chile é tida como a mais preparada, enquanto nos trechos argentino e paraguaio há a necessidade de pavimentação de mais de quinhentos quilômetros de estradas (Constantino *et al.*, 2019; Nunes Filho, 2019). Esses fluxos turísticos influenciam diretamente na integração entre os povos e contribuem para o desenvolvimento econômico dessas regiões (Schubert; Brida; Risso, 2011; Ardahaey, 2011; Porto; Garbero; Espinola, 2018).

Como o Chile também conta com uma boa infraestrutura portuária, o Corredor Bioceânico é pensado de modo a alcançar os portos chilenos de Antofagasta e de Iquique, localidades compreendidas como as mais preparadas para o corredor, sobretudo, pela alta capacidade de carga. Trata-se de localização bastante privilegiada, e a possibilidade é pensada como fundamental para chegar ao mercado asiático (Carvalho; Barbosa, 2022; Asato *et al.*, 2019).

Vale anotar que o Chile já se destaca por suas relações comerciais as quais incluem “*26 acuerdos de libre comercio bilaterales y multilaterales, permiten el ingreso libre a casi todo el comercio mundial, economías que representan 2/3 de la población mundial, así como el 85% del PBI, lo cual resulta muy beneficioso para su comercio e industria*” (Villagra, 2023, p. 81).

No caso do Brasil, o estado de Mato Grosso do Sul é considerado um protagonista no que diz respeito à implantação do Corredor Bioceânico. O estado é tido como um grande articulador, uma vez que possui conexões espaciais diretas com países da América do Sul, fornecendo inclusive uma rota fundamental entre Brasil, Pacífico e Caribe. É, também, por meio de representantes políticos¹⁹ – senadores, ministros, conselheiros –, um sujeito ativo nas fases pensadas para o Corredor (acrescente-se que o Mato Grosso do Sul é o único estado brasileiro que participa do GT Corredor Rodoviário Bioceânico) (Franco *et al.*, 2023; Barros; Gonçalves, 2021).

Nas palavras de Barros *et al.* (2020, p. 35-36), “no caso do Brasil, pensar a projeção do país ao Pacífico deve levar em conta a posição do Mato Grosso do Sul [...]. O Centro-Oeste

¹⁹ “*The local and regional authorities have an important role in the land-use planning of the areas alongside and adjacent to the corridor and host socio-economic activities which may relate with and take benefit of the existence of the corridor*” (Balbaa, 2022, p. 31).

tem um papel fundamental tanto na integração nacional do Brasil [...] quanto em sua projeção sul-americana”.

Ademais, por participar de iniciativas como a Zicosur, Codesur e da Rede Mercocidades²⁰, apresenta uma agenda ativa de cooperação transfronteiriça e de integração regional, o que o torna um potencial hub logístico. Na fronteira entre Mato Grosso do Sul e Paraguai, notadamente entre Ponta Porã e Pedro Juan Caballero, nota-se uma destacada agenda de “iniciativas de paradiplomacia transfronteiriça como o Parlamento Internacional Municipal, a Gestão Integrada da Bacia do Rio Apa, a Gestão Municipal e Comunitária no Serviço de Coleta e Disposição dos Resíduos Sólidos e o Projeto Urba III – Línea Internacional” (Banzatto, 2020, p. 15).

Cumprе anotar que a Zicosur se trata da Zona de Integração do Centro-Oeste Sul-americano, ferramenta de projeção da América do Sul para os mercados da Bacia do Pacífico criada em 1997 por iniciativa chilena (Barros *et al.*, 2020).

No caso da Argentina, a atuação mais eminente está sendo percebida no setor acadêmico e na mesa de desenvolvimento produtivo do GT do Corredor Rodoviário Bioceânico. Também se destaca a participação do setor privado na identificação de *stakeholders*, em contraposição a uma ausência de participação de atores do setor público argentino (Franco *et al.*, 2023).

Isso se dá em um contexto de “problemas estruturais decorrentes da marginalização política, econômica e social, e isolamento geográfico” que atingem as regiões da Argentina contempladas pelo CRB (Barros *et al.*, 2020, p. 45). Trata-se do Noroeste argentino, “uma das zonas mais pobres, com deficiências de infraestrutura e, portanto, baixa conectividade ‘intrarregional e inter-regional’, além de apresentarem baixa densidade demográfica e extensas fronteiras vulneráveis” (Barros *et al.*, 2020, p. 45).

Leiva (2020) trata da importância de se observar a política doméstica nas iniciativas de investimento na América Latina. Utilizando quatro estudos de caso de investimentos advindos da China, Tinaco-Anaco, Venezuela; Querétaro-Cidade do México; ferrovia bioceânica Brasil-Peru; Belgrano Cargas na Argentina, Leiva expõe como fatores políticos domésticos desempenham um papel significativo no que concerne a esses projetos de integração, sobretudo porque podem impactar diretamente as relações internacionais.

²⁰ “Bela Vista, Coronel Sapucaia, Dourados e Paranhos são as cidades sul-mato-grossenses que fazem parte da Rede Mercocidades, do Mercosul” (Barros *et al.*, 2020, p. 41).

Ainda utilizado o exemplo da China²¹, ao propor investimentos no setor ferroviário sul-americano, o país enfrenta desafios relacionados à política interna dos países sul-americanos, tais quais a falta de continuidade dos projetos quando mudam os governos (Leiva cita o caso da ferrovia bioceânica Brasil-Peru); instabilidade política, dado o contexto de algumas campanhas presidenciais, como ocorreu no projeto de modernização da ferrovia Belgrano Cargas, na Argentina; corrupção, como no caso do projeto do trem de alta velocidade Querétaro-Cidade do México; autoritarismo, que prejudicam sobremaneira o sucesso dos projetos, como em Tinaco-Anaco, na Venezuela (Leiva, 2020).

Nesse aspecto, dos países que compõem o CRB, o Paraguai é o único diferente em suas relações com a China. Isso porque o Paraguai “reconhece a independência de Taiwan, sendo uma das razões pela qual a soja e carne do Paraguai não têm acesso direito ao mercado chinês. [...] há uma percepção de que o Paraguai perdeu a oportunidade de investimentos chineses em infraestrutura no país em áreas chaves” (Barros *et al.*, 2020, p. 44).

Continuando a respeito da China, no contexto do seu projeto de expansão global, as parcerias e os investimentos em infraestrutura são essenciais em todo o mundo. No caso da América Latina, os projetos ferroviários nos quais a China investe certamente são capazes de expandir a influência global e estratégica chinesa, além de alçar novas possibilidades de acesso a recursos naturais e a mercados que proporcionem suprimentos de matérias-primas, o que em muito interessa a China para seu crescimento econômico (Leiva, 2020). É preciso levar em conta, nesse contexto, que “*Rail transport [...] faces strong competition from road transport which has captured significant market share from the railroads in recent times*” (Arnold, 2006, p. 66).

Não por acaso tem-se que “nos anos recentes, a consecução de obras de infraestrutura tem se destacado na cooperação China-América Latina: de 2005 a 2014, 40% dos empréstimos chineses à América Latina concentraram-se no setor da infraestrutura” (Barros *et al.*, 2020, p. 29).

²¹ “À medida que os interesses e a presença da China na América Latina e Caribe (ALC) têm se expandido, as empresas chinesas vêm mudando sua estratégia no Brasil. [...] O transporte é um setor chave para esses investimentos devido à grande demanda no Brasil, à experiência acumulada de empresas chinesas em projetos de transporte em outros lugares da ALC e em toda a Ásia e África e aos interesses econômicos e estratégicos do governo chinês por este setor. À medida que esses projetos de transporte são planejados e implementados, protagonistas brasileiros e chineses vêm trabalhando para aprender, adaptar e negociar os parâmetros, normas e práticas desses negócios” (Abdenur; Santoro; Folly, 2021, p. 2).

A facilitação do comércio, por meio da cooperação, é a mola propulsora dessas conexões, na medida em que as melhorias em infraestrutura de transporte impulsionam notadamente o crescimento regional (Leiva, 2020).

Para a América do Sul, desenvolver sua infraestrutura também abre possibilidades de acesso à tecnologia chinesa, nesse contexto, o que contribui para uma significativa modernização de seu transporte e diversifica as fontes de financiamento e investimento, além de fortalecer as relações bilaterais. Os impactos dessa modernização veem-se a curto e a longo prazo, daí a necessidade de avaliar esses investimentos e financiamentos de acordo com a região (Leiva, 2020; Lourenço, 2001).

Inclusive, é nesse sentido que Leiva (2020) argumenta pela necessidade de que as complexidades da política latino-americana sejam levadas em consideração e, sobretudo, que os parceiros saibam lidar com as circunstâncias que a região abriga, sobretudo porque *“la presencia de los gobiernos nacionales es de suma importancia para poner en marcha este tipo de proyectos de dimensión nacional-regional-global, de lo contrario se pierde el dinamismo”* (Franco *et al.*, 2023, p. 24).

Leiva (2020) toma como situação ilustrativa as diversas acusações de corrupção que alcançaram o governo Kirchner, na Argentina, além das evidentes tensões entre Poder Executivo e Poder Judiciário, o que, de certa maneira, atravancou a contribuição chinesa para o projeto de modernização ferroviária da Argentina.

Nessa dinâmica, já com a eleição de Macri, apesar das críticas públicas aos acordos feitos entre Argentina e China no governo Kirchner²², deu-se andamento a alguns desses projetos, sobretudo em respeito à cláusula *cross-default*, que permitia, no contexto dos megaprojetos em parceria com a China, o cancelamento de um projeto se outro fosse cancelado (Leiva, 2020).

Anote-se que a formalização do GT do Corredor Rodoviário Bioceânico foi a primeira reunião multilateral de Macri empossado como presidente da Argentina (Barros *et al.*, 2020).

Voltando aos terminais chilenos, o porto de Antofagasta localiza-se numa área fronteiriça considerada estratégica (Argentina, Bolívia e Oceano Pacífico). É próximo, também,

²² “During his presidential campaign, Macri was openly critical about the agreements made by Cristina Fernández with China, mainly focusing on agreements on the hydroelectric and nuclear energy sectors, and questioning their lack of transparency and potential environmental impact” (Leiva, 2020, p. 394).

de centros de mineração. Entre seus principais clientes, por isso, estão mineradoras chilenas e internacionais (empresas bolivianas e argentinas, por exemplo) (Carvalho; Barbosa, 2022).

Já o Porto de Iquique está voltado para o Oceano Pacífico. Seu plano de desenvolvimento propõe desenvolver, até 2030, sua “infraestrutura portuária, conectividade rodoviária e ferroviária do sistema portuário estadual” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 20).

O Porto de Antofagasta tem menor distância marítima e, quando comparado, por exemplo, ao Porto de Santos²³ no Brasil, acaba sendo mais rentável. Seus custos de operação portuária são bem menores: “no porto de Antofagasta, o custo de praticagem²⁴ é aproximadamente 88% menor do que o praticado em Santos. Além disso, o custo de *demurrage* [...] é, também, significativamente menor no porto de Antofagasta” (Bitencourt, 2021, p. 220). Carvalho e Barbosa (2022) também destacam sobre o tempo que, para atracar no Porto de Santos, se leva o quádruplo do tempo quando comparado ao Porto de Antofagasta.

Porto Murtinho, cidade do Mato Grosso do Sul, fronteira com o Paraguai está em uma localização estratégica²⁵ para o Corredor Bioceânico, “por seu potencial hidroviário e a possibilidade de promoção da circulação da soja com a obtenção de maiores lucros” (Cruz, 2021, p. 258). Seu porto de exportação sempre foi essencial na história do estado.

Existem alguns projetos, pensados para o rio Paraguai²⁶ que visam criar mais portos no município, sendo que já existem dois terminais portuários²⁷ funcionando, cujos investimentos

²³ “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” (Fialho, 2021, p. 3).

²⁴ “O custo de Praticagem – a navegação e manobras de navios realizadas por profissionais habilitados (os Práticos), diferem consideravelmente: em Santos, US\$30,000/navio; em Antofagasta, US\$3,600/navio. O transporte de contêiner (20” = 20 pés; 40” = 40 pés) varia de um porto para outro, com diferenças entre 29% e 35%, respectivamente. Além disso, o custo com gasto com demurrage (ou sobreestadia) – multa por tempo excedido no contrato, para embarque ou descarga. O valor em Santos: US\$30,000/dia; em Antofagasta: US\$15,000/dia” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 62).

²⁵ “Assim, cabe destacar o posicionamento geográfico da cidade. Um ponto estratégico, cuja importância data de década passadas, quando já demonstrava a vocação econômica para a exportação de produtos via fluvial – período da erva-mate” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 74).

²⁶ “O Rio Paraguai é o principal meio fluvial da região, sendo via de saída da produção de milho, soja, minério de ferro e manganês do Centro-Oeste. Com uma extensão de 2681 quilômetros, e uma profundidade que varia em torno de 2,5 a 4 metros, o rio é navegável em 90% de seu percurso. Além do Brasil, ele corta territórios do Paraguai, Argentina e Bolívia” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 65).

²⁷ “Atualmente, Porto Murtinho têm dois portos em operação: APPM-Agência Portuária de Porto Murtinho e a FV Cereais. Em breve novos grupos deverão instalar outros portos. A cidade é vista como fundamental para concretizar a integração do corredor ligando o Atlântico – Pacífico. E vem recebendo obras governamentais, além

– públicos e privados – cresceram devido à possibilidade de baratear a exportação de *commodities* (Carvalho; Barbosa, 2022; Cruz, 2021).

Esses novos investimentos no terminal de Porto Murtinho fizeram com que se concluísse o projeto graneleiro, um porto com capacidade de circulação de dois milhões de toneladas de grãos por ano (antes, em 2022, o terminal tinha capacidade de circulação de quatrocentos mil toneladas de grãos anualmente) (Cruz, 2021).

Vê-se que o CRB tem o potencial de fortalecer ainda mais o estado do Mato Grosso do Sul enquanto um ponto significativo de importação e exportação. Para Porto Murtinho e seu entorno, especificamente, trata-se de excelente oportunidade de favorecimento do turismo (Matos; Reis, 2021).

Então, serão quatro os portos localizados em Porto Murtinho, o que fez com que uma empresa paraguaia e outra argentina já tenham comprado terrenos para empreender no local, além de promover um crescimento de 400% nos terrenos urbanos: “A ideia inicial é proporcionar o escoamento de soja e milho de maneira hidroviária. No entanto, existe a possibilidade que os investidores proporcionem também a importação de adubos e demais insumos agrícolas” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 24; Cruz, 2021).

É importante trazer um contraponto a esse crescimento. Isso porque, ao passo que o desenvolvimento é a principal meta da implantação do corredor bioceânico, as questões relativas à sustentabilidade não podem ficar descuidadas. Embora não seja esse o tema central desta tese, é relevante sublinhar que as preocupações com o desenvolvimento sustentável vêm sendo propagadas pela literatura sobre o assunto: “Na implantação de novas unidades portuárias na cidade de Porto Murtinho é visível o descaso com a prevenção de distúrbios ambientais provocados por fenômenos naturais, a exemplo das inundações periódicas das águas do rio Paraguai, típicas da planície pantaneira” (Alves; Violin; Benites, 2022, p. 1343).

Nesse sentido, Fialho (2021) salienta que os ganhos econômicos advindos do corredor bioceânico não podem descuidar das premissas do desenvolvimento sustentável; isto é, os recursos naturais não podem ser utilizados de modo que possa colocar em risco sua disponibilidade para as futuras gerações. Para Fialho (2021, p. 4), “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

de investimentos privados, sendo chamada de ‘Nova Paranaguá’ em referência a expectativa dela se tornar um novo polo exportador” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 25).

ambiental”. A preocupação com a tributação e com o planejamento interno também se manifesta na literatura sobre o tema²⁸.

Em 2022, os anúncios de investimentos nas obras do Corredor Bioceânico já somavam o montante de 400 milhões de reais. A ponte Brasil – Paraguai, espera-se, deve configurar-se como uma rota de exportação de *commodities*. Especialmente em Porto Murtinho, são 20 milhões de reais anunciados pelo governo estadual, a fim de financiar projetos de infraestrutura os quais diversificarão as ofertas turísticas locais (Silva; Grechi; Carneiro, 2022).

Como afirmam Constantino *et al.* (2019, p. 191), todos os dados “apresentam evidências da importância do Corredor Bioceânico para o crescimento das relações produtivas entre os países e o efeito multiplicador do processo de desenvolvimento”. O Corredor pode aproximar comercialmente os países, aumentar a lista de produtos a serem comercializados e dar acesso mais rápido a algumas cidades ao longo do corredor a produtos produzidos no Brasil, uma vez que se espera “que haverá maior agilidade no trânsito, redução de custos operacionais, o que por sua vez pode impulsionar os negócios”, outrossim, “o projeto de corredor rodoviário poderá promover a integração regional e maior aproximação dos países vizinhos” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 38-39).

O CRB, além de fortalecer os interesses comerciais (ao passo que deve reduzir o tempo de transporte de *commodities* em até duas semanas), irá, a partir da ligação Atlântico-Pacífico, no Chile, passando por Paraguai e Argentina (Silva; Grechi; Carneiro, 2022), “incrementar a economia sul-mato-grossense, em relação às empresas de logística e para o fortalecimento de novas (e velhas) potencialidades turísticas” (Asato *et al.*, 2019, p. 45).

Na área de transportes, redes multimodais foram priorizadas, a fim de viabilizar o trânsito fronteiriço de, entre outras, cargas, “além de deixar mais dinâmico o comércio e os investimentos na região”, âmbito em que se situa o corredor bioceânico (Honório, 2013, p. 35), já que “o corredor bioceânico objetiva, se executado, oferecer infraestrutura rodoviária para o fluxo comercial e de turismo na região envolvida” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 39).

Ou seja, o CRB, ao planejar beneficiar esse fluxo de comércio e de turismo, exige sem dúvidas uma ação coordenada entre os atores envolvidos na iniciativa. As demandas são

²⁸ “A pesar de todo lo positivo, no se puede ignorar las dificultades y los problemas oriundos de ese gran desarrollo repentino. Para los gobiernos, como los de Brasil, que son exigentes con relación al plan director, se debe cuidar no dejar que las limitaciones del plan aparten a las inversiones necesarias en las ciudades. También se debe cuidar los tributos, especialmente los impuestos estatales y municipales, que pueden ser severos y terminar por alejar a las empresas del país” (Brites; Constantino; Dorsa, 2022, p. 1089).

inúmeras e as articulações as mais diversas. Menegatti (2020) compreende que esse projeto de infraestrutura regional é, antes de tudo, resiliente. Isso porque dadas as mudanças de governo, a IIRSA seguiu no radar dos Estados, resistindo a ideologias, contexto geopolítico e interesses particulares: “o projeto de integração de infraestrutura não se encaixaria como uma questão ideológica já que permaneceu durante governos de espectros políticos distintos e, embora esteja fora do recorte do projeto [...]” (Menegatti, 2020, p. 82).

Para Menegatti (2020), os interesses econômicos capitaneiam a resiliência do projeto de integração de infraestrutura. A redução de custo, a melhoria na logística de transporte, conforme já tratado, são a principal meta do corredor bioceânico. O acesso a mercados do Pacífico também é ponto de interesse para os países envolvidos: “Portanto, a integração da infraestrutura não pode ser respondida, primordialmente, por questões ideológicas, mas pela permanência de interesses econômicos específicos, a princípio, do governo e da Indústria” (Menegatti, 2020, p. 82).

Essa resiliência também é encontrada no texto de Barros *et al.* (2020, p. 26), quando afirmam que o CRB é um “caso excepcional na integração física regional, tendo em vista que é um projeto que congrega mais de três países e quem tem mantido reuniões regulares apesar do movimento de esvaziamento das instituições regionais [...] e fragmentação política regional”.

Por essa razão, Carvalho e Barbosa (2022) ressaltam que para o estado do Mato Grosso do Sul existem bastantes oportunidades com a implantação do Corredor Bioceânico, em termos de competitividade, sobretudo, mas também no que diz respeito a importações e exportações; tudo isso, devido às melhorias em infraestrutura pensadas desde a IIRSA. Somente a capital, Campo Grande, “poderá se destacar nos seguintes pontos: a) melhor região para a concentração de estoques; b) armazenamento facilitado; c) localização privilegiada; d) economia de custos; e) conectividade multimodal” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 67).

Pontue-se que além das reuniões do GT Corredor Rodoviário Bioceânico, “destacam-se as reuniões do governador do Mato Grosso do Sul e autoridades paraguaias, e as audiências públicas sobre o tema na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal” (Barros *et al.*, 2020, p. 28). Conforme consta no Gráfico 1, é imprescindível que a gestão de um corredor internacional de comércio dê atenção às eventuais necessidades de melhorias do corredor, considerando as possibilidades de reformas na configuração jurídica, a harmonização de normas e o monitoramento do corredor (Balbaa, 2022).

Como ferramenta de monitoramento, autores como Nogueira, Camargos e Almeida (2024) e Bertuzzi, Le Bourlegat e Casadei (2024) citam o uso do FIT-2-Deeds²⁹, *framework* que já é utilizado na avaliação de outros corredores internacionais de comércio. Trata-se de uma ferramenta que ajuda a analisar os impactos econômicos e ambientais dos corredores internacionais de comércio, levando em conta fatores diversos (custos, troca de conhecimentos, cooperação entre governos, envolvimento da iniciativa privada).

O problema apontado por Bertuzzi, Le Bourlegat e Casadei (2024) é que, embora o FIT-2-Deeds trate da necessidade de que as etapas de intervenção e tipologias de impacto sejam executadas simultaneamente, é comum que nessas negociações os fatores sejam acordados isoladamente. Isto é, se os estudos acerca dos impactos ambientais e sociais surgem depois que as obras já foram iniciadas, os desafios políticos tendem a ficar maiores, pois a conciliação fica mais difícil. Na mesma linha de pensamento, Nogueira, Camargos e Almeida (2024) analisam que o FIT-2-Deeds é uma ferramenta que pode ser utilizada para avaliação do CRB.

O BNDES, em avaliação dos corredores bioceânicos publicada em 2010, apresenta tendências e perspectivas macroeconômicas para Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Em primeiro lugar, relata que todos eles inauguraram a década de 2000 em situação de instabilidade macroeconômica.

No caso argentino, houve anos de crise monetária, fiscal e institucional, período que causou impactos para os outros países do Cone Sul. Já no caso brasileiro, muitas variações cambiais resultaram na instabilidade sentida entre 2002 e 2003 (BNDES, 2010).

Além disso, no longo prazo, fatores como a questão energética brasileira, o crescimento chinês, a influência da Índia, a distribuição de papéis na geopolítica global, a recuperação econômica na África e em países menos desenvolvidos da América Latina, o desenvolvimento tecnológico, as políticas ambientais e a regulação pública terão impacto significativo nos padrões de crescimento e comércio internacional dos países envolvidos no projeto do Corredor Bioceânico (BNDES, 2010).

Quando se trata do Chile, pode-se falar em 5 benefícios diretos esperados: (1) integração regional; (2) acesso a novos mercados; (3) diversificação de rotas de exportação; (4) desenvolvimento de infraestrutura; (5) valorização das regiões extremas do país. Apesar de se

²⁹ “The name is catchy, and it can be loosely translated as ‘fit for action’ or ‘fitting two actions’. The acronym is based on the initials of the following processes: Flow of Expected Results, Intervention Design, and Impact Typology. The number 2 refers to the possibility of two complementary public interventions. Finally, ‘Deeds’ refers to financing mechanisms and the implementation of the corridor” (Nogueira; Camargos; Almeida, 2024, p. 5).

tratar de impactos largamente esperados e previstos, no caso chileno, o CRB “é tido como o projeto de infraestrutura prioritário para impulsionar a convergência entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico, na qual o Brasil e o Chile têm desempenhado um importante papel, e também para a própria relação bilateral entre os países” (Barros *et al.*, 2020).

Já em relação ao Paraguai, o CRB pode significar o crescimento de suas regiões menos ocupadas e desenvolvidas. Além disso, “a importância da posição geográfica central do Paraguai como elemento integrador da América do Sul é destacada por diversos geopolíticos [...]” (Barros *et al.*, 2020, p. 32). Almeida e Carissimi (2023), ao avaliarem os avanços no planejamento e na implementação do CRB, destacam as diversas obras de construção de estradas, pontes e outros elementos de infraestrutura já iniciadas, a exemplo da autorização em 2023 de vários trechos já concluídos da rota PY09-Transchaco, totalizando 87 km (Paraguai inaugura..., 2023).

Além da mencionada pavimentação da PY-09 (Transchaco), Félix e Aquino, em 2023, haviam mapeado algumas obras em execução por parte dos países envolvidos no Corredor Bioceânico, sintetizadas no quadro 4.

Quadro 4 - Obras iniciadas por Paraguai, Argentina e Brasil

Paraguai	Obras em rodovias importantes para a estrutura do CRB, como na PY-15
	Melhoria da infraestrutura das estradas e facilitação na circulação de pessoas e veículos
Argentina	Construção de estruturas de apoio ao Corredor Bioceânico, incluindo malha ferroviária.
	Recondicionamento de estruturas existentes, como recapeamento de trechos de rodovias próximas ao Paso de Jama (Cordilheira dos Andes)
Brasil	Construção do anel viário de Porto Murtinho
	Tratativas em andamento para a construção da ponte Porto Murtinho-Carmelo Peralta, financiada pela Itaipu Binacional

Fonte: adaptado de Félix; Aquino (2023, p. 137).

Pela diversidade de seus participantes e contextos domésticos, a integração regional é um tema dinâmico e sujeito a constantes mudanças. Junto a isso, também se impõe a criação de acordos de política cooperativa por meio da utilização de compromissos vinculantes os quais permitem uma busca contínua de objetivos comuns. Trata-se de um fenômeno que, desde sua gênese, tenta fortalecer um projeto de longo prazo (Maciel *et al.*, 2019).

Nesse contexto, o Brasil, diante da “bem-sucedida combinação das ações da IIRSA e dos acordos bilaterais que mantém com todos os países do subcontinente” vem planejando “ampliar sua rede de circulação sul-americana, o que envolve projetos de maior ambição, como são as conexões rodoviárias e ferroviárias de longo alcance” (Costa, 2020, p. 32), como o projeto do Corredor Bioceânico.

Outro fator relevante é o de que o princípio norteador da Agenda 2030 das Nações Unidas é o desenvolvimento sustentável (Objetivo nº 8). Trata-se de pedra angular pensar esse tipo de desenvolvimento, o que precisa não apenas da vontade política dos governantes, mas também do envolvimento da sociedade e das populações impactadas, que devem estar atentas às políticas públicas de inclusão social e meio ambiente, bem como participar das decisões a respeito das grandes mudanças trazidas por projetos como o CRB (Miranda; Friede; Avelar, 2019; Chan, 2018).

O conceito de Estender e Pitta (2008, p. 22) traz que o desenvolvimento sustentável é “um processo de transformação no qual a exploração dos recursos, a direção dos investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional se harmonizam e reforçam o potencial presente e futuro, a fim de atender às necessidades e aspirações humanas”.

Para Arnold (2006), a relação entre corredores internacionais de comércio e desenvolvimento sustentável se dá em três frentes, a saber: sustentabilidade ambiental (avaliação e mitigação de impactos como GEE, poluição do ar e da água, degradação do solo e perda da biodiversidade); sustentabilidade econômica (estabelecimento de parcerias público-privadas, promoção do comércio justo e inclusivo); sustentabilidade social (as atividades comerciais precisam beneficiar as populações locais, respeitar os direitos humanos e garantir a participação social no processo de implantação do corredor).

Uma vez que o desenvolvimento regional sustentável começa em nível local (dada as dinâmicas por meio de competências cooperativas e participativas, com finalidades comuns), são as comunidades reais, concretas e locais que devem mobilizar o seu próprio capital social – além de levar em conta a necessidade de que as ações sejam financeiramente viáveis, socialmente equitativo, ambientalmente saudável e culturalmente diverso – valendo-se de um padrão de organização em rede caracterizado pela interdependência e pela solidariedade (Miranda; Friede; Avelar, 2019; Lopes *et al.*, s.d.).

Uma quantidade substancial de capital social deve ser acumulada para alcançar o desenvolvimento sustentável, considerando que, se somente o transporte e as empresas

agrícolas participarem do Corredor Bioceânico, a sustentabilidade não será alcançada. A receita gerada com impostos e exportações deve ser usada para financiar políticas públicas voltadas para a melhoria da população local (Miranda; Friede; Avelar, 2019).

Conforme explicam Silva *et al.* (2019), mais de 5,5 milhões de pessoas poderão desenvolver-se em sua região por meio de atividades direta ou indiretamente relacionadas ao turismo na esfera de impacto do Corredor Bioceânico. Além disso, a referida população compreende um relevante “público consumidor” de itens relacionados ao turismo no âmbito do Corredor, tais como questões “de segurança, meios de pagamento e de saúde, além dos entraves burocráticos” (Lunas; Melo; Lunas, 2019, p. 33).

Os quatro países envolvidos no projeto – Brasil, Paraguai, Argentina e Chile – contam com diversos pontos os quais reverberam em vários campos, que vão de questões culturais a ambientais, passando pelo turismo, pela educação e pelo trabalho (Mamede; Silva; Le Bourlegart, 2021).

No quadro 5, estão sistematizadas as cidades conectadas pelo CRB.

Quadro 5 - Cidades conectadas pelo Corredor Rodoviário Bioceânico

Brasil	Campo Grande, Porto Murtinho
Paraguai	Carmelo Peralta, Mariscal, Estigarribia, Pozo Hondo
Argentina	Misión La Paz, Tartagal, Jujuy, Salta
Chile	Paso de Jama, Antofagasta, Mejillones, Iquique

Fonte: adaptado de Oliveira *et al.* (2024).

Dessa forma, é requisito de um trabalho colaborativo bem articulado a cocriação de políticas públicas que valorizem expressões culturais distintas e práticas socioeconômicas as quais serão largamente afetadas pelo Corredor, daí a necessidade de “avaliar os custos, benefícios e impactos a longo prazo dos investimentos em infraestrutura” (Leiva, 2020, p. 10). Na esteira do desenvolvimento sustentável, por exemplo, há desafios para a criação e a manutenção de áreas protegidas, além de preocupação com espécies nativas as quais mantêm uma relação única com os ecossistemas possivelmente afetados (Mamede; Silva; Le Bourlegart, 2021).

Relembremos que o CRB é, desde o princípio, pensado para atender demandas de mobilidade de produtos, sendo bastante esperado por quem produz e exporta na América Latina.

Em termos de logística, é um projeto fundamental, e, “a partir dessa viabilização logística, dá-se a potencialidade de alavancar o turismo em toda a região” (Asato *et al.*, 2019).

Dentro desse contexto, a ideia de desenvolvimento não deve ser interpretada como crescimento em si, porque isso apenas promove a expansão econômica sem considerar as implicações tanto para a vida social quanto para o meio ambiente³⁰ (Silva; Grechi; Carneiro, 2022), tais como “geração de empregos sustentáveis e qualitativamente superiores, suficientes para impulsionar os níveis de renda regional via salários e melhoria dos padrões educacionais” (Lourenço, 2001, p. 3).

Mamede, Silva e Le Bourlegart (2021) trazem que as estratégias e a concepção dos exportadores levam em consideração a integração e o desenvolvimento de suas esferas de influência. Dentro da lógica de que quando se trata do que faz sentido negociar e dos benefícios que se pode esperar em cada país, existem diferenças a serem pontuadas. Portanto, países geograficamente próximos são candidatos naturais a relações mais acentuadas. Trata-se de uma geometria variável, isto é, formatos variados de negociações comerciais quanto a iniciativas distintas em relação a temas comerciais (Neves, 2013).

Consequentemente, a implementação do CRB exige uma abordagem territorial e sustentável de integração e desenvolvimento, sendo os níveis local e regional a porta de entrada para novas iniciativas (Mamede; Silva; Le Bourlegart, 2021), já que “Com a implantação do Corredor Bioceânico as transformações devem acarretar novas formas de produção do espaço geográfico, muitas das quais não experimentadas pelas populações residentes nesses países” (Mamede *et al.*, 2019, p. 161). Logo, a forte conexão entre o particular e o universal no processo

³⁰ Para exemplificar, trazemos o raciocínio de Mamede *et al.* (2019, p. 161), sobre o segmento Brasil-Paraguai: “[...] múltiplas faces desse cenário que precisam ser consideradas e balizadas sob a ótica da sustentabilidade. Um dos aspectos diz respeito às ecorregiões que esse território compreende. Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai) integram a maior planície continental alagável do planeta, o Pantanal (porção sul) e o Chaco úmido (extremo leste do Chaco sul-americano). Considera-se Porto Murtinho como o único município brasileiro que apresenta evidências florísticas expressivas do Chaco (Prado, 1993). Segundo Silva e Caputo (2010), a vegetação chaquenha no Brasil se distribui no Pantanal, nas sub-regiões de Porto Murtinho, Nabileque, Paraguai, Abobral e Miranda, com maior concentração, entretanto, nas sub-regiões de Porto Murtinho e do Nabileque, ocupando 40,5% e 82,6% de suas áreas, respectivamente. Outro fator relevante a se considerar é que se trata de área inundável periodicamente pelos pulsos de inundação do Rio Paraguai. Desse modo, a rodovia BR-267, por onde passarão veículos de transporte de cargas pesadas, atravessa vários ambientes alagáveis que servem de habitat para várias espécies. O movimento da fauna nesses locais é frequente, sendo comum o avistamento de animais que se deslocam pela rodovia para alcançarem outros habitats, momento em que se tornam vítimas fáceis de atropelamentos por veículos automotores. Ainda que atualmente o tráfego não seja intenso, se comparado ao pretense corredor logístico, é possível encontrar uma variedade de animais atropelados, desde pequenos vertebrados como anfíbios, répteis e aves, até mamíferos de grande porte como o tamanduá-bandeira, o cervo-do-pantanal, a anta e as onças parda e pintada (Mamede *et al.*, 2008). Em períodos de enchente do Rio Paraguai aumenta a movimentação desses animais em busca de refúgio, ampliando, consequentemente, a sua vulnerabilidade”.

de implementação do CRB precisa colocar as comunidades e o meio ambiente também no centro do debate.

Para além dos avanços de logística, a indústria do turismo, conforme Mamede, Silva e Le Bourlegart (2021) pode dar contribuições significativas para os processos de governança participativa, redução das desigualdades, protagonismo e emancipação social. No contexto latino-americano, Mamede *et al.* (2019, p. 163) destacam que a região “tem sido um *hotspot* global de expansão e intensificação agrícola, provocando grandes perdas em termos de biodiversidade e dos serviços ecossistêmicos não renováveis [...]. O ecoturismo pode ser uma estratégia de diversificação da economia e para conter a degradação ambiental na região”.

Nesse sentido, “de uma maneira geral, destaque-se que o turismo perfaz um fenômeno social importante, caracterizado pelo constante deslocamento de pessoas, bens e serviços, sendo responsável pela geração de montantes significativos de emprego e renda para os territórios” (Silva *et al.*, 2019, p. 92).

Como o CRB faz parte de um corredor internacional de turismo, é preciso um planejamento turístico suficiente, sobre, especialmente, um potencial turístico a ser investigado e explorado com responsabilidade. Até porque, “o Corredor Bioceânico possui um conjunto de potencialidades, sobretudo de ordem socioeconômica e cultural. Nessa acepção, entende-se que a atividade do turismo poderá ser uma relevante ‘mola propulsora’ dos pontos positivos inerentes ao Corredor” (Silva *et al.*, 2019, p. 94).

Pressupõe-se que, ao aumentar o conhecimento sobre o CRB haverá um aumento de demanda e oferta para os destinos que fazem parte deste Corredor; com o aumento do fluxo, os estudos de planejamento mais necessários serão os hoteleiros, os sobre pontos de apoio, acerca da desburocratização de processos alfandegários, a respeito do padrão de atendimento turístico e da importância do intercâmbio cultural (Asato *et al.*, 2019). Razão pela qual é necessária cooperação permanente “entre los gobiernos nacionales, regionales y locales, universidades e instituciones públicas y privadas que se complementen en temas relacionados a la estandarización de normas, trámites aduaneros, [...] y en estrategias orientadas a la articulación productiva en la región” (Franco *et al.*, 2023, p. 43).

No entanto, o sucesso do turismo como modelo de produção não se baseia apenas na sua dimensão econômica, mas também em articulação com o pleno desenvolvimento territorial, na medida em que os impactos positivos desse setor só serão vistos caso aliados à evolução na vida das comunidades (Silva; Grechi; Carneiro, 2022).

Conforme sublinham Constantino *et al.* (2019, p. 63), “a atividade econômica turismo é um dos serviços que podem incrementar o crescimento dos países e fortalecer o Produto Interno Bruto, provocando externalidades positivas na renda, emprego e redução da pobreza”. O que é complementado pelo raciocínio de Lunas, Silva e Lunas (2020, p. 33), para quem: “o processo de globalização tem promovido o aumento da riqueza e mais empregos no mundo. Os blocos econômicos têm boa parte do mérito por promover esse crescimento. Isso, contudo, não significa necessariamente aumento da renda das pessoas”.

Tem sido mais discutida na contemporaneidade a perspectiva dos aspectos sociais e ambientais do setor, com o objetivo de atingir uma compreensão mais sistemática e duradoura da realidade dos conflitos inerentes às práticas turísticas e da valorização da criação de espaços dialógicos na busca de soluções para questões do entorno (Mamede; Silva; Le Bourlegart, 2021).

O debate é essencial para o comércio como atividade no Corredor Bioceânico. Nesse contexto, os atores desempenham um papel crucial na dinâmica da livre troca de riqueza almejada. Dito isso, estes novos e mais elaborados fundamentos dos estudos em turismo, que emergiram de pesquisas mais recentes – tanto quantitativas como qualitativas – demonstram um desenvolvimento na compreensão das práticas do setor, levando em conta o desenvolvimento de pesquisas, a integração de estudiosos de outros países e a consolidação de publicações acadêmicas na indústria do turismo. A fusão operacional dos países envolvidos deve incorporar esses estudos (Pezoa Huerta, 2022; Mamede; Silva; Le Bourlegart, 2021).

Essa abordagem mais abrangente e sistêmica tem resultado em estratégias norteadoras de políticas públicas locais, regionais e até nacionais que podem mediar processos de desenvolvimento para além de sua concepção econômica, mediante uma maior visão crítica e uma compreensão da realidade do ponto de vista da sustentabilidade na atividade turística (Mamede; Silva; Le Bourlegart, 2021).

O turismo é um setor da economia que lida, comumente, com vantagens e desvantagens, e possui qualidades inerentes e dinâmicas as quais podem potencializar a atividade econômica regional e local. Sua indústria contribui com fatores econômicos, sociais, ambientais e humanos, que são críticos para o crescimento global das economias locais. A cadeia produtiva do turismo estimula o crescimento regional, sendo a principal atividade econômica de diversas nações (Constantino *et al.*, 2019).

Todavia, se a única perspectiva for a da economia, corre-se o risco de se criar um modelo turístico sem sustentabilidade, onde os recursos naturais e a força de trabalho são mal utilizados, além de controlados por agentes sociais dominantes, ou, ainda quando são ignoradas as comunidades tradicionais. Nesse contexto, “apesar do Corredor Bioceânico da RILA representar um elemento potencializador do setor turístico das cidades de Porto Murtinho e Carmelo Peralta, Rua (2014) afirma que não há uma política específica para os municípios fronteiriços constituintes das regiões turísticas de Mato Grosso do Sul, ou mesmo para as cidades gêmeas” (Silva; Grechi; Carneiro, 2022, p. 108). Anote-se, nesse contexto, que “o avanço das obras é discutido em reuniões entre representantes do governo paraguaio, [...] principalmente com o Brasil uma vez que a ponte entre as cidades de Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta (Paraguai) será a 4ª ponte interligando Brasil e Paraguai” (Barros *et al.*, 2020, p. 44).

Por isso, considera-se o turismo sustentável “como uma articulação entre setor privado, comunidade e o meio-ambiente, envolvendo todos os intervenientes, sendo capaz de sustentar as empresas envolvidas, satisfazer as populações residentes e proteger o seu património natural e cultural” (Bernardo, 2020, p. 176). Consequentemente, o modelo de turismo sustentável precisa de que empresários e visitantes trabalhem para superar as expectativas, assumindo funções no processo multifacetado de desenvolvimento regional, com o objetivo de elevar o padrão de vida de todas as partes envolvidas. A sustentabilidade sociocultural enfatiza a interculturalidade e o respeito ao modo de vida, aos princípios e ao legado cultural das comunidades anfitriãs, além da sustentabilidade ambiental. No aspecto econômico, as atividades de turismo sustentável incorporam os princípios de igualdade, inclusão social e redução da pobreza (Mamede; Silva; Le Bourlegart, 2021).

No entendimento de Silva, Grechi e Carneiro (2022), um passo importante para promover o desenvolvimento sustentável do turismo já foi dado pelas iniciativas existentes (regionalização do turismo, editais de incentivo, campanhas de marketing turístico, ações de conscientização voltadas para temas como combate à homofobia e à exploração sexual de menores, incentivo à pesca esportiva, por exemplo).

Consequentemente, a terceira geração/dimensão dos direitos humanos, incluindo a paz, o desenvolvimento sustentável, o direito dos povos à autodeterminação, o equilíbrio ecológico e a proteção de tais direitos, são todos cobertos pela cooperação entre as nações do Corredor Bioceânico, por meio de um compromisso partilhado em prol do bem comum (Fialho, 2021).

Portanto, o turismo sustentável assume a forma de um modelo de desenvolvimento econômico que tem o potencial de garantir uma experiência de alto nível ao turista – que, segundo Lunas, Silva e Lunas (2019, p. 33) “é mais exigente que um viajante comum e seu olhar é mais crítico em relação às dificuldades que encontra em um sistema turístico que visita” – e, ao mesmo tempo, melhorar a qualidade de vida nas comunidades locais, respeitando suas práticas culturais³¹, sua diversidade ecológica e suas tradições. Logo, “o Corredor poderá integrar os povos sul-americanos, de modo que esse ‘caldo cultural’ fique ainda mais denso, formando pessoas capazes de respeitar as tradições, sabedorias e particularidades de cada povo” (Silva *et al.*, 2019, p. 103). Como resultado, esse paradigma respeita os sistemas que sustentam a vida, ao tempo em que protege e promove oportunidades para o futuro (Mamede; Silva; Le Bourlegart, 2021).

Mamede, Silva e Le Bourlegart (2021) observam que existem pesquisas cujo foco são estudos turísticos na zona adotada pelo CRB entre Campo Grande e Porto Murtinho. Entre 2017 e 2019, as estatísticas mostraram que alguns fatores devem ser levados em consideração para a construção de áreas turísticas sustentáveis, com o auxílio, inclusive, de estudos contínuos.

Afinal, como explicita Pezoa Huerta (2022), dentro da sociedade e do sistema jurídico sul-americanos, na medida em que existe liberdade para realizar atividades, trocar riquezas e expandir, os aspectos de integração da América do Sul também simbolizam uma preocupação latente, real e palpável com a descentralização política de cada país envolvido no Corredor. Por exemplo, a análise de Mamede, Silva e Le Bourlegart (2021) aponta para o dado de que o Pantanal e o Chaco³² são dois biomas de grande relevância, cujos efeitos socioambientais resultantes de atividades econômicas anteriores, em um cenário de grande variedade natural e social, chamam a atenção.

Mamede *et al.* (2019, p. 172) destacam que, embora a lógica imediata leve à interpretação de que adequar o sistema rodoviário a fim de beneficiar a produção agropecuária,

³¹ “Com o avanço da globalização econômica e financeira, as interações culturais ganharam um novo ímpeto. A economia de mercado, outrora o motor da globalização, tornou-se apenas uma das várias forças a impulsionar a integração global. A cultura começou a ser reconhecida como um pilar tão crucial quanto a economia nas relações internacionais, assumindo um papel mais central nas políticas externas dos países” (Marcelino; Machado; Segovia, 2023, p. 16).

³² Desafio que se impõe para a RILA, “a geografia da fronteira chaco-pantaneira revela a diversidade natural e cultural, a heterogeneidade das populações e os históricos processos de ocupação e apropriação do espaço social; descortina o exercício do poder e as formas de relações internacionais e (sub)nacionais, bem como os interesses estatais e sociais envolvidos; expõe a dinâmica das economias locais e a estrutura territorial transfronteiriça” (Lima, 2020, p. 61).

seja “moderno e prático”, é preciso atentar-se para que “a população não fique reduzida à subserviência nos serviços de logística portuária”.

Logo, fica notável a suscetibilidade socioambiental dos biomas diante das novas práticas econômicas previstas com a implantação do Corredor Bioceânico. Além disso, existe a dimensão cultural, sublinhada por Lima (2020, p. 55): “esse espaço (social) é marcado pela vivência de populações tradicionais com fortes vínculos com o território e com o ambiente natural (pantanal brasileiro e chaco boliviano), possuidoras de práticas e representações culturais ressignificadas no bojo da modernidade”.

Decorre disso a necessidade de diálogo com as partes interessadas por meio de uma dinâmica participativa, antes da implementação do Corredor. Isso porque se tratando de um território transnacional ainda carente de infraestrutura de transporte, estratégico para o Paraguai e o Brasil (no caso do exemplo acima citado), as regiões fronteiriças não podem continuar carentes de políticas públicas efetivas que permitam que os novos fluxos de bens e serviços afetem positivamente a realidade local, além de promoverem o crescimento e o desenvolvimento econômico (Silva; Grechi; Carneiro, 2022). Para isso, necessário partir da “revitalização do conceito de fronteira enquanto espaço político de soberanias compartilhadas e de partilha de interesses, [que] serve para reposicionar e alinhar os Estados-nacionais em torno de projetos regionais (fronteiriços)” (Lima, 2020, p. 58).

O diagnóstico trazido por Mamede, Silva e Le Bourlegart (2021) é de que é necessário avançar nas articulações entre os vários atores no projeto do Corredor (setor econômico, governamental, das comunidades locais), em um processo participativo, democrático e de troca de conhecimento.

É fundamental nesse processo de articulação e definição do traçado do projeto analisar os diversos saberes dos participantes, sejam eles tradicionais das comunidades locais ou informações acadêmico-científicas, além de outras experiências adquiridas, afinal, “a realidade espacial é constituída por fatores geográficos ‘físicos’ e ‘ideológicos’ e pelos elementos da natureza territorial e da política, sendo que a produção do espaço (político) se realiza com as relações de poder” (Lima, 2020, p. 58).

Outro desafio é pensar e promover articulações pensando amplamente a área a ser percorrida pelo Corredor dos quatro países, na promoção do turismo sustentável, uma vez que se trata da promoção do setor em escala internacional. Em diálogo com Lunas, Silva e Lunas (2019, p. 36), “um dos desafios ao longo do Corredor será o de melhorar a infraestrutura e

estabelecer políticas que aumentem o conforto e a segurança de viajantes com especial atenção para as potencialidades turísticas existentes”. Mamede, Silva e Le Bourlegart (2021) vão na mesma linha ao também ressaltar a importância da comunicação efetiva entre os governos para uma boa gestão do potencial turístico da região.

No que diz respeito ao problema da integração latino-americana, é crucial examinar sua natureza e alcance. No caso do MERCOSUL, percebe-se que a união perdeu força em sua capacidade de expandir o comércio intrarregional, apresentando queda significativa. Uma série de velhas e novas questões, relacionadas ou não ao comércio exterior, também contribuíram para a erosão da projeção do MERCOSUL como ator relevante no sistema internacional. Em termos comerciais, o bloco tem adotado medidas protecionistas não tarifárias nos últimos anos, que, somadas à pesada burocracia aduaneira, travam a expansão comercial (Costa, 2020).

É nesse sentido que o Corredor Bioceânico pode ajudar a “recuperar o vigor da integração regional” (Costa, 2020, p. 33). Os desafios para isso são inúmeros, especialmente, quando se pensa, conforme propõe Lima (2020), a fronteira como um espaço plural, comunitário e rebelde, em sintonia com o que se entende como a nova geografia política. Em outras palavras: “as fronteiras são um fenômeno político que envolve processos econômicos e culturais, determinados pela construção histórica e cultural dos grupos humanos que se exprimem no território” (Garcia; Jesus, 2020, p. 319). Ou, ainda, “*más que puntos fijos de división, los espacios que confluyen en la frontera son lugares de intercambio y convergencia, dado que la definición de límites territoriales es ante todo una decisión para el ejercicio del poder de los Estados Nacionales*” (Oliveira et al., 2024, p. 7).

Com efeito, um grande desafio para os países envolvidos é, observando a geografia política, não se limitarem à primazia do desenvolvimento (viés geopolítico tradicional); noutro giro, concentrando-se na compreensão do processo histórico-geográfico de formação das sociedades políticas (Lima, 2020).

Aprofundando o debate, não se pode deixar de anotar que, para os Estados, dentro do capitalismo, as empresas ocupam papel significativo. Nesse contexto, “a organização territorial do capital tem demonstrado força suficiente para [...] precarizar o trabalho humano, degradar as relações sociais e impor sistemas de infraestruturas físicas úteis à circulação de bens e mercadorias de interesse das grandes firmas” (Lima, 2020, p. 59).

O Chile, além de ter tomado a iniciativa para a criação do GT do Corredor Rodoviário Bioceânico, tem se destacado pelas interações entre atores chilenos e brasileiros, o que tem

fortalecido a colaboração transfronteiriça (Barros; Gonçalves, 2021; Franco *et al.*, 2023). Foram as diplomacias chilena e brasileira, “com o apoio dos colegas do Paraguai e da Argentina, [que passaram] a trabalhar discretamente na redação de um documento que convencesse os presidentes do Brasil, do Chile, da Argentina e do Paraguai sobre o melhor traçado para o corredor” (Silva, 2022, p. 288). Os esforços resultaram na Declaração de Assunção, abordada em seção posterior.

O traçado do CRB, nessa conjuntura, foi delimitado pela Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos e “diferente da iniciativa anterior encampada pela IIRSA, que passava pela Bolívia, o trajeto atual corta o Brasil e passa pelo norte do Paraguai e da Argentina, com fim nos portos do norte chileno” (Félix; Aquino, 2023, p. 136).

Como foi pensado para criar uma rota eficiente para conectar mercados do Pacífico, a seção seguinte trata das perspectivas comerciais do CRB.

3.2 PERSPECTIVAS COMERCIAIS PARA O ESCOAMENTO DE CARGAS POR MEIO DO CORREDOR

Desenvolvido com o intuito de ser um corredor de transporte, o CRB visa possibilitar o traslado de grandes quantidades de mercadorias agrícolas, a fim de garantir a rentabilidade dos produtos e serviços (Geipot, 1996). Esse fomento à infraestrutura de transportes pretende fortalecer o escoamento da produção (Oliveira; Marques, 2015).

De acordo com Barros *et al.* (2020, p. 113), espera-se um aumento da competitividade devido aos “ganhos logísticos proporcionados pela aproximação com o Pacífico e com as regiões diretamente afetadas pela nova conexão rodoviária”, especialmente em exportações como soja, minério de ferro e óleo vegetal (Barros; Gonçalves, 2021, p. 15).

Sobre as relações comerciais Brasil-Ásia, somente o estado de Mato Grosso do Sul tem a China como principal importador de seus produtos, além de outros países com menores, mas significativos, números.

A China em janeiro de 2024 representou cerca de 81% das vendas externas, ratificando ser o principal importador dos produtos do estado de Mato Grosso do Sul. O mês de janeiro de 2024 também abarcou um crescimento nas exportações para os EUA (aumento de 51,1%, ou seja, o dobro, em comparação com o mesmo período de 2023) (Santos, 2024).

Os dados corroboram com a percepção de que “a China tem aumentado sua influência na região decorrente de trocas comerciais e investimentos nos países latino-americanos” (Barros *et al.*, 2020, p. 29). Ademais, somente em 2020, o Mato Grosso do Sul foi responsável por 45% das exportações para a China, tornando o país asiático o principal destino das exportações sul-mato-grossenses desde o ano de 2007 (Barros; Gonçalves, 2021).

Constantino *et al.* (2019, p. 181) destacam que “mais de 50% da produção agropecuária do Mato Grosso do Sul é exportada para a Ásia, principalmente para a China”.

O agronegócio do Mato Grosso do Sul, dada sua necessidade de infraestrutura, transporte e logística, para alcançar o mercado asiático, em muito se beneficia da ideia de diminuição do valor do traslado de mercadorias (Matos; Reis, 2021). Logo, o Corredor Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile “tem muito a contribuir visto que fará um fluxo comercial mais ágil em trânsito e menor custo operacional. [uma vez que] A gama de produtos exportados de Mato Grosso do Sul para os países asiáticos acompanha, de certa forma, as demandas pelo restante do mundo” (Carvalho; Barbosa, 2022, p. 59).

Barros *et al.* (2020) projetam que o CRB pode possibilitar uma economia de US\$ 70 milhões anuais somente no escoamento de celulose para o continente asiático.

Ainda nesse sentido, segundo Brasil (1971), é imprescindível realizar a modernização das estruturas de comercialização de produtos agrícolas, bem como criar estruturas especializadas de transportes. Uma das melhorias garantidas pelo transporte é a exportação da soja brasileira, que hoje possui um alto custo de exportação (Ojima; Yamakami, 2005).

Além disso, existem problemas no escoamento dessa produção no que se refere à infraestrutura no transporte (Ojima; Rocha, 2005). Por isso, a integração a partir de corredores de transportes contribui para ampliar a competitividade dos produtos junto ao mercado internacional (Lício, 1995).

Segundo Barros *et al.* (2020, p. 115), “o Brasil aparece em primeiro lugar, vendendo grande parte da produção em forma de grão para a China, maior importador que restringe as compras de derivados (óleo e farelo), visando processá-los internamente. [...] Em 2019, as vendas de soja representaram mais de 20% do total exportado pelo estado [...]”.

Percebe-se que a modernização e o refinamento de estruturas de comércio e transporte de produtos agrícolas brasileiros é objeto de debates ao longo das últimas décadas. A expectativa de economia gerada pela implementação do CRB simboliza a urgência das melhorias na infraestrutura logística brasileira.

O alto custo de exportação, um dos gargalos do escoamento da produção agrícola, tem sido central na busca pelas soluções relacionadas ao corredor internacional de comércio aqui estudado. Esses corredores de transportes, no contexto brasileiro e da América do Sul, podem, com efeito, impulsionar a competitividade dos produtos dessas regiões no mercado internacional.

Somente a exportação de algodão pelo estado de Mato Grosso do Sul representou 68% das vendas nacionais em 2021. A Ásia foi a principal importadora do produto, “com destaque para a China (com US\$ 683,7 milhões, ou 28% do total vendido pelo estado) e o Vietnã (com US\$ 434,2 milhões, ou 18% do total) (Barros *et al.*, 2022, p. 7).

Países como Turquia, Bangladesh, Paquistão e Indonésia também se destacaram como importantes compradores de algodão mato-grossense nos últimos anos” (Barros *et al.*, 2022, p. 7). A Ásia, sem dúvida, é um importante destino para os produtos brasileiros. A tabela 1 demonstra como os dados das exportações entre 2022 e 2023 apontam para a ideia de que cada vez mais cresce a demanda por produtos agrícolas brasileiros para essas regiões.

Tabela 1 - Dados de exportações (Brasil - Continente Asiático)

País	Valor das exportações em 2022 (US\$)	Valor das exportações em 2023 (US\$)	Variação (%)
Coreia do Sul	182,438 milhões	213,227 milhões	16,9%
Vietnã	140,812 milhões	210,988 milhões	49,8%
Indonésia	129,514 milhões	203,735 milhões	57,3%

Fonte: adaptado de Palieraqui (2024).

Sabendo que “nos últimos anos, o Brasil se consolidou como o maior fornecedor de carne bovina do mundo e cerca de um terço do rebanho nacional está concentrado na região Centro-Oeste, a principal produtora” (Barros *et al.*, 2020, p. 115), o CRB ao atuar na facilitação desse escoamento pode conduzir o Brasil a se tornar líder em exportação de carne bovina para o continente asiático significando uma ampliação dos horizontes de desenvolvimento econômico do país.

Embora “*Las cifras y proyecciones presentadas en los informes*” demonstrem “*la importancia de esta actividad para la economía, sin embargo, al mismo tiempo, ha sido cuestionada, desde el punto de vista ambiental, por estar asociada a la emisión de gases de*

efecto invernadero, al uso de los recursos naturales y al cambio en el uso de la tierra” (Weber; Marques, 2024, p. 5).

Isso reforça a necessidade de uma visão holística a respeito do CRB, uma vez que, como largamente explorado nesta tese, há legítima preocupação com os impactos ambientais e com os efeitos para as populações locais, dentre elas quilombolas e indígenas.

Nesse sentido, compreendendo a importância da pecuária como atividade econômica brasileira e sul-mato-grossense, Weber e Marques (2024) sugerem que tecnologias e produtos sejam criados, a partir de estudos e experimentos direcionados, no formato de Polos de Inovação em Tecnologias aplicadas à Pecuária de Precisão na área do CRB.

Bitencourt (2021) sublinha que, com a redução da distância, do tempo e dos custos, o Corredor Bioceânico pode proporcionar maior facilidade para o escoamento de carne fresca, refrigerada e congelada, com expectativa de um aumento de produção de quase 24% até 2030. Também se espera que o Brasil possa ocupar a liderança em exportação de carne bovina, dada a redução de custos com logística.

Nesse contexto, vale anotar que “as relações Brasil-China, no marco da cooperação sul-sul, foram se intensificando [...]. No que diz respeito ao comércio exterior, há destaque para os produtos soja, minério de ferro, petróleo, açúcar e pasta de madeira” (Barros *et al.*, 2020, p. 41). Dados de 2023, fornecidos pelo governo do Mato Grosso do Sul traduzem o quanto esse escoamento é cada vez mais promissor (tabela 2).

Tabela 2 - Exportações e importações Mato Grosso do Sul 2002-2023

Indicador	Valor em 2023	Varição em relação a 2022
<i>Exportações totais (US\$)</i>	US\$ 10,517 bilhões	Crescimento de 28,1%
<i>Principais produtos exportados</i>		
Soja	37,50%	Crescimento de 91,18%
Celulose	14,09%	Redução de 2,74%
Milho	-10%	-
<i>Importações totais (US\$)</i>	US\$ 2,952 bilhões	Redução de 10,8%
<i>Principais produtos importados</i>		
Gás natural	61,41%	Aumento de 4,53%
<i>Saldo da balança comercial (US\$)</i>	US\$ 7,5 bilhões	Aumento de 54,3%

Fonte: adaptado de Mato Grosso do Sul (2024).

As projeções se verificam nestes dados recentes. A carne bovina teve 2,2 milhões de toneladas exportadas em 2023, alcançando um valor de exportação de mais de US\$ 8,2 bilhões naquele ano. Nos últimos 15 meses, o Brasil abriu 105 novos mercados desse produto em 50 países diferentes. A China habilitou 38 novas plantas, resultando num salto de 107 para 145 plantas habilitadas, o que gera a estimativa de um acréscimo de R\$ 10 bilhões na balança comercial brasileira, ao longo de 12 meses (Araújo, 2024; Rodrigues, 2024).

Barros *et al.* (2020, p. 119) anotam que quando o assunto é celulose, o Chile aparece como “player relevante”, uma vez que “o país vem ampliando rapidamente a produção de fibras curtas de celulose, a partir do eucalipto”. Dados sobre o investimento da empresa chilena no chamado Vale da Celulose, em Mato Grosso do Sul, trazem os seguintes números: a empresa chilena Arauco pretende investir US\$ 3 bilhões para ativar uma nova planta no município de Inocência, nas proximidades do rio Sucuriú (um dos maiores investimentos privados do Brasil) (Rodrigues, 2023).

Continuando, a expectativa é de que sejam gerados 12 mil empregos durante o pico das obras, com previsão de entrar em operação no primeiro trimestre de 2028; depois de concluída, estima-se que a planta vá empregar 1,8 mil pessoas na área florestal e 550 na operação da fábrica; serão 285 mil hectares de eucaliptos explorados pela Arauco em Inocência e municípios vizinhos; a capacidade de produção da planta por ano está avaliada em 2,5 milhões de toneladas de celulose branqueada (Rodrigues, 2023).

Mais uma vez, o mercado asiático se apresenta como um dos principais destinos de exportações chilenas nesse setor: “tratando-se das vendas chilenas de celulose oriunda de coníferas, o montante exportado pelo país alcançou US\$ 1,12 bilhão, destinados principalmente para China (75,1%), Japão (5%) e Taiwan (4,6%)” (Barros *et al.*, 2020, p. 120).

Outro *player* de destaque na produção de celulose é o Brasil, “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 [...]” (Barros *et al.*, 2020, p. 120).

Informações encontradas no Portal da Celulose dão conta de que em 2022 o Brasil figurava como o maior produtor e exportador mundial de celulose, o que resultou em uma receita naquele ano de R\$ 250 bilhões, em um aumento de 10,9% na produção de fibra de madeira do país, em um crescimento de 22% nas exportações. Destacam-se no setor as empresas

Suzano, Klabin e Arauco e a liderança da China no quesito demanda global por celulose (Brasil lidera..., 2023).

3.3 CONFIGURAÇÃO JURÍDICA

O quadro legal, isto é, a configuração jurídica precisa estar bem construída para a eficaz implementação e gestão de um corredor internacional de comércio. As bases legais devem ser estabelecidas pelas partes interessadas em conjunto, a fim de que fiquem determinados os processos de tomadas de decisão, de funcionamento do corredor, de financiamento das infraestruturas, entre outros (Balbaa, 2022).

Isso ocorre porque, conforme discutido no capítulo 2, a iniciativa de um corredor internacional de comércio não tem seus impactos restritos aos aspectos econômicos; há efeitos sociais, ambientais, de segurança, trabalhistas, culturais, de saúde, entre outros, os quais precisam estar nas mesas de regulamentações jurídicas (Balbaa, 2022).

É a configuração jurídica que irá constituir os fundamentos de desenvolvimento e funcionamento de um corredor internacional de comércio, sendo iniciada quando os países-membros se reúnem para definir quais são os objetivos e os instrumentos de gestão do corredor. Esse alicerce legal é de suma importância para que os países possam estar vinculados ao regramento, proporcionando segurança nas negociações, sobretudo em projetos de ampla magnitude como é o caso do CRB (Balbaa, 2022).

É comum que a configuração jurídica em âmbito internacional se dê com a utilização dos seguintes atos internacionais: Tratado; Convenção; Acordo; Ajuste ou acordo complementar; Protocolo; Memorando de entendimento; Convênio; Acordo por troca de notas (Ministério de Minas e Energia, 2024).

Balbaa (2022, p. 29) explica que “*Legal harmonization is very important to simplify trade and transport processes and increase the efficiency of the logistics system*”. Arnold (2006) em sentido semelhante já discutia a importância da regulação para que os corredores de comércio internacional alcancem seus objetivos de forma ampla, contribuindo verdadeiramente com o desenvolvimento econômico a que se propõem.

No caso do CRB, a Declaração de Assunção, aprovada em 21 de dezembro de 2015, é um marco para os países que compõem o projeto. Diplomatas e técnicos do Cosiplan,

pressionados para definir o desenho do Corredor (uma vez que todos os países queriam que o corredor abarcasse as áreas de seus interesses), decidiram pela declaração como uma maneira de minimizar essa pressão e redirecionar as discussões (Silva, 2022).

Conforme Bertuzzi, Le Bourlegat e Casadei (2024) e Oliveira *et al.* (2024), a Declaração de Assunção se destaca no bojo dos acordos internacionais relacionados à construção do CRB, porque enfatiza a importância da cooperação entre os países envolvidos na iniciativa, abordando as mais diversas questões, desde o tráfego de veículos e pessoas até a preservação ambiental e coube a ela criar em 2015 o Grupo de Trabalho (GT) do Corredor Rodoviário Bioceânico.

Importante anotar que, além da Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos, foi assinada a Declaração de Brasília sobre Corredores Bioceânicos, no ano de 2017, como reafirmação do caráter prioritário da iniciativa e a Declaração Conjunta sobre Cooperação para o Corredor Bioceânico, em 2023, reafirmando os compromissos anteriormente firmados. As três são detalhadas no capítulo 4 desta tese.

3.3.1 O problema da burocracia aduaneira e o impacto das mudanças políticas locais no desenvolvimento do projeto

Na subseção 3.1.1, citamos a burocracia aduaneira como ponto relevante de discussão. Esta subseção é destinada a aprofundá-la. Em geral, “a burocracia aduaneira está entre os principais entraves da atividade das empresas exportadoras”, conforme explicação de Lohbauer (2014, p. 65). Nessa perspectiva, “o ponto fundamental para se avaliar o sentido da burocracia aduaneira é a relação da eficiência e necessidade de controle de entrada e saída de mercadorias em relação à urgência de operação das empresas” (Lohbauer, 2014, p. 65).

Para Arnold (2006), a burocracia procedimental tem colocado em risco a eficiência dos corredores de comércio. Ele explica que: “*Greater efficiency in border clearance has been achieved through simplification of procedures, greater transparency in implementing these procedures and providing better information to the public on these procedures*” (Arnold, 2006, p. 58).

A gestão eficaz dos corredores de comércio internacional passaria, então, na visão de Arnold (2006), por quatro caminhos: eficiência do desembaraço aduaneiro; interoperabilidade; simplificação de procedimentos aduaneiros; redução de burocracia. Acrescente-se a aplicação do modelo “centro-periferia” (Bernal-Meza, 2016), que coloca os corredores de comércio em

perspectiva histórica, notadamente no que diz respeito à América do Sul e sua estrutura produtiva.

Nessa conjuntura, *“administrar un corredor comercial y de transporte se acepta cada vez más como un componente necesario, ya que hay numerosas partes involucradas que requieren coordinación para llevar a cabo la implementación de un corredor y garantizar que opere eficientemente”* (Franco et al., 2023, p. 7).

Não por outro motivo, *“the issue of simplification and streamlining of customs procedures between Brazil, Paraguay, Argentina, and Chile must be resolved simultaneously with the execution of physical works to ensure the implementation of the land road route that connects the Brazilian South-Central to Chilean ports”*, conforme argumentam Bertuzzi, Le Bourlegat e Casadei (2024, p. 8).

Bertuzzi, Le Bourlegat e Casadei (2024) também argumentam pela necessidade de modernização de postos de pedágio, com a finalidade de simplificar os pagamentos, utilizando para isso um sistema de pagamento único ou de pagamentos eletrônicos.

O crescimento da economia, considerando que *“la evolución de los corredores económicos ha ido reemplazando el enfoque de polos de crecimiento, con el objetivo de promover el desarrollo a través de la infraestructura física y funcional para conectar a regiones comercial e institucionalmente”* (Franco et al., 2023, p. 6), alinhado com o desenvolvimento sustentável, dá o contorno para que o Corredor Rodoviário Bioceânico organize suas atividades produtivas, passando pelas questões trabalhistas, humanitárias e ambientais, *“daí a importância de discutir o assunto em todos os seus aspectos, gargalos e implicações, uma vez que o desenvolvimento econômico precisa estar associado ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) (Miranda; Friede; Avelar, 2019, p. 212).*

Por essa razão, diz-se que o CRB tem o potencial de, além de transformar as economias locais (em especial, de Porto Murtinho, MS), impactar significativamente a dinâmica local, o que demandará proatividade dos governos locais e parcerias de viabilização do projeto. Os desafios políticos emergem numa situação em que é preciso conciliar esse crescimento econômico que, devido ao tamanho do projeto, não fica restrito a si mesmo (Bertuzzi; Le Bourlegat; Casadei, 2024; Miranda; Friede; Avelar, 2019).

Em estudo a respeito da mobilidade na conjuntura do CRB, Bertuzzi, Le Bourlegat e Casadei (2024) se referem ao “modelo T” o qual tem como objetivo prever como a ação em

uma área afeta as demais áreas, de modo a auxiliar na percepção de perdas e ganhos e na criação de políticas públicas e assim conseguir gerir os impactos acima mencionados.

Consequentemente, levando em conta que o CRB torna propício que as pessoas se movimentem, é preciso assegurar essa liberdade de locomoção, via criação de espaços comuns entre os países envolvidos. A mobilidade é tida como parte inafastável do processo de integração, o que também requer coordenação política (Nogueira; Camargos; Almeida, 2024).

Da mobilidade também podem recorrer impactos relevantes que exigem uma gestão atenta e articulada. Fernandes, Urquiza e Cruz (2024), sobre o tema, listam algumas possibilidades, como a potencial exploração de recursos humanos e desafios relacionados à informalidade laboral, à baixa remuneração e a riscos de ocorrência de trabalho escravo.

As prováveis influências nas práticas e nas tradições de cada povo, as variações de capacitação profissional (com risco de que se transfira para os cidadãos a responsabilidade de capacitação) também são listados por Fernandes, Urquiza e Cruz (2024) ao tratar de impactos políticos e sociais.

Destacada a importância estratégica e os desafios para a operacionalização do CRB, ficou evidente que, além de questões logísticas, o projeto enfrenta obstáculos que criam incertezas e dificuldades para os Estados-membros e operadores privados, comprometendo seu funcionamento pleno. O estudo de sua configuração jurídica demonstrou a necessidade de um arcabouço normativo mais eficiente para garantir a segurança jurídica de sua operação e o sucesso a longo prazo.

O capítulo 4, por esta razão, expande a discussão, ao propor soluções normativas para a viabilização eficaz dos corredores, em especial do Corredor Rodoviário Bioceânico. A partir da análise dos problemas identificados, o enfoque será na adaptação e uniformização das legislações, de modo a criar uma estrutura jurídica mais clara e eficiente.

Além disso, como se verá, será proposto um modelo de tratado internacional para garantir a operacionalização dos corredores de maneira integrada, com atenção às características discutidas até aqui, para proporcionar não apenas segurança jurídica, mas também condições para que esses projetos avancem de forma sustentável e benéfica para toda a região.

4 ADAPTAÇÕES NORMATIVAS NECESSÁRIAS PARA A OPERAÇÃO DOS CORREDORES RODOVIÁRIOS BIOCEÂNICOS

No capítulo anterior, se buscou compreender os desafios operacionais enfrentados pelo Corredor Rodoviário Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile, destacando a importância de uma infraestrutura robusta e interconectada.

Identificou-se que, apesar dos avanços em termos de construção e melhorias das estradas e pontes, ainda há uma série de obstáculos que comprometem a eficiência logística e a competitividade do corredor, entre eles, a desarmonia normativa e a burocracia excessiva emergem como os principais entraves que necessitam de uma abordagem coordenada e sistêmica para serem superados.

Dando continuidade à análise, o quarto capítulo foca nas adaptações normativas necessárias para a operação eficaz dos corredores rodoviários bioceânicos e explora com maior profundidade as medidas que precisam ser adotadas para harmonizar as legislações aduaneiras, sanitárias e de transporte entre os países envolvidos, bem como a necessidade de integração tecnológica e a criação de um marco regulatório claro e uniforme.

Além disso, aborda-se a importância de compromissos vinculantes, de mecanismos de solução de controvérsias e do estabelecimento de um fundo de investimento conjunto, com vistas a assegurar a sustentabilidade e a eficácia a longo prazo do corredor.

Já se verificou que a efetivação de projetos como os dos corredores rodoviários bioceânicos exige uma complexa articulação entre os países envolvidos, sendo indispensável o estabelecimento de uma base normativa sólida que sustente a cooperação jurídica³³ entre eles, embora num formato que difira daquela buscada na instalação de blocos econômicos, já que esta se mostra menos burocrática e mais específica do que aquela.

³³ “Cooperação jurídica internacional, que é a terminologia consagrada, significa, em sentido amplo, o intercâmbio internacional para o cumprimento extraterritorial de medidas processuais do Poder Judiciário de um outro Estado. Tradicionalmente também incluir-se-ia nessa matéria o problema da competência internacional. Além disso, hoje há novas possibilidades de uma atuação administrativa do Estado nessa matéria, em modalidades de contato direto entre os entes estatais. O fluxo de atos de cooperação jurídica internacional intensificou-se nos últimos anos pelos fatores já mencionados, com especiais reflexos na área penal. No entanto, essa prática já era conhecida do judiciário brasileiro desde o império. No plano internacional, a cooperação jurídica tem sido objeto de negociações visando o estabelecimento de regras uniformes para a matéria, para serem utilizadas pelos países. Essas normas, de origem internacional, são convenientes porque garantem maior rapidez e eficácia ao cumprimento das medidas provenientes de outro país ou endereçadas ao estrangeiro” (Araujo, 2008, p. 40).

Nesse contexto, a cooperação jurídica se manifesta como um pilar essencial para garantir a coordenação entre diferentes sistemas legais, assegurando que as normas aplicáveis estejam em consonância com os objetivos comuns do projeto, e, por isso, o Poder Legislativo dos Estados envolvidos deve desempenhar papel de criação e adaptação das legislações necessárias para a viabilização de tais projetos, o que é especialmente relevante quando se considera a necessidade de uma integração normativa que vá além das fronteiras nacionais, estabelecendo diretrizes e padrões que possam ser seguidos por todos os Estados-membros do corredor bioceânico.

A criação de um tratado de operacionalização do corredor, que será detalhado nos tópicos seguintes, deve ser, portanto, fundamentada em uma cooperação jurídica robusta, que assegure o adensamento das legislações e promova a eficiência e a segurança jurídica necessária para a implementação do projeto.

A integração normativa, que deverá ser assumida no texto do tratado que se estudará a seguir, requer que os Estados ajustem suas legislações para torná-las compatíveis com os objetivos do corredor bioceânico, e a maior atenção, portanto, deve residir em conciliar as particularidades de cada sistema jurídico nacional com a necessidade de um regime normativo comum que atenda aos interesses de todos os Estados envolvidos.

4.1 MECANISMOS DE INTEGRAÇÃO NORMATIVA NO CONTEXTO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO: APROXIMAÇÃO, COORDENAÇÃO, HARMONIZAÇÃO E UNIFICAÇÃO LEGISLATIVA

Compreende-se que a integração no âmbito dos Corredores Rodoviário Bioceânico deve partir de uma lógica transnormativa do direito internacional³⁴ e envolver processo de alinhamento das legislações nacionais dos Estados-membros para garantir o funcionamento eficiente dessas rotas, sendo que, para isso, a integração normativa se torna um elemento essencial.

³⁴ Para Wagner Menezes, “Na relação transnormativa, as normas são produzidas no plano internacional e influenciam no sistema normativo interno, seja contribuindo para com o sentido normativo ou interpretativo de uma norma ou princípio, ou dando a dimensão conceitual de uma determinada regra, por ela ter sido projetada no plano internacional, no ambiente de conferências internacionais, resultado de debates e reflexões” (2023, p. 463).

Além disso, anota-se que, idealmente, não se pretende propor a busca da operacionalização do Corredor a partir de uma relação de transposição de normas³⁵, já que estas se redigirão e serão consolidadas em negociações entre as partes e não em bloco redigido por organização internacional para adoção integral e sem discussão por parte seus membros.

A internalização das normas propostas deve, portanto, partir da adoção de mecanismo de adensamento normativo próprio, que permita uma negociação conjunta e que seja apropriado para adequar a vigência do que seja pactuado em todos os Estados-membros.

Importante reconhecer, antes de prosseguir, que o processo de integração que será proposto nesta tese para viabilizar a implementação eficaz do Corredor Rodoviário Bioceânico não deve ser confundido com a proposta de uma nova organização internacional ou de um novo bloco econômico³⁶, já que, apesar de se apropriar de alguns elementos tipicamente abordados nestes formatos de estruturação, o que se proporá é justamente uma solução mais rápida e menos onerosa para adequar o processo já existente a regras mais viáveis.

Nesse sentido, se verificará que referido adensamento poderia ser alcançado, segundo a doutrina, por meio de alguns mecanismos: a aproximação, a coordenação, a harmonização ou a unificação legislativa, sendo que cada um deles apresenta características distintas, implicações específicas para a soberania dos Estados envolvidos e desafios próprios na implementação³⁷.

³⁵ “A relação de transposição é caracterizada pelo deslocamento de uma normativa internacional para o direito interno para consecução de objetivos e metas pactuados, mas sem rigor metodológico, nem como se dará, fazendo com que diferentes instâncias importem o bloco conceitual e todo seu conteúdo, mas com outra lógica normativa possível e adequada aos seus objetivos, para consecução de metas estabelecidas por foros internacionais” (MENEZES, 2023, p. 467).

³⁶ A busca por uma solução que não passe pela criação de uma nova e complexa estrutura se dá pelo reconhecimento de que o caminho para a elaboração de um bloco econômico é longo, complexo e depende de amplas reformas normativas que devem ser distribuídas ao longo dos anos e do amadurecimento da relação estabelecida. Além disso, compreende-se não ser necessária tal iniciativa, considerando que o Corredor Rodoviário Bioceânico operará em localidade determinada e afetará aspectos específicos da economia e das relações políticas entre os Estados-membros, não possuindo a mesma abrangência que um bloco econômico.

³⁷ “Com a inevitável formação de relações jurídicas no âmbito internacional, há necessidade de regulação coesa. Nesse sentido, a aproximação das ordens jurídicas envolvidas em blocos de integração é meio indispensável na construção do seu direito. Contudo, para tratar da questão é imperioso precisar o significado dos conceitos abordados, já que há confusão no uso doutrinário dos termos “aproximação”, “coordenação”, “harmonização”, “uniformização” e “unificação” de legislações” (GOMES, 2012, p. 6240).

4.1.1 Aproximação legislativa: entre coordenação e harmonização

A aproximação normativa é o termo utilizado, de forma geral, para os movimentos realizados entre diferentes Estados no sentido de confluir normas num sentido comum, podendo estes movimentos acontecerem em diferentes níveis de integração a depender dos interesses das partes que negociam³⁸.

Dentro dessa classificação, encontram-se os mecanismos da coordenação e da harmonização legislativa, sendo que a coordenação é frequentemente o primeiro passo no processo de integração normativa entre países e trata-se de um mecanismo pelo qual os Estados ajustam suas legislações internas para que se tornem mais compatíveis entre si, sem, contudo, exigir uma uniformização completa³⁹.

Essa abordagem é particularmente útil quando os Estados desejam manter alto grau de soberania legislativa, mas reconhecem a necessidade de eliminar barreiras normativas que possam dificultar a cooperação transfronteiriça, em especial no caso em estudo, dos corredores bioceânicos.

No Corredor Rodoviário Bioceânico, que passará por Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, a coordenação legislativa já desempenha relevante papel, pois para que o Corredor funcionasse de forma eficiente, foi necessário garantir, desde o início dos estudos para definição de sua rota, que as legislações dos países envolvidos fossem suficientemente compatíveis para evitar obstáculos no fluxo de mercadorias e serviços.

Exemplos práticos de coordenação legislativa incluem a demonstração inicial de interesse na adaptação de procedimentos aduaneiros, o que pode facilitar a movimentação de cargas entre os países, diminuindo a necessidade de inspeções e certificações redundantes, e a elaboração de novas normas técnicas e regulamentos de transporte, ajustes que não alteram diretamente as legislações nacionais, mas são relevantes para garantir que se mantenham os interesses nas operações do projeto.

³⁸ Segundo Joseli Fiorin Gomes, “[...] deve-se esclarecer que a aproximação legislativa significa compatibilizar ordens jurídicas nacionais em prol de escopos compartilhados, pela vocação internacional das relações humanas, balizadas pelo direito. Nesse viés, trata-se de conceito amplo, conformando-se em gênero, do qual são espécies a coordenação e a harmonização” (2012, p. 6240).

³⁹ “A coordenação difere da harmonização em termos de amplitude, consistindo esta em processo mais abrangente do que aquela. Isso porque tem como objeto suprimir ou atenuar as assimetrias entre as disposições legislativas internas, na medida em que o exija o funcionamento do bloco econômico” (Gomes, 2012, p. 6241).

No entanto, a coordenação também apresenta limitações, pois, ao preservar alto grau de soberania legislativa, os Estados podem manter diferenças normativas que, embora reduzidas, ainda podem criar obstáculos à operacionalização plena do Corredor.

Essas diferenças podem se manifestar em áreas críticas, como normas ambientais, padrões de segurança e direitos trabalhistas, gerando incertezas e ineficiências que podem comprometer a funcionalidade da iniciativa. A pretensão do estabelecimento de uma via através da Bolívia, por exemplo, foi logo descartada por falta de coordenação da legislação daquele país com as dos outros Estados-membros, como visto no capítulo anterior.

Além disso, a falta de uniformidade pode resultar em respostas divergentes a problemas mais recentes, como a necessidade de adaptação às mudanças climáticas ou à introdução de novas tecnologias de transporte.

Portanto, enquanto a coordenação legislativa é um passo necessário e pragmático na integração normativa, ela pode não ser suficiente para garantir o nível de coesão exigido para o pleno sucesso de um projeto de integração tão ambicioso como o Corredor Rodoviário Bioceânico que, para superar essas limitações.

A harmonização legislativa, por outro lado, para além da simples coordenação, representa um avanço, pois, neste modelo, os Estados buscam alinhar suas legislações a um padrão comum, estabelecendo normas similares ou idênticas em áreas específicas, sem, contudo, exigir a completa unificação das legislações, podendo ser considerada uma forma intermediária de integração normativa, que equilibra a necessidade de coesão com a preservação da autonomia legislativa dos Estados.

O conceito de harmonização legislativa aqui adotado, ressalta-se, conforme explica Gomes, não é unânime na doutrina, mas parece ser o mais adequado para categorizar os mecanismos identificados como relevantes à operacionalização do Corredor Rodoviário Bioceânico⁴⁰.

Nesse contexto, a harmonização legislativa, se conseguida, pode ser de particular importância em áreas críticas como a regulação dos veículos de transporte de mercadorias, as

⁴⁰ Ainda, a harmonização pode ser compreendida em sentido amplo e estrito. Em sentido amplo, refere-se à adoção de medidas para redução ou eliminação de divergências entre normas internas, resultando na coexistência afinada de sistemas autônomos e independentes; em sentido estrito, compreende as medidas voltadas para eliminação de conflitos entre regras de sistemas nacionais distintos, para promover a coexistência de regras de mesmo sentido. Contudo, não há, na doutrina, pleno consenso acerca do conceito de harmonização (Gomes, 2012, p. 6241).

normas de segurança nas estradas e os procedimentos alfandegários, mas ainda não suficiente para o sucesso do projeto estudado.

Por exemplo, a adoção de padrões comuns para a emissão de gases poluentes pelos veículos que circulam no Corredor pode ajudar a mitigar os impactos ambientais do projeto, embora eventuais modificações internas de uma ou outra legislação possam interromper a dinâmica da harmonização, já que este modelo não apresenta centralização na gestão destas regras.

4.1.2 Uniformização legislativa: um caminho possível

A uniformização legislativa⁴¹ pode ser considerada mais aprofundada do que a harmonização, por, justamente, possibilitar a adoção de normas comuns de forma uniforme, e que pode ser implementada por meio de tratados e acordos multilaterais, como o que será apresentado nos próximos tópicos deste trabalho, nos quais os Estados se comprometem a adaptar suas legislações a padrões mutuamente acordados.

Esse processo, embora mais aprofundado do que os anteriormente apresentados, oferece vantagens significativas ao reduzir as discrepâncias normativas entre os Estados, minimizando barreiras regulatórias e facilitando a cooperação transfronteiriça, o que tem potencial para promover uma maior eficiência operacional.

Além disso, a uniformização legislativa pode contribuir para a criação de um ambiente regulatório mais previsível, de modo a atrair investimentos e garantir um desenvolvimento sustentável para o projeto do Corredor. Contudo, a uniformização tende a apresentar mais dificuldades de implementação do que a coordenação ou a harmonização, já que a disparidade entre as legislações nacionais pode dificultar o processo de alinhamento normativo.

Ademais, a resistência à perda de autonomia legislativa pode ser um obstáculo significativo e, se adotada de forma inadequada, gerar instabilidade política e ruídos nas relações estabelecidas entre os Estados-membros. Para que isso não ocorra, é essencial que os Estados envolvidos estejam dispostos a criar um ambiente propício para negociar e fazer

⁴¹ “A uniformização é o conjunto de disposições legislativas adotadas pelos Estados para submissão de certas relações jurídicas a uma mesma regulamentação. Ou seja, trata-se do “procedimento pelo qual diversos legisladores adotam uma norma formulada do mesmo modo, ou um único legislador introduz em vários ordenamentos normas formuladas de modo idêntico” (Gomes, 2012, p. 6241).

concessões, a partir do reconhecimento de que os benefícios de uma maior coesão normativa superam os custos de ceder parte de sua autonomia legislativa.

A uniformização legislativa, por criar um quadro normativo mais consistente e previsível, pode também desempenhar um papel importante na promoção da segurança jurídica, que é importante para o sucesso de qualquer projeto integracionista.

Ao garantir que as normas aplicáveis ao longo do Corredor sejam compatíveis e coerentes, os Estados podem reduzir, por consequência, as incertezas e os riscos associados às operações transfronteiriças, promovendo um ambiente mais favorável ao comércio e ao investimento.

4.1.3 Unificação legislativa: integração profunda, porém improvável

A unificação legislativa, por fim, representa o nível mais alto de integração normativa, onde os Estados-membros adotariam um conjunto único de normas em áreas específicas, substituindo as legislações nacionais por uma legislação comum, algo geralmente reservado para áreas onde a uniformidade normativa é essencial para o funcionamento eficaz da integração regional⁴².

Esse processo pode ser visto como uma forma de “ceder soberania para ganhar soberania”, onde os benefícios de uma maior coesão normativa e de uma integração mais profunda superariam os custos da perda de controle sobre certas áreas de política pública, mas que exigiria, para adoção, um alto nível de confiança mútua.

No âmbito do Corredor Rodoviário Bioceânico, a unificação legislativa poderia ser aplicada, possivelmente, em setores onde a eficiência operacional depende de uma uniformidade rigorosa, como nas normas técnicas para transporte de cargas e nas regulamentações sobre segurança rodoviária.

A adoção de uma legislação única garantiria que todos os países participantes operassem sob o mesmo conjunto de regras, eliminando completamente as barreiras normativas e facilitando a integração plena, com a criação de uma base normativa homogênea.

⁴² “Já unificação constitui processo mais intenso, por representar a adoção de legislação única. Isto é, “consiste na criação de uma norma única, aplicada sob os cuidados de autoridades pertencentes a uma única pirâmide, [...], destinada a substituir uma pluralidade de normas divergentes e autônomas” (Gomes, 2012, p. 6242).

Entretanto, a unificação legislativa é a mais complexa dentre os mecanismos apresentados, já que requer um compromisso político robusto, um alto nível de confiança mútua entre os Estados e a criação de instituições supranacionais capazes de garantir a aplicação uniforme das normas e a resolução de conflitos, o que pode tornar o processo de unificação legislativa longo e politicamente delicado, como ocorreu em algumas das diferentes tentativas estudadas na primeira parte deste trabalho.

Embora esse mecanismo represente o caminho mais ambicioso e potencialmente mais eficaz para a integração, também demanda o maior esforço em termos de negociação política e ajuste institucional, o que não parece ser uma solução viável para a proposta do Corredor Rodoviário Bioceânico, que se pretende ver em funcionamento já nos próximos anos.

A necessidade de adotar um conjunto único de normas, em que os Estados renunciem parte de sua autonomia legislativa em favor de uma governança supranacional parece mais distante no atual momento político vivenciado na América do Sul, já que forças políticas antagônicas dominam discursos que variam muito em forma e conteúdo, e dificilmente formariam consenso, ao menos na atual situação, sobre tema tão complexo.

4.1.4 Relação jurídica no âmbito do Corredor Rodoviário Bioceânico

A estrutura da relação jurídica entre os Estados-membros do Corredor Rodoviário Bioceânico dependerá, portanto, do grau de integração normativa que decidirem adotar, sendo que se os países optarem pela coordenação legislativa, o que, entende-se, acontece atualmente, a relação jurídica será marcada por alto grau de flexibilidade, onde cada Estado poderá manter uma autonomia significativa sobre suas normas.

Essa abordagem, embora mais simples de implementar, pode resultar em um processo de integração demasiadamente fragmentado, com potenciais ineficiências decorrentes das diferenças normativas que persistam entre os Estados.

A escolha pela harmonização legislativa, por outro lado, exigiria dos países uma maior disposição para ajustar suas normas nacionais, resultando em uma relação jurídica mais coesa, ao buscar a compatibilidade normativa, sem que os Estados-membros do projeto precisem abrir mão, completamente, de sua soberania legislativa.

A simples busca pela harmonização, contudo, também não parece ser suficiente para suprir o necessário à operacionalização a longo prazo do Corredor Rodoviário Bioceânico, pelas razões já elencadas anteriormente, que incluem a falta de centralização no estabelecimento e controle das normas adotadas.

A uniformização, por outro lado, embora seja um processo mais desafiador do que a coordenação e a harmonização legislativas, oferece vantagens significativas, incluindo a criação de um ambiente regulatório mais previsível e seguro para o comércio e o investimento e, para o contexto do Corredor Rodoviário Bioceânico, é o mecanismo que apresenta uma melhor relação entre custo político e benefícios atingidos.

Isto porque, a centralização das novas normas no tratado constitutivo que será proposto a seguir, deve garantir que elas sejam elaboradas com base num compromisso assumido de forma mútua, a partir do estabelecimento de mecanismos de gestão e controle que mantenham em funcionamento a dinâmica proposta, mesmo que divergências políticas ou governamentais surjam com o passar do tempo.

Finalmente, a adoção da da unificação legislativa, que poderia criar uma relação jurídica de maior coesão e interdependência entre os países participantes parece, como mencionado anteriormente, ao menos no atual contexto político e social da América do Sul, uma possibilidade distante.

Nos capítulos anteriores, inclusive, foram apresentadas as razões pelas quais abordagens mais ousadas e que buscaram maiores níveis de integração em processos de elaboração de novas organizações internacionais acabaram por fracassar ou foram preteridas em relação a propostas de implementação mais ágeis e menos custosas.

Sendo assim, o que se buscará apresentar nas próximas páginas deste capítulo é justamente uma proposta de uniformização legislativa que seja inovadora, ao passo que não seja tão disruptiva a ponto de causar desinteresse dos Estados-membros e dos operadores privados que utilizarão o Corredor Rodoviário Bioceânico.

Partindo desta proposta, verifica-se que, no decorrer do desenvolvimento do projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico, diversos tratados e memorandos de entendimento foram assinados para estabelecer os fundamentos legais e operacionais necessários para sua implementação, sendo que alguns deles ditaram o tom do planejamento e balizaram seu desenvolvimento.

4.2 OS TRATADOS FIRMADOS PARA A OPERACIONALIZAÇÃO DO PROJETO

Entre os principais documentos firmados no âmbito da iniciativa, estão a Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos, firmada em 2015, a Declaração de Brasília sobre Corredores Bioceânicos, de 2017, e a mais recente Declaração Conjunta sobre Cooperação para o Corredor Bioceânico, assinada em 2023.

Embora todas busquem, a partir de diferentes abordagens, viabilizar a operacionalização do Corredor Rodoviário Bioceânico, nenhuma delas, nem seu conjunto, trouxe um arcabouço satisfatório de elementos úteis a um funcionamento eficiente deste projeto, conforme se demonstra a seguir.

4.2.1 Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos (2015)

Como visto anteriormente, a Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos foi assinada em 21 de dezembro de 2015, durante a XLIX Reunião Ordinária do Conselho do Mercado Comum e Cúpula de Chefes de Estado do MERCOSUL e Estados Associados, realizada em Assunção, Paraguai. Os presidentes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile firmaram este documento com o objetivo de impulsionar a criação do Corredor Rodoviário Bioceânico e o documento foi considerado o primeiro grande passo rumo à concretização de um projeto desta espécie.

O documento criou um grupo de trabalho para viabilizar estudos técnicos e propor ações concretas para a implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico e, a partir deste, houve a distribuição de funções para a definição de requisitos técnicos e operacionais necessários para o corredor.

Esta declaração, contudo, até mesmo por seu caráter inaugural em relação à implantação do projeto, não foi muito além de uma carta conjunta de intenções e, em razão de seu caráter sucinto, não trouxe definições que pudessem garantir a operacionalização eficiente do projeto, nem mesmo datas precisas para que isso ocorresse.

4.2.2 Declaração de Brasília sobre Corredores Bioceânicos (2017)

Firmada pelos representantes dos quatro países membros do projeto, em 21 de dezembro de 2017, este documento reforçou o compromisso dos estados em acelerar as ações para a implementação do corredor, além de destacar a importância da integração produtiva e do desenvolvimento regional e de estabelecer diretrizes para a cooperação técnica e financeira entre os países.

O documento enfatiza a necessidade de concluir importantes obras de infraestrutura, como rodovias, pontes e ferrovias, para garantir a conectividade entre os oceanos Atlântico e Pacífico, já que a construção e modernização dessas infraestruturas são vistas como essenciais para facilitar o transporte multimodal e reduzir os custos logísticos.

Este documento complementa a Declaração de Assunção de 2015 e, dentre seus destaques, firma o compromisso dos quatro países na adoção do Sistema Informatizado de Trânsito Internacional (SINTIA)⁴³ e “na criação de uma plataforma eletrônica e outros instrumentos que permitam assegurar o rastreamento da carga ao longo do corredor e o monitoramento dos processos aduaneiros, a partir da compatibilidade de informações, segundo o modelo de dados proposto pela Organização Mundial de Aduanas (OMA)” (Ministério das Relações Exteriores, 2017).

A Declaração de Brasília buscou consolidar o que havia sido posto pela Declaração de Assunção e reafirmou seus compromissos, com o incremento de um dispositivo que abordou brevemente a necessidade da adoção de sistemas de uniformização de informações.

O objetivo de implantação de referidos sistemas, contudo, não veio acompanhado, na declaração, de etapas a serem adotadas ou do estabelecimento de prazos para início do funcionamento de referidos sistemas nos países envolvidos, o que prejudica a previsibilidade e o acompanhamento do grau de implementação das medidas, sendo possível afirmar que há um lapso de informação a este respeito por parte dos governos dos quatro países.

⁴³ O Sistema Informatizado de Trânsito Internacional (SINTIA) é uma plataforma tecnológica desenvolvida para facilitar e monitorar o trânsito de mercadorias entre os países membros do Mercosul. O sistema integra informações aduaneiras, de transporte e logísticas, permitindo a gestão e o rastreamento em tempo real das cargas em trânsito (Como a tecnologia..., 2023).

4.2.3 Declaração Conjunta sobre Cooperação para o Corredor Bioceânico (2023)

Assinada durante a Conferência das Nações Unidas sobre o Clima (COP28)⁴⁴ em Dubai, em dezembro de 2023, este acordo buscou tratar da cooperação com setores privados para acelerar a atividade econômica e fortalecer as relações comerciais entre os países membros do projeto. A declaração também reforçou o compromisso dos estados em harmonizar suas legislações e adotar práticas de desenvolvimento sustentável.

Ponto importante foi a participação, no acordo, dos Emirados Árabes Unidos, cuja colaboração se deu a partir do compromisso firmado pelo país com a atração de investimentos privados que auxiliem na aceleração da concretização do corredor e início de seu funcionamento.

A declaração enfatizou a importância da cooperação com os setores privados para acelerar a atividade econômica e as partes se comprometeram a buscar oportunidades de investimento que beneficiem todas as nações envolvidas no projeto, promovendo um ambiente favorável para o comércio e o turismo.

Um dos focos do acordo foi atrair investimentos internacionais, particularmente dos Emirados Árabes Unidos, para financiar e desenvolver as infraestruturas necessárias, como a construção e modernização de estradas, pontes e instalações logísticas ao longo do corredor (Andrade, 2023).

Além de promover o comércio, a declaração visou fortalecer as relações sociais entre os países, a partir da reafirmação do compromisso com a mobilidade de pessoas e mercadorias e abordou a sustentabilidade ambiental, ao destacar a necessidade de práticas de desenvolvimento que minimizem o impacto ao meio ambiente, tema considerado bastante relevante, dado o contexto da COP28, onde o documento foi firmado, em que a mudança climática e a sustentabilidade foram temas centrais.

A declaração representa o marco mais recente na busca pela consolidação do projeto, a partir da busca ativa de parceiros internacionais com interesse em explorar comercialmente a

⁴⁴ A Conferência das Nações Unidas sobre o Clima (COP28) foi um evento global realizado em 2023 em Dubai, que reuniu líderes mundiais, cientistas, ativistas ambientais e representantes do setor privado para discutir e implementar ações contra as mudanças climáticas. O principal objetivo da COP28 foi avaliar o progresso desde o Acordo de Paris e intensificar os esforços globais para reduzir as emissões de gases de efeito estufa, promover a transição para energias renováveis e fortalecer a resiliência das comunidades vulneráveis aos impactos climáticos.

estrutura, que está em vias de finalização e início da operação. O texto assinado, apesar disso, se soma aos documentos anteriores ao não focar diretamente nos mecanismos necessários para uma operacionalização eficiente do Corredor Rodoviário Bioceânico, já que tratou, em maior parte, da adoção de parcerias que possibilitem a conclusão da estrutura física da rota e em temas conexos a este, sem abordar de forma aprofundada outros aspectos.

Resta claro, portanto, que, apesar de haver o conhecimento por parte dos países membros, das deficiências que ainda precisam ser superadas para uma operacionalização eficiente do projeto, estes continuam se debruçando sobre aspectos relacionados à estruturação física da rota e pouco avançaram no sentido de estabelecer compromissos e prazos que envolvam os temas pertinentes à iniciativa.

4.3 A INVIABILIDADE DO TRATAMENTO JURÍDICO ATUALMENTE ADOTADO PARA A OPERACIONALIZAÇÃO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO

No capítulo 2, minudenciamos as diversas pontas que existem para que um corredor internacional de comércio funcione plenamente. Nesta subseção, aplicamos os conhecimentos levantados para melhor compreender o CRB Brasil-Paraguai-Argentina-Chile.

Apesar dos avanços alcançados através dos tratados supramencionados, o tratamento jurídico atualmente adotado apresenta diversas inviabilidades que comprometem a operacionalização eficiente do Corredor Rodoviário Bioceânico, ao passo que se não forem abordadas e adequadamente solucionadas pelos países membros, corre-se o risco de que o projeto não atinja os objetivos inicialmente traçados e se torne apenas uma iniciativa sem aplicabilidade prática que padeça, após algum tempo, de um abandono por parte de seus potenciais operadores e beneficiários.

4.3.1 Desarmonia normativa

O primeiro aspecto relevante a ser abordado a respeito deste ponto são as significativas diferenças nas legislações aduaneiras, de transporte e de segurança entre os países envolvidos no Corredor Rodoviário Bioceânico.

Cada país possui regulamentos distintos que não estão harmonizados, o que dificulta a implementação de procedimentos padronizados e integrados. Essa diversidade normativa impede a criação de um fluxo contínuo e eficiente de mercadorias e pessoas, exigindo que transportadores e operadores logísticos adaptem-se a diferentes conjuntos de regras em cada fronteira. Isso não apenas aumenta a complexidade das operações, mas também eleva o risco de erros administrativos e violações involuntárias das normas locais.

Além das discrepâncias legais, a desarmonia normativa gera atrasos significativos nas operações logísticas ao longo do corredor. A necessidade de múltiplas verificações e aprovações em cada país resulta em longos tempos de espera nos postos de controle aduaneiro, afetando diretamente a pontualidade das entregas.

Esses atrasos são exacerbados pela falta de integração tecnológica entre os sistemas de gerenciamento aduaneiro dos países, que ainda dependem de processos manuais e documentação física, além da ausência de um sistema informatizado e unificado para o controle de cargas e rastreamento de mercadorias, o que aumenta a ineficiência e a incerteza nas operações transfronteiriças.

Essa desarmonia normativa aumenta significativamente os custos operacionais para as empresas que utilizarão o corredor e a necessidade de conformidade com múltiplas regulamentações exige investimentos adicionais em treinamento, tecnologia e processos de *compliance*. Isso forçaria os operadores privados a arcar com despesas extras para garantir que suas operações estivessem de acordo com as exigências legais de cada país, o que reduziria sua competitividade no mercado internacional.

Além disso, os custos indiretos, como os decorrentes de atrasos e interrupções nas cadeias de suprimentos, afetariam negativamente a viabilidade econômica do corredor, o que torna clara a necessidade de uniformização normativa entre os países envolvidos.

4.3.2 Burocracia excessiva

A complexidade dos processos burocráticos nos postos de controle aduaneiro dos países membros do projeto é outro aspecto que representa importante obstáculo em potencial para a eficiência do Corredor Rodoviário Bioceânico.

As atividades logísticas de operadores que atuam em mais de um destes países são frequentemente interrompidas por longos tempos de espera, causados pela necessidade de múltiplas verificações e autorizações em cada ponto de fronteira. Esse excesso de burocracia não apenas retarda o fluxo de mercadorias, mas também cria ambiente para a ocorrência de erros administrativos, que podem resultar em penalidades financeiras e atrasos adicionais.

Além dos longos tempos de espera, a atual falta de integração entre os sistemas de gerenciamento aduaneiro dos países do Corredor Rodoviário Bioceânico agrava ainda mais a situação, já que, atualmente, cada país opera com seu próprio sistema de controle, o que impede uma visão unificada e coordenada das operações de transporte e logística.

Essa falta de integração significa que informações e documentos precisam ser processados repetidamente em cada fronteira, aumentando a carga de trabalho para os operadores logísticos e os funcionários aduaneiros, pois a duplicação de esforços e a necessidade de conformidade com múltiplos sistemas aumentam a probabilidade de inconsistências operacionais.

Embora haja menções a uma necessidade de unificação de sistemas aduaneiros em alguns documentos relacionados ao projeto, sendo a mais recente em 2023, na Declaração Conjunta sobre Cooperação para o Corredor Bioceânico, esforços neste sentido ainda não avançaram de forma efetiva, sendo que não há previsão nem plano de trabalho aprovado para a execução de tal modificação.

4.3.3 Insegurança jurídica

Outro importante ponto de atenção é a ausência de um marco regulatório claro e consistente sobre a operacionalização do projeto, o que gera significativa insegurança jurídica para potenciais investidores e operadores logísticos.

A falta de uma regulamentação uniforme e transparente impede que os envolvidos tenham uma compreensão clara das regras e requisitos legais necessários para operar ao longo do Corredor Rodoviário Bioceânico e esse ambiente de incerteza torna-se um grande obstáculo para a atração de investimentos, pois é natural que os investidores busquem previsibilidade ao alocar recursos em projetos de infraestrutura e logística.

A variabilidade nas interpretações e aplicação das normas entre os países membros do Corredor Rodoviário Bioceânico contribui ainda mais para a insegurança jurídica, já que cada país possui suas próprias regulamentações e práticas administrativas, que podem ser interpretadas e aplicadas de maneira diversa por autoridades locais.

Essa inconsistência gera um ambiente de incerteza, onde as empresas enfrentam dificuldades para garantir que estão em conformidade com todas as exigências legais e a falta de uniformidade normativa impede a criação de um sistema integrado e eficiente, aumentando os riscos operacionais para as empresas que utilizem o corredor.

A insegurança jurídica resultante, também afeta o planejamento de longo prazo das operações logísticas e dos investimentos em infraestrutura, e, sem uma estrutura regulatória previsível, investidores e operadores logísticos encontram dificuldades para fazer planos detalhados para operações futuras.

Essa falta de previsibilidade pode levar à hesitação em comprometer recursos significativos para o desenvolvimento do corredor, além de prejudicar o seu potencial de crescimento e a realização dos benefícios econômicos esperados.

Portanto, é imprescindível que os Estados-membros trabalhem conjuntamente para estabelecer um marco regulatório robusto, que forneça a segurança jurídica necessária para manter a atratividade do projeto.

4.3.4 A necessidade de uma nova abordagem que possibilite segurança jurídica e eficiência para projetos atuais e futuros de Corredores Rodoviários Bioceânicos

Para superar as inviabilidades identificadas, é essencial adotar uma nova abordagem, de forma coordenada, que promova segurança jurídica e eficiência operacional ao corredor⁴⁵. Essa nova abordagem deve se atentar a uma série de fatores relevantes, sendo que alguns deles podem ser selecionados como preponderantes para o sucesso do projeto em desenvolvimento.

⁴⁵ “La implementación de un corredor genera un desarrollo local. Esencialmente, implica mejorar la infraestructura física y funcional, así como tomar decisiones estratégicas entre empresas, con participación tanto del gobierno local como del gobierno federal, para atraer mayores flujos de productos a las regiones. Por lo tanto, administrar un corredor comercial, logístico y de transporte requiere como componente necesario la participación de las partes con coordinación en la ejecución para que este corredor funcione eficientemente” (Oliveira et al., 2023, p. 10).

4.3.4.1 Uniformização legislativa

O estabelecimento de um quadro normativo unificado para as operações do Corredor Rodoviário Bioceânico, que inclua normas aduaneiras, sanitárias e de transporte, é essencial para garantir a eficiência e a fluidez das operações logísticas. A atual diversidade de regulamentações entre os países participantes, como visto, cria barreiras significativas para o comércio e a movimentação de mercadorias.

Uniformizar essas normas pode reduzir os atrasos nas fronteiras e os custos operacionais, o que viabilizará um fluxo contínuo de bens e serviços. A uniformização das normas também promoverá uma maior transparência e previsibilidade, fundamentais para atrair investimentos e fomentar o crescimento econômico do projeto e da região afetada por ele, como um todo.

Essa uniformização pode ser alcançada através da criação de um tratado constitutivo, que defina padrões comuns e procedimentos integrados entre os países membros. O tratado deve ser elaborado em conjunto pelas autoridades competentes de cada país, com a participação de representantes dos setores público e privado, para garantir que todas as particularidades sejam devidamente consideradas, a partir do estabelecimento de regras claras e uniformes para as inspeções aduaneiras, sanitárias e de segurança, bem como procedimentos padronizados para o transporte de mercadorias, garantindo que todos os países sigam as mesmas diretrizes.

Além disso, a criação de um quadro normativo unificado deve incluir a implementação de sistemas tecnológicos integrados para a gestão aduaneira e o rastreamento de cargas, como a utilização do SINTIA, já mencionado, e que, apesar de ter a adoção recomendada pelos países membros do Corredor em 2023, ainda não está em vias de adoção.

Também, através da utilização tecnologias como blockchain⁴⁶ e RFID (*Radio-Frequency Identification*)⁴⁷, os países podem criar uma plataforma compartilhada que permita a troca de informações em tempo real.

⁴⁶ “[...] blockchain technology is used to create a decentralized mechanism in which the transactions can happen between two users without a central intermediary. Basically, blockchain is a distributed ledger in which a block containing the details of records and transactions is encrypted and stored permanently in a chain. Whenever a new transaction is performed it is added as a new block, hence maintaining the history of all transactions in an immutable form. In other words, it is a technology for storing information in a way that is impossible to alter, manipulate, or hack” (Raja Santhi; Muthuswamy, 2022, p. 3).

⁴⁷ “Radio Frequency Identification (RFID) is a common technology used for tracking and tracing of goods, assets and flows in a logistics system. RFID is a generic term for technologies which make use of radio waves to

A uniformização legislativa, portanto, não se limita apenas à criação de novas leis, mas também envolve um esforço conjunto no sentido da adoção de tecnologias avançadas que facilitem a coordenação e o monitoramento das atividades ao longo do corredor.

4.3.4.2 Integração tecnológica

A integração tecnológica é essencial para o funcionamento eficiente e a competitividade internacional do Corredor Rodoviário Bioceânico e, implementar sistemas tecnológicos integrados para o gerenciamento aduaneiro e o rastreamento de cargas permitirá uma maior coordenação entre os países membros, o que facilitaria a comunicação e a troca de informações em tempo real entre as autoridades aduaneiras de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, evitando duplicações de processos e reduzindo a possibilidade de erros administrativos, com um aumento da fluidez das operações logísticas e redução dos tempos de espera nas fronteiras.

O uso de tecnologias como as mencionadas blockchain e RFID pode revolucionar a forma como o rastreamento de cargas será realizado, sendo que a blockchain oferece uma maneira segura e imutável de registrar todas as transações e movimentações de carga, e garante que todos os dados sejam confiáveis e auditáveis, o que aumenta a transparência e reduz a possibilidade de fraudes e erros.

Por outro lado, a tecnologia RFID permite o rastreamento em tempo real das mercadorias ao longo de toda a cadeia logística, o que facilita a localização e o monitoramento das cargas, desde o ponto de origem até seu destino.

Além de aumentar a transparência e a segurança, a integração tecnológica tem potencial para trazer outros benefícios operacionais significativos, já que a automação dos processos aduaneiros, por meio de sistemas integrados, reduziria a necessidade de intervenção manual e minimizaria erros humanos, de modo a acelerar o processamento de documentos e a liberação de mercadorias.

automatically identify people or objects. RFID technology was originally developed during World War II to distinguish aircraft on radar. In recent years, this technology has moved from obscurity into more commercial and mainstream applications. RFID technology is a means of intelligent identification, which has been widely used at present, and applications of this technology are popular in various industries, such as retail, logistics, building and construction, fashion and healthcare” (Casella; Bigliardi; Bottani, 2022, p. 1583).

4.3.4.3 Marco regulatório claro

Desenvolver um marco regulatório claro e uniforme é fundamental para garantir a segurança jurídica necessária para investidores e operadores logísticos no Corredor Rodoviário Bioceânico e este deve ser elaborado de forma a consolidar todas as normas e procedimentos aplicáveis para proporcionar uma base legal estável e previsível.

Além disso, um marco regulatório bem definido ajudará a evitar interpretações divergentes das leis e reduzirá a incidência de litígios jurídicos, criando, por consequência, um ambiente mais favorável para os negócios.

Para que esse marco regulatório seja eficaz, é essencial que ele seja baseado em boas práticas internacionais, como a adoção de padrões globais reconhecidos, de modo que se alinhem as regulamentações do Corredor Rodoviário Bioceânico com aquelas de outros importantes corredores logísticos ao redor do mundo. Isso não apenas facilitará a integração dos processos aduaneiros e de transporte, mas também tornará o corredor mais atraente para investidores internacionais, que frequentemente buscam ambientes regulatórios que estejam em conformidade com os padrões internacionais.

Além de garantir a previsibilidade e a consistência na aplicação das normas, um marco regulatório claro deve incluir mecanismos robustos de fiscalização e conformidade, sendo importante que haja uma estrutura de governança que supervisione a implementação das regulamentações e garanta que todos os participantes do corredor cumpram as normas estabelecidas, através de auditorias regulares, sanções para não conformidades e incentivos para boas práticas, o que se aprofundará mais adiante.

4.4 ADAPTAÇÕES NORMATIVAS NECESSÁRIAS À OPERACIONALIZAÇÃO DOS CORREDORES RODOVIÁRIOS BIOCEÂNICOS

4.4.1 Requisitos para que um projeto seja considerado Corredor Rodoviário Bioceânico

Para que um projeto seja considerado um Corredor Rodoviário Bioceânico, ele deve atender a determinados requisitos normativos e operacionais, tais como infraestrutura adequada, normas harmonizadas e gestão integrada.

Essa classificação é necessária pois, apesar do destaque do projeto atualmente em desenvolvimento e diretamente discutido neste trabalho, há perspectiva de surgimento de novos traçados que podem ou não passar pelos mesmos Estados-membros, de modo que uma classificação padronizada permitirá a instalação, de forma mais eficiente, de outras iniciativas semelhantes.

4.4.1.1 Infraestrutura adequada

A disponibilidade de estradas, pontes e instalações logísticas que atendam aos padrões internacionais de qualidade e segurança é um dos aspectos mais relevantes para o sucesso de um Corredor Rodoviário Bioceânico.

Nesta tese, foi discutido anteriormente o fato de que para que o corredor funcione eficientemente, é necessário garantir que todas as infraestruturas rodoviárias estejam em boas condições, o que inclui a construção de rodovias pavimentadas de capacidade suficiente para suportar grandes volumes de tráfego, além de garantir a manutenção regular dessas vias para evitar deteriorações que possam comprometer a segurança do transporte.

Além das estradas, a construção e a manutenção de pontes são elementos-chave para a conectividade do corredor, já que pontes seguras e funcionais tendem a garantir a operacionalização das rotas, para permitir que mercadorias e pessoas se movam sem interrupções.

Instalações logísticas de boa qualidade são igualmente importantes para o funcionamento de projetos do tipo, o que inclui terminais de carga, centros de distribuição, armazéns e portos secos que estejam adequadamente equipados para o manuseio e armazenamento de mercadorias, sendo que essas instalações devem ser projetadas para facilitar operações rápidas e seguras, para minimizar o tempo de espera e os custos associados.

4.4.1.2 Normas uniformizadas

A implementação de normas aduaneiras uniformizadas entre os Estados-membros de corredores rodoviários bioceânicos é fundamental para garantir a fluidez e eficiência das operações logísticas.

A uniformização das normas aduaneira envolve a padronização de procedimentos de inspeção e controle de mercadorias, o que reduz significativamente os atrasos nas fronteiras e os custos operacionais, a partir da adoção de formulários e procedimentos uniformes que facilitem a troca de informações entre as autoridades aduaneiras dos diferentes países e garantam que as mercadorias possam atravessar as fronteiras com rapidez, segurança e previsibilidade.

Além das normas aduaneiras, a uniformização das normas sanitárias é igualmente relevante, sendo que as regulamentações sanitárias, que são rigidamente observadas no mercado internacional, abrangem a inspeção e o controle de produtos agrícolas, alimentares e outros bens que podem representar riscos à saúde pública.

Harmonizar essas normas entre os países participantes ajudará a evitar a duplicação de inspeções e garantirá que os produtos possam ser comercializados de maneira eficiente, além de facilitar a conformidade com os padrões internacionais de segurança alimentar e saúde pública, o que é vital para a garantia da competitividade dos produtos exportados pelos países do corredor no mercado global.

Por fim, uniformizar as normas de transporte é necessário para assegurar que os veículos e as operações logísticas atendam a requisitos consistentes de segurança e eficiência, o que inclui a padronização das regulamentações sobre o transporte de cargas perigosas, a manutenção de veículos, e os requisitos de qualificação para motoristas.

A uniformidade nas normas de transporte contribuirá para a redução de acidentes e para a melhoria da segurança nas estradas, além de facilitar a interoperabilidade dos sistemas de transporte entre os países, permitindo que os veículos circulem livremente pelo corredor sem enfrentar barreiras regulatórias.

4.4.1.3 Gestão integrada

O estabelecimento de sistemas de gestão integrada é importante para o controle e monitoramento das operações ao longo do Corredor Rodoviário Bioceânico, pois este permitirá a coordenação eficaz entre os Estados-membros, para que todas as operações logísticas sejam gerenciadas de forma coesa.

A gestão integrada facilita a supervisão centralizada de todas as atividades ao longo do corredor, desde a origem das mercadorias até seu destino final, assegurando que os padrões e regulamentos sejam consistentemente aplicados, o que é particularmente importante para identificar e resolver rapidamente qualquer problema operacional ou logístico que possa surgir, minimizando interrupções e atrasos.

Além disso, sistemas de gestão integrada possibilitam a implementação de tecnologias avançadas, como sistemas de rastreamento e monitoramento em tempo real. Utilizando tecnologias como o já citado RFID, além do GPS e outras, é possível obter dados precisos e em tempo real sobre a localização e o status das mercadorias em trânsito, dados que podem ser usados para otimizar rotas, melhorar a segurança das cargas e garantir a conformidade com as regulamentações internacionais, além de uma resposta mais rápida a incidentes, como roubos ou acidentes durante os trajetos.

A gestão integrada tem potencial para promover a colaboração e a transparência entre as autoridades aduaneiras, os operadores logísticos e outras partes interessadas, pois um sistema de gestão unificado facilita a comunicação e o compartilhamento de informações entre os diferentes países, garantindo que todos os envolvidos tenham acesso aos mesmos dados e possam trabalhar juntos de maneira mais eficaz. Essa colaboração é essencial para resolver desafios complexos que surjam nas operações transfronteiriças e para garantir que os corredores funcionem de maneira harmoniosa e eficiente.

4.4.2 Para além de cartas de intenções: elementos necessários a tratados constitutivos de corredores rodoviários bioceânicos

Os tratados constitutivos de corredores rodoviários bioceânicos devem incluir elementos específicos que garantam a sua eficácia e sustentabilidade. Dentre eles, é importante

elencar a presença de compromissos vinculantes, da criação de mecanismos de solução de controvérsias e do comprometimento com o financiamento sustentável⁴⁸.

4.4.2.1 Compromissos vinculantes

A definição de compromissos vinculantes para os Estados-membros é essencial para garantir a implementação eficaz das ações acordadas no âmbito dos Corredores Rodoviários Bioceânicos. Esses compromissos devem incluir prazos específicos e metas claras para cada etapa do projeto, assegurando que todos os países envolvidos estejam alinhados e comprometidos com os objetivos comuns.

O estabelecimento de prazos rigorosos para a construção de infraestruturas, como estradas e pontes, bem como para a implementação de sistemas tecnológicos e normativos, deve ajudar a manter o progresso do projeto no caminho certo e evitar atrasos desnecessários, como os já apresentados no projeto em desenvolvimento.

Além dos prazos, é crucial definir metas mensuráveis que permitam avaliar o progresso de cada país em relação às suas responsabilidades nos projetos, o que pode incluir a quantidade de quilômetros de estradas pavimentadas, o número de postos de controle aduaneiro modernizados ou a porcentagem de normas harmonizadas implementadas.

Metas claras e mensuráveis não apenas facilitarão o monitoramento do progresso, mas também incentivarão os Estados-membros a cumprir suas obrigações de maneira eficiente. O estabelecimento de metas concretas também permitirá que os *stakeholders* identifiquem e abordem rapidamente quaisquer áreas problemáticas, garantindo que o projeto avance sem impedimentos significativos.

Para garantir a eficácia dos compromissos vinculantes, é importante incluir mecanismos de fiscalização e penalidades para o não cumprimento, o que pode ser feito com a implantação de sistema de monitoramento regular que avalie o cumprimento dos prazos e metas estabelecidos. Em caso de não conformidade, devem ser aplicadas sanções apropriadas, como multas ou a suspensão de benefícios relacionados ao projeto, o que deve garantir um alto nível

⁴⁸ “En el contexto institucional (legal y regulatorio), los corredores requieren la colaboración del nivel más alto de toma de decisiones (alianzas políticas entre jefes de estado, parlamentos, cancillerías, entre otros), cooperación (entre ministerios, gobiernos nacionales y subnacionales, y privados) y gestión relativa, incluyendo diferentes obligaciones dependiendo de sus etapas” (Oliveira et al., 2023, p. 10).

de comprometimento e responsabilidade em relação ao projeto, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua.

4.4.2.2 Mecanismos de solução de controvérsias

O estabelecimento de mecanismos claros e eficientes para a resolução de disputas entre os Estados-membros é essencial para garantir a cooperação contínua e a estabilidade de projetos que envolvem tamanha complexidade e presença de diferentes atores.

Esses mecanismos devem incluir procedimentos formais para a mediação e arbitragem de conflitos, assegurando que todas as partes envolvidas tenham um caminho transparente e justo para resolver suas diferenças, com a mediação sendo utilizada como um primeiro passo, permitindo que os Estados-membros negociem e busquem soluções mutuamente aceitáveis antes de recorrer a processos mais formais e burocratizados.

Além da mediação, a arbitragem internacional pode ser incorporada como um mecanismo de resolução de disputas para casos em que a mediação não seja bem-sucedida, já que oferece uma estrutura mais formal e juridicamente vinculativa, na qual um tribunal imparcial avalia as evidências apresentadas por ambas as partes e toma uma decisão final.

A inclusão de cláusulas de arbitragem no tratado constitutivo dos corredores assegurará que todas as partes concordem previamente em submeter-se ao processo arbitral, evitando impasses e garantindo a execução das decisões.

Para fortalecer ainda mais a eficácia dos mecanismos de solução de controvérsias, é crucial estabelecer um órgão permanente de supervisão composto por representantes dos Estados-membros, que deverá ser responsável por monitorar a implementação das resoluções e garantir que todas as partes cumpram as decisões arbitradas. Além disso, deve haver disposições para a revisão periódica dos procedimentos de resolução de disputas, permitindo ajustes e melhorias com base nas experiências passadas, para garantir a sustentabilidade do projeto a longo prazo.

4.4.2.3 Financiamento sustentável

A criação de um fundo de investimento conjunto é fundamental para garantir o financiamento dos projetos de infraestrutura e manutenção de Corredores Rodoviários Bioceânicos. Esse fundo deve ser alimentado por contribuições proporcionais de cada país participante, baseadas nos benefícios econômicos esperados e no volume de tráfego que cada nação prevê gerar e utilizar no corredor.

A existência de um fundo conjunto permitirá um planejamento financeiro mais robusto e coordenado, assegurando que os recursos necessários estejam disponíveis para a execução e manutenção contínua das obras de infraestrutura. Além das contribuições nacionais, é importante que o fundo de investimento busque parcerias com instituições financeiras internacionais, bancos de desenvolvimento e investidores privados. Organizações como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)⁴⁹ e o Novo Banco de Desenvolvimento (NBD), mais conhecido como o banco do BRICS⁵⁰, podem oferecer financiamentos e garantias adicionais, ampliando a capacidade financeira do fundo.

Essas parcerias têm potencial para não apenas aumentar os recursos disponíveis, mas também trazem expertise técnica e melhores práticas globais para a gestão dos projetos. Também é possível avaliar o envolvimento do setor privado, por meio de parcerias público-privadas (PPPs), o que pode acelerar o desenvolvimento das infraestruturas e garantir uma gestão mais eficiente e alinhada a práticas comerciais modernas.

Para assegurar a sustentabilidade a longo prazo, o fundo de investimento deve incluir mecanismos de governança transparentes e eficientes, com o estabelecimento de uma estrutura de supervisão composta por representantes dos países participantes, responsáveis por monitorar

⁴⁹ “The main focus of the IDB has been to support the formal integration schemes in the region. During the first years the IDB’s emphasis was on supporting the subregional integration projects in line with the strategy of import-substituting industrialization of its sister organization, the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC). The IDB financed regional investment projects, projects promoting exports of capital goods between Latin American countries, and also established the Pre-investment Fund for Latin American Integration” (Bull; Bøas, 2003, p. 254).

⁵⁰ “A partir da década de 90, no contexto do que caracterizou a globalização da economia, alguns países ajustaram as suas economias tornando-se potências econômicas emergentes. Índia, Rússia, China, um pouco mais tarde o Brasil e a África do Sul experimentaram taxas de crescimento econômico que motivaram a criação de foros diplomáticos e de uma agenda internacional comum, marcando a criação do BRICS [...]. O foro desde então, tem realizado reuniões anuais e tem seguido com uma pauta ambiciosa que já permitiu criar um banco para fomento de projetos nos referidos países, obviamente as diferenças políticas, econômicas, culturais e geoestratégicas são o desafio a ser enfrentado pelos Estados para consolidação de sua projeção internacional” (Menezes, 2023, p. 79).

a alocação e o uso dos recursos, além de auditorias regulares e relatórios financeiros detalhados, para garantir a transparência e a responsabilidade na gestão do fundo.

4.4.3 Medidas a serem adotadas por Estados-membros quando da adesão a um Tratado Constitutivo de Corredor Rodoviário Bioceânico

Ao aderir a um Tratado Constitutivo de Corredor Rodoviário Bioceânico, os Estados-membros devem adotar medidas que os permitam participar da iniciativa de forma adequada. Elencam-se a seguir, ações indispensáveis para que isso aconteça.

4.4.3.1 Revisão e adaptação legislativa

A revisão das legislações nacionais é essencial para garantir o alinhamento com as normas uniformizadas, conforme definidas no tratado constitutivo do Corredor Rodoviário Bioceânico e cada país participante deve conduzir uma análise detalhada de suas leis e regulamentos existentes, identificando discrepâncias e áreas que necessitam de adaptação, o que inclui a revisão de normas aduaneiras, sanitárias, de transporte e de segurança, para assegurar conformidade com os padrões acordados.

Além da revisão normativa, é importante que os países participantes estabeleçam internamente seus próprios mecanismos de coordenação para a implementação das novas regulamentações, com a criação de comitês interministeriais, com representantes dos setores público e privado ou grupos de trabalho especializados, para garantir que as mudanças legislativas sejam aplicadas de maneira harmoniosa e eficiente.

A colaboração estreita entre os Estados-membros, principalmente no início do processo de uniformização das legislações, é essencial para garantir que as novas normas sejam implementadas de forma consistente e eficaz e minimizar qualquer impacto negativo nas operações do corredor.

Além disso, a adaptação legislativa deve ser acompanhada por programas de capacitação e treinamento para os funcionários responsáveis pela aplicação das novas normas,

o que inclui agentes aduaneiros, inspetores sanitários e operadores logísticos, que precisam estar informados e preparados para operar sob o novo quadro regulatório.

4.4.3.2 Capacitação de pessoal

A realização de programas de capacitação para agentes aduaneiros e de fronteira deve ser priorizada para assegurar a padronização de procedimentos e o aumento da eficiência operacional ao longo do Corredor Rodoviário Bioceânico, tendo em vista o novo arcabouço normativo que se pretende ver implementado, além da adoção de novas tecnologias no processamento e acompanhamento do trânsito de pessoas e cargas.

Esses programas, além de indispensáveis no início da operação do corredor, devem ser contínuos, para que os funcionários se mantenham atualizados sobre as práticas internacionais de comércio e sobre as regulamentações uniformizadas no âmbito do próprio projeto.

Os programas de capacitação devem ser acompanhados por sistemas de avaliação e certificação dos agentes aduaneiros e de fronteira, e pela implementação de avaliações periódicas, que permitam monitorar o progresso dos funcionários e identificar áreas que necessitem maior atenção.

4.4.3.3 Integração de sistemas

A adoção de sistemas tecnológicos integrados para o gerenciamento e monitoramento das operações ao longo dos corredores rodoviários bioceânicos, como visto anteriormente, é essencial para garantir a rapidez e a transparência nas atividades logísticas. No âmbito do Corredor Rodoviário Bioceânico, a intenção de adotar tal prática já existe, porém sem avanços substanciais na implementação.

Referidos sistemas devem ser projetados para oferecer uma visão unificada de todas as operações, permitindo que os diferentes países compartilhem informações em tempo real, a partir de tecnologias como plataformas de gerenciamento aduaneiro centralizadas para facilitar o processamento de documentos, a liberação de mercadorias e a coordenação de inspeções,

além de gerar significativa redução nos tempos de espera e eliminação de duplicidade de esforços.

Além da integração aduaneira, é preciso incorporar tecnologias avançadas de rastreamento e monitoramento de cargas, como as já mencionadas GPS, RFID, entre outras, pois são tecnologias que permitem o acompanhamento em tempo real da localização e das condições das mercadorias, desde o ponto de origem até o destino final.

Para maximizar os benefícios da integração de sistemas, é necessário, também, estabelecer protocolos de segurança cibernética, já que a troca de informações sensíveis entre diferentes sistemas e países pode tornar a operação vulnerável a ameaças. Dentre essas medidas, incluem-se a encriptação de dados, a autenticação multifator e o monitoramento contínuo de atividades suspeitas.

4.4.4 Garantias a serem firmadas no âmbito de Tratado Constitutivo de Corredor Rodoviário Bioceânico

4.4.4.1 Garantia de investimentos

Para assegurar a operação a longo prazo e a sustentabilidade Corredor Rodoviário Bioceânico, o tratado constitutivo deve incluir garantias específicas, sendo a proteção legal para os investimentos uma das mais importantes, pois visa garantir que os investidores, tanto públicos quanto privados, tenham segurança jurídica ao aportar recursos no desenvolvimento e manutenção do Corredor.

Isto porque investidores tendem a buscar ambiente estável e previsível para realizar seus aportes financeiros, de forma que estejam protegidos contra mudanças abruptas em políticas ou regulamentações, o que, como já analisado, é uma preocupação recorrente quando se trata de investimentos na América do Sul.

Além disso, a proteção legal deve englobar cláusulas que assegurem a integridade dos contratos e a segurança dos ativos financeiros, a partir da implantação dos já mencionados mecanismos de resolução de controvérsias, que garantam que os investidores busquem reparação através da mediação ou da arbitragem em casos de expropriação injusta ou tratamento

discriminatório, o que proporcionará uma camada adicional de segurança e garantirá que os investidores possam recuperar seus ativos em situações adversas.

Por fim, o tratado constitutivo pode incluir incentivos fiscais e outros benefícios específicos para atrair e manter investimentos, o que pode envolver isenções fiscais temporárias, subsídios diretos para projetos de infraestrutura e facilitação de procedimentos aduaneiros para a importação de equipamentos e materiais essenciais.

Estes incentivos devem ser claramente articulados para evitar ambiguidades e garantir que todos os investidores compreendam plenamente que as vantagens e proteções oferecidas se darão sobre aportes que contribuam para o desenvolvimento econômico e social no âmbito do corredor.

4.4.4.2 Compromisso de manutenção

O compromisso de manutenção contínua das infraestruturas é fundamental para garantir a longevidade da operação do Corredor Rodoviário Bioceânico e deve incluir a implementação de programas de manutenção preventiva e corretiva, para assegurar que todas as estradas, pontes e instalações logísticas sejam mantidas em condições ideais de operação e, por consequência, prevenir interrupções e falhas que poderiam causar atrasos e aumentar os custos operacionais.

Portanto, é essencial que os tratados constitutivos detalhem claramente as responsabilidades de cada país em relação à manutenção de suas respectivas seções do corredor.

Além disso, a realização de auditorias regulares é um componente indispensável do compromisso, pois é o que permitirá a avaliação contínua da condição das infraestruturas e o funcionamento dos programas de manutenção implementados, devendo ser conduzidas por organismos independentes e imparciais para garantir a transparência dos resultados, com os relatórios de auditoria sendo disponibilizados publicamente, para proporcionar um maior nível de transparência.

4.4.4.3 Apoio técnico e financeiro

A disponibilidade de apoio técnico e financeiro para os Estados-membros deve facilitar a implementação das ações acordadas no tratado constitutivo do Corredor Rodoviário Bioceânico e ajudar na superação de eventuais problemas operacionais, a partir da inclusão de assistência técnica especializada em áreas como engenharia de infraestrutura, gestão de projetos, e implementação das tecnologias avançadas supracitadas.

Especialistas devem ser recrutados para fornecer orientações sobre as práticas internacionais mais modernas para a operação de iniciativas integracionistas de grande porte e ajudar a garantir que os projetos sejam executados de maneira eficiente, sendo que a assistência técnica também pode envolver a realização de estudos de viabilidade e análises de impacto, que são essenciais para o planejamento e a execução bem-sucedidos das obras.

Além da assistência técnica, é fundamental que os Estados-membros tenham acesso a recursos financeiros adequados para apoiar a construção e manutenção das infraestruturas do corredor, o que deve ser alcançado, conforme afirmado anteriormente, através do fundo de investimento conjunto e demais parcerias institucionais.

4.4.5 Proposta de estrutura de Tratado para Operacionalização de Corredor Rodoviário Bioceânico

Ao se levar em conta os apontamentos realizados até aqui, compreende-se que é possível garantir a viabilização da operação do Corredor Rodoviário Bioceânico a partir da estruturação de um tratado entre os quatro países membros, em que assumam compromissos e prazos claros, vinculando-se ao cumprimento do que for pactuado⁵¹.

A importância de os compromissos elencados anteriormente serem firmados em forma de tratado internacional recai sobre a própria compreensão doutrinária de que este é o

⁵¹ “Os tratados constitutivos e outros instrumentos criam obrigações para os Estados dentro de um quadro formal de direito internacional, mas que também têm efeitos que ultrapassam a conformação clássica internacionalista, já que criam um novo sistema legal – comunitário – com suas características próprias, do qual surgem regras fundamentais, com hierarquia superior à norma nacional e que fundam um conjunto de normas jurídicas a ele subordinado: o direito secundário, composto pelos regulamentos, diretivas e decisões emanados das instituições comunitárias e que se regem por princípios singulares [...]” (Diz; Jaeger Júnior, 2015, p. 148).

mecanismo apropriado para pactuar acordos bilaterais ou multilaterais que, como ato internacional, produza efeito jurídico entre as partes que o firmem (Menezes, 2023, p. 388).

A redação de documento dessa espécie deve obedecer às regras específicas, estabelecidas pela Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados⁵² e imprescindíveis para que se garanta sua validade, sendo que seus principais elementos serão apresentados a seguir e justificadas suas motivações.

Tendo em vista os regramentos estabelecidos pela Convenção de Viena e discutidos doutrinariamente ao longo dos anos, buscou-se, considerando-se as principais dificuldades identificadas e viabilidade técnica, propor uma estrutura que possa servir aos objetivos e interesses elencados anteriormente. O modelo de estruturação do tratado proposto consta no Apêndice 1 deste trabalho e, abaixo, se descrevem suas partes e artigos.

O Tratado Multilateral para a Operacionalização do Corredor Rodoviário Bioceânico entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile é um documento que visa formalizar a cooperação entre os países envolvidos, estabelecendo diretrizes claras para o desenvolvimento, manutenção e operação de um corredor de transporte que promova a integração econômica e logística na América do Sul.

O preâmbulo do tratado destaca o compromisso das Partes Contratantes em promover o desenvolvimento sustentável, melhorar a conectividade e fortalecer a infraestrutura regional, a partir do qual os governos do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile reconhecem a importância da uniformização normativa e da integração tecnológica como ferramentas essenciais para alcançar a eficiência logística e, simultaneamente, garantir a segurança jurídica necessária para atrair investimentos e assegurar a sustentabilidade do corredor a longo prazo.

O objetivo central do tratado, delineado no Artigo 1º, é estabelecer um quadro de cooperação abrangente que englobe a construção, manutenção e operação do Corredor Rodoviário Bioceânico, visando integrar os países envolvidos e facilitar o fluxo de mercadorias e pessoas entre eles, a partir do que se reconhece que a criação de um ambiente propício à

⁵² “Tratados são um acordo internacional concluído por escrito entre Estados, ou Organizações Internacionais, e regido pelo Direito Internacional, quer conste de um instrumento único, quer de dois ou mais instrumentos conexos, qualquer que seja sua denominação específica. O conceito dado pela própria convenção de Viena, guarda em si algumas informações importantes: primeiro que tratado é uma categoria normativa típica, um tipo de norma com características próprias, e como fonte do Direito Internacional é motivadora da produção de resultados jurídicos, que isso sirva de ensinamento para o legislador brasileiro e jurisprudência, que procura equipará-lo a legislação nacional, o que é um equívoco epistemológico grave, pois se o Brasil é signatário da Convenção de Viena, deve reconhecê-lo como uma categoria normativa que tem seus pressupostos e se articula com as outras normas nacionais pelos critérios da antinomia, presentes no sistema jurídico” (Menezes, 2023, p. 388).

integração entre os Estados-membros é um passo fundamental para fortalecer as relações comerciais e promover o desenvolvimento econômico na região.

No Artigo 2º, o tratado aborda a necessidade de uniformização normativa entre os Estados-membros, a partir do qual as Partes se comprometem a alinhar suas legislações aduaneiras, sanitárias e de transporte para facilitar a circulação de mercadorias e pessoas ao longo do corredor.

Para tanto, será criado um Comitê de Uniformização Normativa, composto por representantes de cada país, com a responsabilidade de revisar e alinhar as regulamentações pertinentes, que, propõe-se, deve ser concluído em até vinte e quatro meses a partir da assinatura do tratado, garantindo que todos os aspectos legais sejam ajustados de maneira a permitir uma operação fluida e sem entraves.

A integração tecnológica, tratada no Artigo 3º, é outro elemento considerado relevante para o sucesso do corredor e as Partes deverão implementar sistemas tecnológicos integrados para o gerenciamento e monitoramento das operações, utilizando tecnologias avançadas como os já apresentados blockchain e RFID, tecnologias que visam garantir a transparência e a eficiência no rastreamento de cargas e na gestão aduaneira, promovendo um ambiente seguro e confiável para o comércio entre os países. A implementação desses sistemas deverá ser concluída no prazo de 18 meses, para assegurar que a operação do corredor seja respaldada, desde logo, por uma infraestrutura tecnológica suficiente.

O Artigo 4º estabelece a criação de um marco regulatório claro e uniforme, que oferecerá segurança jurídica para investidores públicos e privados e deverá ser baseado em boas práticas internacionais, para proporcionar previsibilidade e consistência na aplicação das normas. O desenvolvimento desse marco regulatório é fundamental para criar um ambiente de negócios estável, capaz de atrair investimentos, o que é essencial para a manter sustentabilidade do corredor ao longo dos anos. O prazo para a elaboração e aprovação desse marco é de doze meses a partir da assinatura do tratado.

O tratado também aborda, no Artigo 5º, a necessidade de criação de compromissos vinculantes entre as Partes, com a inclusão de prazos e metas específicas para a implementação das ações acordadas, com um sistema de monitoramento e fiscalização para garantir o cumprimento desses compromissos. A operacionalização desses compromissos e do sistema de monitoramento deverá ocorrer em até seis meses, para assegurar que todas as Partes estejam alinhadas e comprometidas com os objetivos estabelecidos no tratado.

No Artigo 6º, é proposto o estabelecimento de um fundo de investimento conjunto para financiar projetos de infraestrutura e manutenção, que será formado por contribuições proporcionais ao benefício esperado por cada país, e parcerias com instituições financeiras internacionais e o setor privado serão incentivadas para ampliar a capacidade de investimento. Esse fundo deve ser criado e estar operacional em até doze meses, para garantir que os recursos necessários estejam disponíveis para apoiar o desenvolvimento do corredor desde o início de sua operação.

Para resolver possíveis disputas, o Artigo 7º prevê mecanismos de solução de controvérsias, começando por consultas amigáveis entre as Partes e, na ausência de solução, pela utilização de mediação e arbitragem internacional, que deverão ser definidos e acordados em até seis meses, estabelecendo um processo claro para resolver quaisquer conflitos que possam surgir durante a implementação do tratado.

A manutenção contínua e adequada das infraestruturas do corredor é abordada no Artigo 8º, a partir do qual as Partes se comprometem a garantir a manutenção regular, com auditorias periódicas e transparência na gestão dos recursos. Um sistema de avaliação contínua deverá ser implementado para monitorar a condição das infraestruturas e a eficácia dos programas de manutenção e as diretrizes para essa manutenção devem ser estabelecidas em até seis meses, assegurando que a infraestrutura do corredor seja mantida em condições ideais.

O Artigo 9º trata do apoio técnico e financeiro, com a disponibilização de recursos para facilitar a implementação das ações acordadas e superar desafios operacionais. Programas de capacitação e treinamento deverão ser desenvolvidos para os profissionais envolvidos na gestão e operação do corredor, e esses programas e diretrizes de apoio técnico e financeiro devem ser implementados em até doze meses.

O Artigo 10º, que encerra o tratado, define as condições de vigência e denúncia do acordo, sendo que após é definido que o tratado entrará em vigor na data de sua ratificação por todas as Partes, e qualquer Parte poderá denunciar o tratado mediante notificação escrita com aviso prévio de seis meses, o que garante a flexibilidade necessária para que os países possam, se necessário, reavaliar sua participação no acordo.

4.4.6 Compreensão da estrutura proposta do Tratado para Operacionalização de Corredor Rodoviário Bioceânico

Enquanto o tópico anterior trouxe a descrição da estrutura proposta para o referido tratado, é necessário, agora, abordar ponto a ponto a estrutura proposta, para que se discuta a motivação de cada elemento ali indicado, de forma que se compreenda a razão de o instrumento ter sido assim redigido.

Na sequência do título do instrumento⁵³, o preâmbulo do tratado deve estabelecer o contexto e os objetivos gerais que unem os países signatários ao destacar a importância do Corredor Rodoviário Bioceânico para a integração regional e o desenvolvimento econômico e reconhecer a necessidade de um quadro normativo claro e eficiente para facilitar essas metas, e serve como uma introdução que alinha os interesses e compromissos dos países participantes⁵⁴.

Esse tipo de abordagem é essencial em tratados internacionais para garantir que todas as Partes compreendam e compartilhem os mesmos objetivos fundamentais, conforme discutido por Menezes (2023, p. 399) e Crawford (2019, p. 29) ao indicarem que é ali que se localizam os conceitos e valores que justificam a produção do documento.

Após o preâmbulo, se inicia a parte dispositiva⁵⁵, que deve conter os entendimentos das Partes, firmados ali no formato de artigos, e redigidos de forma clara, para que se reduza qualquer possibilidade de ruídos de interpretação e se mantenha a objetividade daquilo que tenha sido acordado.

Definir claramente o objetivo do tratado, como feito no Artigo 1º, assegura que todas as ações e medidas subsequentes estejam alinhadas com esse propósito, promovendo a integração econômica e logística entre os países, isto porque a clareza nos objetivos de tratados

⁵³ Menezes explica que o título do documento deve servir a seu propósito, sendo que “[...] o termo “Tratado” é quase sempre utilizado para documentos de relevância política; “Convenção” quando expressa um entendimento ou consenso sobre tema de interesse coletivo; “Pacto” ou “Protocolo” quando se refere a transcrição de um processo verbal sobre ato obrigatório; “Declaração” quando envolve um catálogo de princípios; “Acordo” termo genérico utilizado para expressar consentimento sobre certo assunto; “Carta”, “Estatuto”, “Constituição” quando se refere a institucionalização de um organismo internacional” (2023, p. 399).

⁵⁴ A respeito do preâmbulo, leciona Menezes (2023, p. 400) que “O preâmbulo não é redigido em linguagem normativa e sim proclamatória, enunciativa, mas nele podem ser encontradas várias informações relevantes para produção do tratado, sua finalidade, as razões que o motivaram, contexto histórico a ideologia que o permeia e o seu conteúdo axiológico, por isso, na interpretação do tratado, a leitura do preâmbulo é fundamental, para que se entenda o contexto em que as normas foram produzidas”.

⁵⁵ “A segunda parte na estrutura formal do tratado denomina-se articulado ou dispositivo. É o núcleo objetivo do tratado, abrangendo artigos, parágrafos, alíneas, itens, redigidos em linguagem normativa. É nos dispositivos onde pode ser encontrado o objeto do tratado e os direitos e obrigações estabelecidos às partes em razão da submissão ao seu conteúdo para o qual foi redigido e produzido” (Menezes, 2023, p. 400).

multilaterais é elementar para evitar ambiguidades e garantir que todas as partes envolvidas tenham um entendimento comum do que se pretende alcançar, promovendo uma implementação mais eficaz e coordenada das ações previstas.

A uniformização normativa, abordada no Artigo 2º, é fundamental para superar as disparidades nas legislações aduaneiras, sanitárias e de transporte. Esse processo facilita a circulação de mercadorias e pessoas, reduzindo atrasos e custos operacionais, conforme discutido por Gomes (2012, p. 140). A criação de um Comitê de Uniformização Normativa, encarregado de revisar e alinhar as regulamentações, assegura que este objetivo seja alcançado de maneira sistemática e coordenada.

A integração tecnológica, prevista no Artigo 3º, é essencial para aumentar a transparência e a eficiência no gerenciamento do corredor e a utilização de tecnologias como *blockchain* e RFID permitem um rastreamento mais preciso das cargas e uma gestão aduaneira mais eficiente, promovendo a segurança e a confiança dos investidores.

Conforme exposto por Reid (2005, p. 13), a incorporação de tecnologias avançadas em tratados internacionais é uma prática recomendada para garantir a modernização e a eficiência operacional.

Desenvolver um marco regulatório claro e uniforme, conforme estipulado no Artigo 4º, proporciona segurança jurídica para investidores e operadores logísticos, sendo que basear esse marco regulatório nas melhores práticas internacionais garante a previsibilidade e a consistência na aplicação das normas, o que é essencial para atrair investimentos e garantir a eficiência estratégica do projeto.

Os compromissos vinculantes, abordados no Artigo 5º, asseguram que os países participantes estejam alinhados e comprometidos com a implementação das ações acordadas. Estabelecer prazos e metas específicas, junto com um sistema de monitoramento e fiscalização, garante a responsabilidade e a eficácia das medidas adotadas.

O financiamento sustentável, previsto no Artigo 6º, é necessário para garantir a viabilidade financeira do corredor, e a criação de um fundo de investimento conjunto para a busca de parcerias com instituições financeiras internacionais e do setor privado ampliam a capacidade de investimento dos países envolvidos, já que o acesso a recursos financeiros adequados é essencial para a construção e manutenção de infraestruturas em projetos multinacionais.

Finalmente, mecanismos claros de solução de controvérsias, conforme estipulado no Artigo 7º, são fundamentais para resolver disputas de forma eficiente, pois a existência de um sistema eficaz de resolução de disputas promove a cooperação e a confiança entre os países participantes.

Além da importância dos mecanismos de solução de controvérsias, o compromisso de manutenção contínua e adequada das infraestruturas é vital, conforme detalhado no Artigo 8º. Garantir auditorias regulares e transparência na gestão dos recursos assegura a durabilidade e a funcionalidade do corredor, prevenindo interrupções e prolongando a vida útil das infraestruturas. A manutenção eficaz é um componente crítico para a operação bem-sucedida e sustentável do corredor.

O apoio técnico e financeiro, conforme descrito no Artigo 9º, é fundamental para a implementação das ações acordadas e a superação de desafios operacionais. Esse apoio deve incluir assistência técnica especializada em áreas como engenharia de infraestrutura e gestão de projetos, além de recursos financeiros adequados para apoiar a construção e manutenção das infraestruturas.

A vigência e denúncia do tratado⁵⁶, descritas no Artigo 10º, garantem a flexibilidade necessária para os países signatários, permitindo a revisão e a adaptação do tratado conforme necessário. Este artigo assegura que as disposições do tratado sejam aplicáveis de maneira eficaz, proporcionando um mecanismo claro para a entrada em vigor e a potencial denúncia do tratado por qualquer das partes, se necessário (Crawford, 2019).

A combinação de um marco regulatório claro, compromissos vinculantes, financiamento sustentável, e mecanismos eficientes de solução de controvérsias e manutenção, cria uma estrutura robusta para a operação do Corredor Rodoviário Bioceânico. Essa estrutura promove a integração regional, o desenvolvimento econômico sustentável e a cooperação entre os países participantes, conforme fundamentado nas práticas recomendadas e nos estudos de direito internacional citados.

Portanto, o tratado proposto estabelece uma base sólida para a operacionalização e gestão do Corredor Rodoviário Bioceânico, incorporando boas práticas internacionais e

⁵⁶ Sobre os dispositivos finais de um tratado, Menezes (2023, p. 400) ensina que “os dispositivos normativos finais, redigidos em linguagem jurídica e no contexto dos dispositivos é a parte final do tratado reservada a regras de administração e organização do tratado. Nos dispositivos finais é onde são inseridas as regras sobre entrada em vigor, mecanismo de depósito, possibilidade de reserva, regras sobre denúncia, possibilidade de adesão de outros Estados, previsão de revisão do tratado, idiomas em versão autêntica, entre outros.”

garantias específicas que assegurem a eficácia e a sustentabilidade da operacionalização do projeto a longo prazo.

Sendo assim, verifica-se a complexidade e a urgência das adaptações normativas necessárias para a operação eficiente dos corredores rodoviários bioceânicos, em especial do projeto já em andamento entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, motivos pelos quais se buscou propor soluções viáveis.

Em suma, este capítulo buscou sintetizar a necessidade de uma abordagem multidimensional para superar os desafios normativos e operacionais do Corredor Rodoviário Bioceânico e demonstrar o caminho pelo qual esta abordagem pode ser posta em prática, a partir da estruturação do tratado de operacionalização.

Compreende-se que as propostas apresentadas, quando implementadas de forma coordenada e eficaz, têm o potencial para transformar o Corredor Rodoviário Bioceânico em um modelo de integração regional bem-sucedida, promovendo o desenvolvimento econômico sustentável e a cooperação entre os países da América do Sul.

CONCLUSÃO

Os problemas identificados inicialmente, como as fragilidades normativas e os desafios burocráticos para a operacionalização dos corredores bioceânicos, foram abordados ao longo da pesquisa, evidenciando a necessidade de uma compreensão mais coesa e eficiente para a integração regional na América do Sul, além da elaboração de proposta que viabilize o funcionamento de projetos como o do Corredor Rodoviário Bioceânico.

Nesse sentido, esta pesquisa confirmou que os obstáculos normativos e burocráticos são preocupantes, mas também mostrou que existem soluções viáveis que podem ser implementadas para superar esses desafios, como a uniformização das legislações e a simplificação dos processos aduaneiros relacionados a cargas que transitem por estas estruturas.

O primeiro capítulo apresentou uma revisão histórica e teórica dos processos de integração regional na América do Sul, destacando os avanços e retrocessos havidos ao longo das décadas para concluir que a integração da região é formada por processos dinâmicos e contínuos, nem sempre estáveis, e fortemente influenciados por modificações políticas e econômicas havidas nos âmbitos local e global.

No segundo capítulo, os corredores internacionais de comércio foram analisados, com ênfase nos corredores bioceânicos. Foi identificado que esses projetos enfrentam desafios significativos, como a falta de infraestrutura e investimentos, somados às divergências políticas entre governos dos Estados-membros, que já haviam sido identificadas no capítulo anterior, e que necessitam de metodologia própria para sua implantação e funcionamento.

O terceiro capítulo focou no Corredor Rodoviário Bioceânico entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, ao detalhar sua configuração jurídica e os obstáculos encontrados pelos Estados-membros e operadores privados em seu processo de implantação. Concluiu-se que a burocracia aduaneira e as mudanças políticas locais são barreiras críticas para ao funcionamento do projeto.

O quarto e último capítulo buscou compreender os desafios encontrados no modelo atualmente adotado para a operacionalização do Corredor Rodoviário Bioceânico e demonstrar, a partir da apresentação da tese de que os principais problemas identificados decorrem da utilização de método equivocado para a implantação destas iniciativas, quais são as possíveis soluções para seu regular funcionamento.

A proposta de uniformização legislativa entre os Estados-membro, concretizada a partir de um tratado que identifique as particularidades e estabeleça claramente como deverá se dar sua implementação é fator que garantirá robustez e segurança jurídica ao projeto atual e a futuras iniciativas.

Em relação aos questionamentos enunciados em sede de introdução para a condução deste trabalho, afirma-se que foram respondidos ao longo do desenvolvimento dos capítulos do texto, de forma que colaborassem para a consolidação da tese apresentada.

Sobre o primeiro questionamento formulado, se identificou que os principais modelos de integração regional na América do Sul, que incluem o MERCOSUL e a UNASUL, além de projetos que não se tornaram organizações internacionais, têm diferentes enfoques e desafios particulares, especialmente relacionados a aspectos da política local.

A respeito do segundo, que tratou dos problemas enfrentados pelos projetos de integração em que se incluem os corredores bioceânicos, compreendeu-se que a falta de infraestrutura adequada, a burocracia aduaneira, além das já apresentadas diferenças políticas locais, são fatores preponderantes que, se não corretamente abordados, podem pôr em risco o adequado desenvolvimento desse tipo de projeto.

Em relação à burocracia aduaneira, identificada como uma das principais barreiras para a viabilidade dos corredores bioceânicos, especialmente do Corredor Rodoviário Bioceânico, se concluiu que é necessária uma mudança substancial de abordagem, para que se passe a considerar as características específicas da iniciativa e se realize reformas significativas no andamento do projeto, de modo que este não pereça a partir do abandono dos Estados-membros e de seus potenciais operadores.

Sobre as adaptações normativas propostas, determinou-se que se realizadas a partir do mecanismo da uniformização legislativa, concretizadas em um novo tratado estabelecido entre os Estados-membros de forma adequada, podem contribuir significativamente para o regular funcionamento do projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico e de novos projetos de integração que nele se baseiem, a partir da simplificação de processos e da criação de uma legislação uniforme, com regras claras.

A pesquisa demonstrou, portanto, que a integração regional na América do Sul é um processo complexo, mas essencial para o desenvolvimento econômico e social dos países envolvidos, sendo que a uniformização normativa e a simplificação dos processos são fundamentais para a viabilidade dos projetos de integração, como os corredores bioceânicos.

Para que a integração regional seja eficaz, é necessário, como se demonstrou, um compromisso contínuo dos Estados-membros em adaptar suas legislações e reduzir a burocracia, pois a implementação de projeto como o Corredor Rodoviário Bioceânico pode trazer benefícios significativos para a região, desde que os desafios identificados sejam adequadamente endereçados e solucionados.

A afirmação se baseia na conclusão de que a análise dos tratados firmados para a operacionalização do Corredor Rodoviário Bioceânico entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, revela que, embora tenham sido passos importantes, esses documentos não estabeleceram um arcabouço legal robusto e eficaz. A Declaração de Assunção (2015), a Declaração de Brasília (2017) e a Declaração Conjunta de 2023 apresentam intenções e compromissos gerais, mas falham em detalhar etapas concretas e prazos específicos para a implementação das medidas necessárias.

A hipótese apresentada inicialmente, portanto, termina confirmada, pois se verificou que o tratamento jurídico adotado pelos Estados-membros para a estruturação do Corredor Rodoviário Bioceânico é inadequado e já apresenta entraves e sinais de lentidão em sua implementação, o que poderia levar à falha da instalação do projeto.

A partir disso, esta tese conclui que é evidente a inviabilidade do tratamento jurídico atualmente adotado para a operacionalização do corredor em estudo, com destaque para a desarmonia normativa entre os países envolvidos, que foi identificada ao longo do texto e que dificilmente será solucionada a partir de ferramentas como cartas de intenção firmadas entre os Estados-membros e coordenação normativa, mas sim através de mecanismo que estabeleça claramente regras específicas de efetivação e funcionamento, através da uniformização de leis.

Isso porque as diferenças nas legislações aduaneiras, de transporte e de segurança complicam a padronização de procedimentos e aumentam a complexidade das operações logísticas, cenário que resulta em atrasos significativos e custos operacionais elevados, prejudicando a competitividade do corredor e desencorajando investimentos.

Para superar as dificuldades elencadas, propõe-se, portanto, uma nova abordagem, estabelecida através de Tratado Constitutivo de Corredor Rodoviário Bioceânico, que promova segurança jurídica e eficiência operacional, para garantir a integração tecnológica e o desenvolvimento de um marco regulatório claro.

Mecanismo de elaboração do tratado proposto, a uniformização legislativa é essencial para se criar um quadro normativo unificado que facilite a movimentação de mercadorias e pessoas; a integração tecnológica, através da utilização de ferramentas como blockchain e RFID

para o rastreamento de cargas e a gestão aduaneira, tem potencial para aumentar a transparência e reduzir a possibilidade de fraudes, e, um marco regulatório claro, baseado em boas práticas internacionais, garantirá a previsibilidade e a consistência na aplicação das normas, proporcionando segurança jurídica aos investidores e operadores do projeto.

Além disso, também são pontos de atenção, como medidas adicionais para garantir a eficiência das operações, a capacitação contínua dos profissionais envolvidos e a implementação de sistemas de gestão integrada para facilitar a supervisão centralizada das atividades ao longo do corredor, fomentando a cooperação transparente entre as autoridades aduaneiras e operadores logísticos.

A definição de compromissos vinculantes é necessária para assegurar a implementação eficaz das ações acordadas e esses compromissos devem incluir prazos específicos e metas claras para cada etapa do projeto, além de mecanismos de fiscalização e penalidades para casos de não cumprimento.

A criação de um fundo de investimento conjunto, alimentado por contribuições proporcionais de cada país e parcerias com instituições financeiras internacionais, é outra iniciativa essencial para financiar os projetos de infraestrutura e manutenção do corredor, o que se soma à necessidade de se firmar compromisso pela gestão transparente dos recursos e realização de auditorias regulares para que se garanta a eficácia e a responsabilidade na utilização dos fundos.

O estabelecimento de mecanismos claros e eficientes para a resolução de disputas entre os Estados-membros também é considerado aspecto fundamental, pois procedimentos formais para a mediação e arbitragem de conflitos devem assegurar que todas as partes envolvidas possuam previsibilidade para resolver suas diferenças.

Por último, dentre as propostas do tratado, a criação de um órgão permanente de supervisão para monitoramento em tempo real do cumprimento dos itens estabelecidos tende a fortalecer a governança e garantir a implementação de resoluções arbitradas.

Acredita-se, enfim, que com esforços conjuntos e uma visão estratégica compartilhada, os Estados-membros do Corredor Rodoviário Bioceânico e de futuros projetos de conexão estrutural na América do Sul podem superar os obstáculos à integração regional e alcançar um desenvolvimento mais harmonioso e sustentável.

A solução proposta nesta tese, que deve se estabelecer baseada em normas claras e no cumprimento de prazos determinados, tem potencial para transformar a realidade socioeconômica das regiões da América do Sul em que se operem os grandes projetos de

infraestrutura analisados e promover, a partir disso, as tão buscadas integração e prosperidade compartilhadas.

REFERÊNCIAS

ABDENUR, Adriana Erthal; SANTORO, Maurício; FOLLY, Maiara. **O que os negócios ferroviários ensinaram aos chineses e brasileiros na Amazônia**. Carnegie Endowment for International Peace: Washington, DC, 2021.

ABRITA, Mateus Boldrine; COSTA, Fabio Edir dos Santos. “A importância da inovação e das universidades”. *Correio do Estado*. Campo Grande, 09 jul. 2019. p. 2-2. Disponível em: <https://www.correiodoestado.com.br/opiniaio/mateus-boldrine-abrita-e-fabio-edir-dos-santoscosta-a-importancia/356365/>. Acesso em: 29 nov. 2021.

ACCIOLY, Elizabeth; FONTOURA, Jorge. Lições da crise europeia para o Mercosul. **Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión**, n. 1, 2013, p. 81-93.

AGNELLI, Henrique Pons. **A economia do algodão no Brasil, 1930-1945**: industrialização, crise cambial e política externa. 2022. 232 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. Transformações da ordem econômica mundial, do final do século 19 à Segunda Guerra Mundial. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 58, p. 127-141, 2015.

ALMEIDA, Paulo Roberto de; RIBEIRO, Elisa de Sousa. Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). In: RIBEIRO, Elisa de Sousa; GONTIJO, André Pires; ANTUNES, Eloisa Maieski (coords.). **Guia de Organizações Internacionais das Américas**. Brasília: UniCEUB: ICPD, 2018. p. 91-99.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. O Brasil e os projetos de integração regional: passado, presente e futuro. **18º Congresso Brasileiro de Direito Internacional**. 2020. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Paulo-Almeida-25/publication/343808733_O_Brasil_e_os_projetos_de_integracao_regional_passado_presente_e_futuro/links/5f4088e6a6fdcccc43e47f85/O-Brasil-e-os-projetos-de-integracao-regional-passado-presente-e-futuro.pdf. Acesso em: 6 ago. 2024.

ALVES, Cândida Beatriz; PEDROZA, Regina Lúcia Sucupira. Identidade, universidade e integração na América Latina: um estudo de psicologia. **Psicologia em Revista**, Belo Horizonte, p. 855-874, 2018.

ALVES, Gilberto Luiz; VIOLIN, Fábio Luciano; BENITES, Maristela. Para além da Rota Bioceânica: o artesanato indígena e o potencial do etnoturismo no sudoeste de Mato Grosso do Sul. **Interações**, Campo Grande, v. 22, p. 1335-1352, 2022.

AMARAL, Adriano Saraiva. **Os grandes projetos de infraestrutura, com participação do Brasil, no país e na América do Sul:** uma análise a partir da teoria do subimperialismo. 2013. 163 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Administração, UFRGS, Porto Alegre, 2013.

AMORA, Dimmi. Ferrovia Bioceânica, para ligar o Brasil ao Pacífico, é viável, indica estudo. **Folha de S. Paulo**, 11/07/2016. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/07/1790571-ferrovia-bioceanica-para-ligar-o-brasil-ao-pacifico-e-viavel-indica-estudo.shtml#article-aside>. Acesso em: 1 dez. 2021.

ARAUJO, Assilio Luiz Zanella; FERRARI FILHO, Fernando. O processo de integração na América do Sul: da ALALC à UNASUL. **Ensayos de Economía**, [s. l], v. 46, p. 99-120, 2015.

ARAUJO, Nadia de. A importância da cooperação jurídica internacional para a atuação do Estado brasileiro no plano interno e internacional. In: BRASIL. Ministério da Justiça. Secretaria Nacional de Justiça. Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica Internacional. **Manual de cooperação jurídica internacional e recuperação de ativos:** matéria civil. 1. ed. Brasília: Ministério da Justiça, 2008. p. 39-48.

ARDAHAIEY, Fateme Tohid. Economic impacts of tourism industry. **International Journal of Business and Management**, v. 6, n. 8, p. 206-15, 2011.

ARNOLD, John. **Best practices in management of international trade corridors**. World Bank Transport Paper TP-13. World Bank Transport Sector Board: Washington, DC, 2006.

ARRUDA, Ney Alves de. Uma introdutória abordagem histórica acerca da Unasul e o diálogo de jurisdições. In: GOMES, Eduardo Biacchi; MAZZUOLI, Valerio de Oliveira (org.). **Direito da integração regional:** diálogo entre jurisdições na América Latina. São Paulo: Saraiva, 2015. p. 153-176.

ASATO, Thiago Andrade *et al.* Rota de Integração Latino-Americana (RILA) para o desenvolvimento turístico. **Interações**, Campo Grande, v. 20, p. 45-56, 2019.

ASATO, Thiago Andrade. **A rota bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística**. 2021. 179 f. Tese (Doutorado) – Curso de Doutorado em Desenvolvimento Local, UCDB, Campo Grande, 2021.

BAENINGER, Rosana (org.). **Imigração Boliviana no Brasil**. São Paulo: Observatório das Migrações em São Paulo, 2012. 316 p.

BAENINGER, Rosana; MESQUITA, Romeu Bonk. Integração regional e fronteiras: desafios para a governança das migrações internacionais na América Latina. **Revista Transporte y Territorio**, Cidade Autônoma de Buenos Aires, p. 146-163, 2016.

BALASSA, Bela. Types of economic integration. **Economic Integration**: Worldwide, Regional, Sectoral. Wiley, 1976.

BALBAA, Muhammad Eid. **International Transport Corridors**. Tashkent State University of Economics: Tashkent, Uzbekistan, 2022.

BANZATTO, Arthur Pinheiro de Azevedo. A integração fronteiriça e o papel dos governos subnacionais no Mercosul: o caso Codesul-Crecenea. **Revista Videre**, v. 12, n. 23, p. 60-79, 2020.

BARROS, Pedro Silva *et al.* **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico**: produção e comércio na rota da integração sul-americana. Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea: 2020. 186 p.

BARROS, Pedro Silva *et al.* A Dinâmica recente do algodão no Mato Grosso: possibilidades de exportação para o Peru e Ásia-Pacífico. **Nota técnica nº 48**. Brasília: Ministério da Economia; IPEA, 2022. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11051/2/NT_48_Dinte_A_Dinamica_recente.pdf. Acesso em: 18 ago. 2022.

BARROS, Pedro Silva; GONÇALVES, Julia de Souza Borba. O protagonismo do Mato Grosso do Sul para a resiliência do Corredor Rodoviário Bioceânico. **Monções: Revista de Relações Internacionais da UFGD**, v. 10, n. 19, p. 105-128, 2021.

BAUMANN, Renato (org.) **MERCOSUL: Avanços e Desafios da Integração**. Brasília: IPEA/CEPAL, 2001.

BECKER, Bertha K. Caminhos Indígenas: O Peabiru. *In*: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). **Caminhos e Fronteiras**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BECKER, Bertha K. “Síntese das contribuições da oficina da Política Nacional de Ordenamento Territorial”. *In*: MI – Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR). Para pensar uma Política Nacional de Ordenamento Territorial. **Anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial**. Brasília: MI, 2005. p. 71-78.

BENTO, Fábio Régio. O papel das cidades-gêmeas de fronteira na integração regional sul-americana. **Revista Conjuntura Austral**, Porto Alegre, v. 6, n. 27, p. 40-53, 2015.

BERNAL-MEZA, Raúl. Fundamentos del Estructuralismo Latinoamericano. Reflexiones para una contribución a la economía política internacional. **Estudios sociales contemporáneos**, n. 14, p. 12-26, 2016.

BERNARDO, Edgar. O Turismo Sustentável como fator de desenvolvimento das pequenas economias insulares: o caso de Cabo Verde. **PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**, v. 18, n. 1, p. 171-174, 2020.

BÉRTOLA, Luis; OCAMPO, José Antonio. La economía latinoamericana durante las primeras décadas del siglo xxi. **El trimestre económico**, v. 89, n. 353, p. 39-71, 2022.

BERTUZZI, Felipe Buller; LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre; CASADEI, Juliana de Mendonça. Mobilidade sustentável e o papel das cidades na integração territorial pelo corredor de desenvolvimento. **Interações**, Campo Grande, p. e2514387-e2514387, 2024.

BEZERRA, Vinicius Araújo. **O uso do termo MERCOSUL no discurso diplomático do 1º Governo Dilma Rousseff (2011-2014) como meio para a inserção internacional do Brasil**. 2016. 120 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Universidade Estadual da Paraíba, João Pessoa, 2016.

BITENCOURT, Jackson Batista. A construção da RILA entre Argentina, Brasil, Chile e Paraguai e os novos usos territoriais no município de Porto Murtinho, no Brasil. **Geopolítica (s)**, v. 12, n. 2, p. 207-229, 2021.

BLACKWILL, Robert D.; HARRIS, Jennifer M. War by other means: geoeconomics and statecraft. Harvard University Press: London, 2016.

BORGES, André Essenfelder. **Caminhos da Cultura Indígena: o Peabiru e o neoindianismo**. 2006. 141 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

BRAGA, Márcio Bobik. Raúl Prebisch e o Livre Comércio: as Origens do Pensamento Econômico Estruturalista. **Cadernos PROLAM/USP**, v. 7, n. 13, p. 76-99, 2008.

BRASIL. Diário Oficial. Lei nº 5727 de 04/11/. Dispõe sobre o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), para o período de 1972 a 1974. Brasília-DF, 1971.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores (CGLAC/MRE). Brasília-DF, [s.d.]. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/>. Acesso em: 10 dez. 21.

BRESSAN, Regiane Nitsch; LUCIANO, Bruno Theodoro. A Comunidade Andina no século XXI: entre bolivarianos e a Aliança do Pacífico. **Revista de Sociologia e Política**, [s. l], v. 26, n. 65, p. 62-80, 2018.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. A crise da América Latina: Consenso de Washington ou crise fiscal? **Pesquisa e planejamento econômico**, v. 21, n. 1, p. 3-23, 1991.

BROZOSKI, Fernanda Pacheco de Campos; PADULA, Raphael. A geopolítica dos mares como fator estratégico para a integração na América do Sul. **Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, Porto Alegre, p. 95-113, 2016.

BULL, Benedicte; BØAS, Morten. Multilateral Development Banks as Regionalising Actors: The Asian Development Bank and the Inter-American Development Bank. **New Political Economy**, v. 8, n. 2, p. 245-261, 2003.

CABRERA, Fabiane de Oliveira Moreti. **Análise do processo de implementação do corredor rodoviário bioceânico, via Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul**: políticas, normas, narrativas, ações e interações. 2022. 197 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2022.

CAIXETA FILHO, José Vicente. **Transporte de cargas no Brasil**: os caminhos do MERCOSUL: transporte fluvial em MS e países do MERCOSUL. Palestra apresentada no Seminário "Os Caminhos do MERCOSUL", SEBRAE-MS, Campo Grande, 28 set. 1995. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Jose-Caixeta-Filho/publication/281208938_O_Transporte_de_Cargas_no_Brasil_os_caminhos_do_Mercosul_transporte_fluvial_em_MS_e_paises_do_Mercosul/links/55db6bc308aec156b9afeab1/O-Transporte-de-Cargas-no-Brasil-os-caminhos-do-Mercosul-transporte-fluvial-em-MS-e-paises-do-Mercosul.pdf. Acesso em: 8 dez. 2022.

CANTARELI, Thamires de Souza. **O papel da diplomacia na implantação de um novo modelo regional sobre a política de agrotóxicos no Mercosul**. 2019. 102 f. Monografia (Curso de Direito) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais de Volta Redonda, Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda, 2019.

CARDOSO, Eleonora Ribeiro *et al.* Considerações sobre a viabilidade econômica-ambiental da Hidrovia Paraguai-Paraná. **Revista Megadiversidade**, v. 2, n. 1-2, 2006.

CARDOSO, Sandra Aparecida; MIYAMOTO, Shiguenoli. “A política externa dos governos Geisel e Lula: similitudes e diferenças”. **Revista de Economia & Relações Internacionais**, v. 11, n. 21, 2012.

CARNEIRO, Camilo Pereira; REOLON, César Augusto; PORTELA, João Pedro. A rodovia Pan-Americana e o Tampão de Darién: integração continental e áreas protegidas em zona de fronteira. **Transporte y Territorio**, n. 21, p. 28-43, 2019.

CASELLA, Giorgia; BIGLIARDI, Barbara; BOTTANI, Eleonora. The evolution of RFID technology in the logistics field: a review. **Procedia Computer Science**, v. 200, p. 1582-1592, 2022.

CASTRO, João Carlos Parkinson de. “Turismo como instrumento dinamizador do Corredor Rodoviário Bioceânico”. **Interações**, Campo Grande, p. 19-29, jul. 2020.

CASTRO, José Lopes da Silva. **O Caminho de Peabiru**: A História de uma Trilha que ligava o Atlântico ao Pacífico. Curitiba: Editora do Chain, 2009.

CASTRO, Tony Gean Barbosa de. Segurança pública, inteligência e cooperação internacional. **Revista brasileira de ciências policiais**, v. 2, n. 2, jul-dez/2011.

CELESTINO, Maria Clara Leadebal; ROCHA, André Santos da. Geoeconomia, empreiteiras brasileiras e a integração regional: Atuação do IIRSA e o caso do Corredor Viário Interoceânico Sul. **Geopauta**, Vitória da Conquista, p. 140-156, 2020.

CEPIK, Marco; BRANCHER, Pedro; GRANDA, Sebastián. A Colômbia e os desafios para a integração Sul-Americana. **Revista Conjuntura Austral**, Porto Alegre, v. 3, n. 14, p. 18-32, 2012.

CESARIN, S. A presença chinesa na América do Sul e os desafios para a região. **Gente & Mercado**, 08/04/2016. Disponível em: [http://www.genteemercado.com.br/apresencachinesanaamericadosuleosdesafiosparaaregiao/](http://www.genteemercado.com.br/apresencachinesanaamericadosuleosdesafiosparaaregia/). Acesso em: 16 dez. 2021.

CHAN, Man Hung Thomas. The belt and road initiative—the new silk road: a research agenda. **Journal of Contemporary East Asia Studies**, v. 7, n. 2, p. 104-123, 2018.

CHINKIN, Christine. **International Law and Women's Rights**. Oxford: Oxford University Press, 2000.

COELHO, Teresa Margarida Sobral Bento. **Integração económica regional**: que perspectivas para Timor-Leste (a ASEAN e o grupo ACP). 2003. 201 f. Dissertação (Mestrado em: desenvolvimento e cooperação internacional) – Instituto Superior de Economia e Gestão, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2003.

COMO A TECNOLOGIA blockchain conecta as aduanas do Mercosul?. **Comunicação do Serpro**, 25 de abril de 2023. Disponível em: <https://www.serpro.gov.br/menu/noticias/noticias-2023/tecnologia-blockchain-conecta-aduanas-mercossul>. Acesso em: 6 ago. 2024.

CONSTANTINO, Michel *et al.* Caracterização econômica dos municípios sul-mato-grossenses do Corredor Bioceânico. **Interações**, Campo Grande, v. 20, p. 179-192, 2019.

COSTA, Darc. **Fundamentos para o Estudo da Estratégia Nacional**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, v. 1, 2009.

COSTA, Iraci del Nero da. A América Latina no período 1914-1929: aspectos da vida política, econômica e social. **Revista Digital Estudios Historicos**, n. 19, p. 1-18, 2018.

COSTA, Marli Marlene Moraes da; DIEHL, Rodrigo Cristiano. A Organização dos Estados Americanos enquanto processo de lutas em busca da integração regional. **Juris Poiesis**, v. 21, n. 26, p. 196-214, 2018.

COSTA, Rogério Santos da; FERREIRA, Paulo Roberto. O Desenvolvimento Regional na Estratégia da Política Externa do Governo Lula Para a Integração da América do Sul. **Desenvolvimento em Questão**, [s. l], p. 41-73, 2013.

COSTA, Wanderley Messias da. Crise da integração e tendências geopolíticas na América do Sul. In: COSTA, Wanderley Messias da; VASCONCELOS, Daniel Bruno (org.). **Geografia e geopolítica da América do Sul: integrações e conflitos**. São Paulo: FFLCH/USP, 2019. p. 16-34.

COUTO, Leandro Freitas. A Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana–IIRSA como instrumento da política exterior do Brasil para a América do Sul. **Oikos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, 2008.

COUTO, Leandro Freitas. **Desenvolvimento, integração e assimetrias: caminhos e descaminhos da aproximação regional na América do Sul**. 2012. 225 f. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) – Instituto de Relações Internacionais, Universidade de Brasília, 2012.

CRAWFORD, James. **Brownlie's Principles of Public International Law**. 9 ed. Oxford: Oxford University Press, 2019.

CRUZ, Dayana Aparecida Marques de Oliveira. Os rumos da integração regional no subcontinente: da UNASUL ao PROSUL, o que mudou?. **Revista de Geopolítica**, v. 11, n. 4, p. 111-122, 2020.

CRUZ, Dayana Aparecida Marques Oliveira. Uma análise multiescalar dos impactos da modernização do Terminal de Porto Murtinho na rede sul-matogrossense. **Revista Transporte y Territorio**, n. 24, 2021.

DATHEIN, Ricardo. A integração latino-americana sob a perspectiva do desenvolvimento econômico. **Texto para Discussão**, n. 17, 2005.

DIZ, Jamile Bergamaschine Mata; JAEGER JÚNIOR, Augusto. Por uma teoria jurídica da integração regional: a inter-relação direito interno, direito internacional público e direito da integração. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 2, 2015 p. 138-158.

DIZ, Jamile Bergamaschine Mata; OLIVEIRA JUNIOR, Joaner Campello de. A integração regional sul-americana: um estudo do viés social e da participação popular no MERCOSUL e na UNASUL. **Revista Brasileira de Direito Internacional**, Porto Alegre, v. 4, n. 2, p. 107-128, jul./dez. 2018. Disponível em: <https://www.revistadireitointernacional.org/>. Acesso em: 17 mar. 2024.

DE SOUSA, Samuel Ribeiro; SILVA, Aguinaldo. Gestão ambiental das empresas brasileiras de navegação e dos portos nacionais que operam na Hidrovia do Paraguai-Paraná. **Para Onde!?**, v. 13, n. 2, p. 43-60, 2020.

DESIDERÁ NETO, Walter Antonio; MARIANO, Marcelo Passini; PADULA, Raphael; HALLACK, Michelle Carvalho Metanias; BARROS, Pedro Silva. Relações do Brasil com a América do Sul após a guerra fria: política externa, integração, segurança e energia. In: DESIDERÁ NETO, Walter Antonio. **O Brasil e novas dimensões da Integração Regional**. Rio de Janeiro: IPEA, 2014. p. 1-510.

DIXON, Martin. **Textbook on International Law**. 7th ed. Oxford: Oxford University Press, 2013.

DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. A geopolítica platina da Argentina na Segunda Guerra Mundial. **História**, São Paulo, v. 41, 2022.

DUARTE, Ana Laura Medeiros. **O colapso da UNASUL e a retomada das premissas liberalizantes nos processos de integração na América do Sul**. 2023. 50 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Internacionais) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2023.

EDITORIAL, Equipe. Editorial. **Interações**, Campo Grande, p. 1-3, 2 jun. 2021. Universidade Catolica Dom Bosco. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v22i1.3388>. Acesso em: 6 ago. 2024.

ESTENDER, Antonio Carlos; PITTA, Tercia de Tasso Moreira. O conceito do desenvolvimento sustentável. **Revista Terceiro Setor & Gestão de Anais-UNG-Ser**, v. 2, n. 1, p. 22-28, 2008.

FÉLIX, Ynes da Silva. Perspectivas para a proteção jurídica das relações de trabalho no Corredor Bioceânico Campo Grande aos portos do Chile. *In*: SILVA, Eronildo Barbosa da; WILKE, Erick Pusch; LOUBET, Vander; TURINE, Marcelo Augusto dos Santos. **Corredor Bioceânico ligando o Brasil aos portos do Norte do Chile**. Campo Grande: Life Editora, 2024.

FÉLIX, Ynes da Silva; AQUINO, João Victor Maciel de Almeida. Relações de trabalho no âmbito do Corredor Bioceânico com foco no Brasil. **Prolegómenos**, v. 26, n. 52, p. 131-144, 2023.

FERRER, Aldo. **Historia de la globalización**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económico, 1998. v. II.

FERNANDES, Michele Serpe; DINIZ FILHO, Luis Lopes. Brasil, Potência Regional Fragmentada: panorama atual do comércio e das infraestruturas de transportes entre Brasil e demais países sul-americanos (1997-2015). **Geografia**, Londrina, v. 33, n. 1, p. 87-106, 2024.

FRENCH-DAVIS, Ricardo *et al.* **As economias latino-americanas, 1950-1990**. História da América Latina, Volume VI, A América Latina após 1930. Edusp: São Paulo, 2009.

FIALHO, Paulo César da Silva Cruz. Rota Bioceânica. **Encontro Internacional de Gestão, Desenvolvimento e Inovação (EIGEDIN)**, v. 5, n. 1, 2021.

FLORÊNCIO, Sérgio. **Trajetória do mercosul e mudança de paradigmas e de posições da política externa Brasileira**: Começo virtuoso e crise recente. Possíveis interpretações. Texto para Discussão, Brasília, 2015. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5196/1/BEPI_n19_Mercosul.pdf. Acesso em: 18 abr. 2022.

FORTUÑO SÁNCHEZ, Teresa del Niño Jesús. **La estrategia de China para consolidarse comopotencia mundial a través de la nueva ruta de la seda**: Estudiar el pasado para entender los planes del presente y futuro de China. 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) – Facultad de Ciencias Humanas y Sociales, Madrid, 2024.

GALVÃO, Thiago Gehre. América do Sul: construção pela reinvenção (2000-2008). **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 52, n. 2, p. 63-80, 2009.

GAMBA, Juliane Caravieri Martins. **Trabalho digno e direitos humanos no Mercosul: vicissitudes da integração latino-americana**. 2014. 361 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

GARCIA, Tatiana de Souza Leite; JESUS, Bianca de Oliveira. Governança multinível na Bacia do Prata e o projeto da Hidrovia Paraguai-Paraná. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 5, n. 1, p. 94-119, 2021.

GATTI, Flavio. **Turismo internacional sob o enfoque da política externa de integração regional: potencialidades, perspectivas e experiências turísticas entre Mato Grosso e Bolívia**. 2011. 208 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

GEIPOT. **Estudo de Corredores Bioceânicos**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1996.

GOLDBAUM, Sergio; LUCCAS, Victor Nóbrega. **Escola de Economia de São Paulo**. 2012. Disponível em:
<https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/9650/TD%20309%20-%20Sergio%20Goldbaum.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 15 dez. 2021.

GOMES, Joséli Fiorin. As dificuldades para o alcance da uniformização jurídica em matéria de direito do consumidor na União Europeia e no MERCOSUL: empecilhos ao desenvolvimento da integração regional. **Revista Direito e Desenvolvimento**, João Pessoa, v. 3, n. 6, p. 139-162, jul./dez. 2012.

GOMES, Joséli Fiorin. Harmonização jurídica na União Europeia e no Mercosul: a dialética construção da integração regional. In: Encontro Nacional do Conpedi, 21, 2012, Uberlândia. **Anais [...]**. Florianópolis: CONPEDI, 2012. p. 6238-6268.

GONÇALVES, Williams. A Inserção do Brasil na América do Sul. **Oikos**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 2, p. 133-149, 2011.

GRANATO, Leonardo. A autonomia como vetor da ação externa e da integração na América do Sul: postulações teóricas. **Oikos**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 2, p. 78-90, 2014.

GRANATO, Leonardo. As Relações Bilaterais Argentino-brasileiras no Quadro da Integração Regional: de um Quadro de Rivalidade ao Despertar de uma Efetiva Cooperação. **Revista Cadernos de Estudos Sociais e Políticos**, [s. l], v. 1, n. 2, p. 69-95, 2012.

GRANATO, Leonardo. Os trinta anos do Mercosul: apontamentos para um balanço. **Austral: revista brasileira de estratégia e relações internacionais**, Porto Alegre, v. 10, n. 19, p. 9-29, 2021.

GRANJA HERNÁNDEZ, Lorena; MESQUITA, Barbara. Da Unasul ao Prosul:(contra) dinâmicas na integração regional e suas consequências acumulativas. **Monções: Revista de Relações Internacionais da UFGD**, v. 9, n. 18, p. 538-563, 2020.

GRAZIANO, Valéria Teixeira; GUARIGLIO, Mónica. O lugar da cultura na integração regional sul-americana: uma análise do Mercosul Cultural no contexto do regionalismo pós-liberal. **Brazilian Journal of Latin American Studies**, v. 21, n. 42, p. 151-176, 2022.

HAAS, Ernest. **The Uniting of Europe: Political, Social, and Economic Forces**. Notre Dame: University of Notre Dame Press, 2004.

HARVEY, David. **O Novo Imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, São Paulo, 2004.

HASBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Bertand Brasil, 2004.

HONÓRIO, Karen dos Santos. **O significado da iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) no Regionalismo Sul-Americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil**. 2013. 135 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Relações Internacionais, Programa de Pós-Graduação San Tiago Dantas (Unesp-Unicamp-PUC-SP), São Paulo, 2013.

INICIATIVA DE INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA – IIRSA. **10 años después: Sus logros y desafíos**. Buenos Aires: BID-INTAL, 2011.

INICIATIVA DE INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA – IIRSA. **Banco de dados de projetos**. Disponível em: <http://www.iirsa.org/proyectos/>. Acesso em: 13 dez. 2021.

JAEGER, Bruna Coelho. Investimentos chineses em infraestrutura na América do Sul: impactos sobre a integração regional. **Rev. Conj. Aust.**, Porto Alegre, p. 4-23, 2017.

JAEGER, Bruna Coelho; COUTINHO, Isadora Caminha; COSSUL, Naiane Inez; OLIVEIRA, Namisi Silva de. A integração de infraestrutura na América do Sul: uma análise acerca da logística e dos desafios à defesa regional. **Revista de Estudos Internacionais**, [s. l], v. 7, p. 82-97, 2016.

JAGUARIBE, Helio. Autonomía e hegemonía no sistema imperial americano. **Pensamiento iberoamericano**, n. 11, p. 95-119, 1987.

JESUS, Bianca de Oliveira; GARCIA, Tatiana de Souza Leite. Política externa brasileira e a busca pela liderança regional por meio da integração física transfronteiriça. **Revista de Geopolítica**, v. 13, n. 2, p. 1-17, 2022.

KERR OLIVEIRA, Lucas; CEPIK, Marco A.; BRITES, Pedro V. P. O Pré-Sal e a Segurança do Atlântico Sul: a Defesa em Camadas e o papel da Integração Sul-Americana. **Revista da Escola de Guerra Naval**, v. 20, n. 1, p. 139-64, 2014.

KESER, Hilal Yıldırım. Importance of transport corridors in regional development: The case of TRACECA. **Sosyoekonomi**, v. 23, n. 24, p. 163-182, 2015.

KLEMI, Albene Miriam Menezes; MENEZES, Roberto Goulart. BRASIL E MERCOSUL: rumos da integração na lógica do neodesenvolvimentismo (2003-2014). **Caderno CRH**, Salvador, v. 29, p. 135-150, 2016.

LEAL, Maria da Conceição Mesquita; NASCIMENTO, Alexandre Sabino; OLIVEIRA, Allison Bezerra. Projeto agroflorestal: avanço da indústria de papel e celulose no Brasil a partir da Suzano e a especialização do trabalho na cadeia produtiva de celulose em Imperatriz no estado do Maranhão. **Geosul**, v. 38, n. 88, p. 101-121, 2023.

LEIVA, Diego. BRI and railways in Latin America: how important are domestic politics?. **Asian Education and Development Studies**, v. 10, n. 3, p. 386-398, 2020.

LEON, Miluska Blas; NÓBREGA, Rodrigo Affonso Albuquerque; COSTA, William Leles de Sousa. Una perspectiva ambiental en el planeamiento de la ferrovía bioceánica: modelamiento cuantitativo de escenarios. **Revista Ibero-Americana de Ciências Ambientais**, v. 11, n. 3, p. 454-468, 2020.

LI, Yuan; SCHMERER, Hans-Jörg. Trade and the New Silk Road: opportunities, challenges, and solutions. **Journal of Chinese Economic and Business Studies**, v. 15, n. 3, p. 205-213, 2017.

LÍCIO, Antonio. Os eixos estruturadores e dos corredores de transportes. **Revista de Política Agrícola**, Brasília, v. 9, n. 4, p. 3-4, 1995.

LOHBAUER, Christian. Abertura comercial brasileira: o possível e desejável. **Revista Brasileira de Comércio Exterior**. Out./dez, p. 62-69, 2014.

LOPES, Patrick Fernandes Lopes *et al.* Desenvolvimento regional sustentável: a aplicação de uma proposta de indicadores. **Anais do Encontro Internacional sobre Gestão Empresarial e Meio Ambiente**, [S.d.]. Disponível em:

<http://engemausp.submissao.com.br/17/anais/arquivos/67.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2022.

LORSCHUITTER, Beatriz. **A política externa brasileira para a Unasul**: da liderança ao ocaso (2008-2019). 2022. 107 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Internacionais) – Universidade Federal do Pampa, Sant’Ana do Livramento, 2022.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. O Paraná e o redesenho das economias regionais. **Revista da FAE**, v. 4, n. 2, 2001.

LUNAS, José Roberto da Silva; MELO, Aline Santos; LUNAS, Maria Cristiane Fernandes da Silva. Desafios para o Corredor Bioceânico e suas potencialidades turísticas: a questão da livre circulação de pessoas. **Interações**, Campo Grande, v. 20, n. spe, p. 31-43, 2019.

MACHADO, Juliana Porto; MARCELINO, Bruno César Alves; SEGÓVIA, Rodrigo da Costa. Dinâmicas de fronteira: construção e percepção nas zonas limítrofes de Rio Branco/UY e Jaguarão/BR. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, v. 18, n. 52, p. 631-660, 2024.

MACIEL, Ruberval Franco *et al.* Internacionalización Sur-Sur: desafíos y potencialidades de la Red Universitaria de la Carretera Bioceánica. **Interações**, Campo Grande, v. 20, n. spe, p. 297-306, 2019.

MAMEDE, Simone Batista; SILVA, Maristela Benites da; LE BOURLEGART, Cleonice Alexandre. Investigación turística en el Corredor Vial Bioceánico: aportes y desafíos para la construcción de territorios sostenibles. **Interações**, Campo Grande, v. 22, p. 1271-1285, 2022.

MAMIGONIAN, Armen. Qual o futuro da América Latina? *In*: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de; SILVEIRA, María Laura; ARROYO, Mônica (org.). **Questões territoriais na América Latina**. Buenos Aires, Ed. Clacso, 2006.

MARCONDES, Beatriz *et al.* Integração Regional e Desenvolvimento Tecnológico no MERCOSUL. **Revista Eletrônica Debates sobre Inovação**, Medellín, v. 3, n. 2, 2019.

MARIANO, Karina L. Pasquariello; MENEZES, Roberto Goulart. Três décadas de Mercosul: Institucionalidade, capacidade estatal e baixa intensidade da integração. **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, p. 147-179, 2021.

MASONEN, Pekka. The Sahara as Highway for Trade and Knowledge. In: ALCOCK, Susan E; BODEL, John; TALBERT, Richard J. A. (orgs.). **Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World**. Chichester: John Wiley & Sons, 2012.

MATHIAS, Suzeley Kalil; MATIJASCIC, Vanessa Braga. Defesa no Mercosul: avanços para a integração. **Tensões Mundiais**, Fortaleza, p. 223-242, 2018.

MATO GROSSO DO SUL. Governo do Estado. VIII Reunião do Corredor Bioceânico Rodoviário: objetivos. Campo Grande: Governo do Estado. 2019. Disponível em: <http://www.corredorbioceanico.ms.gov.br/oevento/>. Acesso em: 30 nov. 2021.

MATOS, Fransérgio Sampatti Santos; REIS, João Gilberto Mendes do. A Logística do Agronegócio no Estado de Mato Grosso do Sul sob a perspectiva do Corredor Bioceânico. **South American Development Society Journal**, v. 7, n. 21, p. 81, 2021.

MATTOS, Angelo Raphael. A criação do Mercosul e o Congresso brasileiro. **Conjuntura Global**, v. 11, n. 2, 2022.

MELLO-THÉRY, Neli Aparecida de. **Território e gestão ambiental na Amazônia**: terras públicas e os dilemas do Estado. São Paulo: Annablume, 2011.

MENEGATTI, Tiago França. **Integração Regional e a Horizontalização da Política Externa Brasileira**: preferências do empresariado nos projetos de infraestrutura na América do Sul. 2020. 178 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Instituto de Relações Internacionais da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

MENEZES, Wagner. **Derecho internacional en América Latina**. Brasília: FUNAG, 2010.

MENEZES, Wagner. **Curso de Direito Internacional**: doutrina, legislação e jurisprudência. 1. ed. São Paulo: Tirant lo Blanch, 2023.

MÉTRAUX, Alfred. **The Native Tribes of Eastern Bolivia and Western Mato Grosso**. Washington: Smithsonian Institution, 1942.

MEUNIER, Isabel; MEDEIROS, Marcelo de Almeida. Construindo a América do Sul: identidades e interesses na formação discursiva da Unasul. **Dados-Revista de Ciências Sociais**, v. 56, n. 3, p. 673-712, 2013.

MIJARES, Víctor; NOLTE, Detlef. Unasul: uma perspectiva analítica eclética de sua desintegração. **Colombia Internacional**, n. 111, p. 83-109, 2022.

MIRANDA, Maria Geralda; FRIEDE, Reis; AVELAR, Katia. Capital social e os desafios do Corredor Bioceânico. **Interações**, Campo Grande, v. 20, n. spe, p. 211-224, 2019.

MOTTA, Marcella; MARTINS, Ariel; SILVA, Carla Regina da; CULPI, Ludmilla A. A evolução da integração regional na América do Sul e a Crise do Mercosul. **Revista Conjuntura Global**, Curitiba, v. 2, n. 3, p. 181-189, 2013.

MUNIZ, Fernanda Eduardo Olea do Rio; MUNIZ, Antônio Walber Matias. Contribuições do Visconde do Uruguai para o Processo de Integração Regional na América do Sul. In: II SIMPÓSIO INTERNACIONAL PENSAR E REPENSAR A AMÉRICA LATINA, 2., 2016, São Paulo. **Anais do II Simpósio Internacional Pensar e Repensar a América Latina**. São Paulo: Usp, 2016. p. 1-13.

NAGEL, Marina Gonçalves. **A relação comercial do Brasil com a Comunidade Andina: uma análise de fatores que influenciam na corrente de comércio**. 2016. 132 f. Monografia (Graduação em Direito) – Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2016.

NERY, Tiago. UNASUL: a dimensão política do novo regionalismo sul-americano. **Caderno CRH**, Salvador, p. 59-75, 2016.

NEVES, Pedro Dias Mangolini; MENDONÇA, Marcelo Rodrigues. O papel da IIRSA na produção atual do cerrado: impulso da exportação de soja para o mercado chinês e os conflitos territoriais. **Geografia**, v. 43, n. 2, p. 223-235, 2018.

NEVES, Renato Baumann. **Integração regional: teoria e experiência latino-americana**. 1. ed. Rio de Janeiro: LTC, 2013.

NOGUEIRA, M. A. F. de S.; CAMARGOS, R. M.; ALMEIDA, V. L. de. Perspectivas para a Rota Bioceânica: uma análise através do framework FIT-2-Deeds. **Interações** (Campo Grande), v. 25, n. 1, p. e2514187, 2024. Disponível em: <https://multitemas.ucdb.br/interacoes/article/view/4187>. Acesso em: 16 abr. 2024.

NUEVO LÓPEZ, Abraham; VENTURA FERNÁNDEZ, Jesús; GAVIRA NARVÁEZ, Antonio. Andalucía y los corredores atlántico y mediterráneo: revisión crítica de proyectos inconclusos. In: Geografía: cambios, retos y adaptación: libro de actas. **XVIII Congreso de la Asociación Española de Geografía**, Logroño, 12 al 14 de septiembre de 2023. Asociación Española de Geografía, 2023. p. 971-983.

NUNES, Alice Alfredo Zua. Fortalecimento do Capital Social como meio de preservação do meio ambiente em Moçambique, Município de Matola. **Meio Ambiente** (Brasil), v. 5, n. 5, 2023.

NUNES FILHO, Aldo Almeida. **Rota de integração latino-americana:** promoção dos direitos econômicos, sociais e culturais pelas empresas e estados partes. 2019. 102 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Programa de Pós-Graduação em Direito, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2019.

NUNES, Rodolfo Francisco Soares; PREVIDELLI, Maria de Fátima Silva do Carmo. O MERCOSUL no contexto das Teorias de Integração e Comércio Internacional. In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas, 12., 2017, Niterói. **Anais do XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**. Niterói: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2017. p. 1-21.

OJIMA, Andréa Leda Ramos de Oliveira; YAMAKAMI, Akebo. **A otimização logística e a competitividade da soja da região Centro-Oeste:** Uma aplicação de um modelo de equilíbrio espacial de programação quadrática. 2005. [artigo científico]. p. 1-19. Disponível em: <http://www.sober.org.br/palestra/12/02O107.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2021.

OJIMA, Andréa Leda Ramos de Oliveira; ROCHA, Marina Brasil. Desempenho logístico e inserção econômica do agro-negócio da soja: as transformações no escoamento da safra. In: CONGRESSO DA SOBER, 43, 2005, Ribeirão Preto. **Anais [...]** Ribeirão Preto: Sober, 2005.

OLIVEIRA JÚNIOR, Almir de; SILVA FILHO, Edison Benedito da. Cooperação internacional no combate à criminalidade: o caso brasileiro. In: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de. **O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico**. Rio de Janeiro: IPEA, 2014. p. 1-293.

OLIVEIRA, Alessandra Cavalcante de. **Do velho ao novo regionalismo:** evolução das políticas conjuntas para o desenvolvimento planejado da América Latina. In: CEPAL. Coleção Documentos de projeto. Chile: Nações Unidas, 2014.

OLIVEIRA, Ana Carolina Vieira de; SALGADO, Rodrigo Souza. Modelos de integração na América do Sul: do Mercosul à Unasul. In: 3º ENCONTRO NACIONAL ABRI 2011, 3., 2011, São Paulo. **Anais do 3º Encontro Nacional ABRI 2011**. São Paulo: Abri, 2011. p. 1-18.

OLIVEIRA, Cristiane Martins Viegas de *et al.* El derecho de integración en la Ruta de Integración Latinoamericana (RILA): una revisión integradora desde la perspectiva humana y económica. **Interações**, Campo Grande, v. 24, n. 4, p. e2444209, 2023.

OLIVEIRA, Lucas Kerr; MARQUES, Teresa Cristina Schneider. A Infraestrutura da Integração Regional e a Integração Brasil-Uruguai. p. 109-126. *In*: MALLMANN, Maria Izabel; MARQUES, Teresa Cristina Schneider (org.). **Fronteiras e relações Brasil Uruguai**. 1. ed. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

PADULA, Raphael. A Geopolítica da Bacia do Pacífico e a integração regional na América do Sul. **Unila**, Foz do Iguaçu. 1, n. 2, p. 30-47, 2013.

PADULA, Raphael. **Integração regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000**: uma análise político-estratégica. 2010. 311 f. Tese (Doutorado) – Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

PAIVA, Donizetti Leônidas de; BRAGA, Márcio Bobik. Integração econômica regional e desenvolvimento econômico: reflexões sobre a experiência Latino-Americana. **X Encontro Nacional de Economia Política**, 2005.

PALERMO, Marcos Pascotto; PEREZ, Reginaldo Teixeira. A integração regional nos governos Sarney e Collor: uma mudança de paradigmas. **Revista InterAção**, v. 11, n. 11, 2016.

PEBAYLE, Raymond. As regiões fronteiriças e o projeto de integração do Mercosul. **Indicadores Econômicos FEE**, v. 21, n. 2, p. 219-225, 1993.

PENNAFORTE, Charles; MARTINS, Marcos Antônio Fávaro (org.). **Dimensões da Integração Regional**: Uma perspectiva panorâmica. Pelotas: Ufpel, 2018. 100 p.

PESCATORE, Pierre. International Law and Community Law—a Comparative Analysis. **Common Market Law Review**, v. 7, n. 2, p. 167-183, 1970.

PEZOA HUERTA, Renato. Principios e instituciones de la integración comercial Argentina-Chile: navegando hacia el Corredor Bioceánico. Parte I. **Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy-International Law and Business Review**, v. 2, n. 2, p. 07-15, 2022.

PINTO, Simone Rodrigues. Comunidade de Estados Latino-americanos e Caribenhos. *In*: RIBEIRO, Elisa de Sousa; GONTIJO, André Pires; ANTUNES, Eloisa Maieski (coords.). **Guia de Organizações Internacionais das Américas**. Brasília: UniCEUB: ICPD, 2012. p. 126-131.

PIRES, Victor Domingues Ventura; COSSUL, Naiane Inez. O Futuro do Mercosul: Uma análise conjuntural a partir dos governos de Bolsonaro e Fernández. **Revista InterAção**, v. 12, n. 1, p. 95-110, 2021.

PORTO, Natalia; GARBERO, Noelia; ESPINOLA, Natalia. Spatial distribution of touristic flows in a gravity model in South America. **Journal of Tourism Analysis: Revista de Análisis Turístico**, v. 25, n. 1, p.39-53, 2018.

PRADO FILHO, Carlos Roberto Staine. **Novos projetos de infra-estrutura e antigos caminhos da territorialização do espaço na América do Sul**: iniciativa de integração de infra-estrutura regional sul-americana (IIRSA) e o caso da via inter-oceânica sul. 2013. 232 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Estadual Paulista, Marília, 2013.

PRADO, Lúcia Domingues Peixoto. **Soy loco por ti, América**: A integração regional como prioridade da política externa brasileira na era Lula (2003-2010). 2012. 166 f. (Doutorado em Integração da América Latina) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

PREBISCH, Raúl. El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas. **Desarrollo económico**, p. 479-502, 1986.

PUIG, Juan Carlos. **Malvinas y el régimen internacional**. Buenos Aires: Depalma, 1983.

RAJA SANTHI, Abirami; MUTHUSWAMY, Padmakumar. Influence of blockchain technology in manufacturing supply chain and logistics. **Logistics**, v. 6, n. 1, p. 15, 2022.

REID, A. S. RFID tags and the European Union: really free internal distribution? **Journal of International Trade Law and Policy**, v. 4, n. 1/2, p. 1–30, 2005.

REJA SÁNCHEZ, Pablo. **A unificação do marco regulatório da cabotagem como instrumento de integração econômica regional**: aspectos comparados e perspectivas para o MERCOSUL. 2019. 306 f. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

RIBEIRO, Darcy. **América Latina**: a pátria grande. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2012.

ROCHA, Fernando Vinícius da; CAIXETA FILHO, José Vicente. Ferrogrão: impactos econômicos e a localização ótima do terminal de transbordo. **Pesquisa Operacional para o Desenvolvimento**, v. 10, n. 2, p. 108-127, 2018.

SACK, R. D. **Human territoriality: its theory and history**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SALLES, Marcus Maurer de. **O regionalismo desenvolvimentista sul-americano frente ao sistema multilateral de comércio**: uma análise jurídica do exercício de *policy space* pelas organizações de integração regional da América do Sul. 2012. 464 f. Tese (Doutorado em Integração da América Latina) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

SÁNCHEZ CALDERÓN, Fabio Vladimir. Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y Colombia. **Cuaderno de geografía – Revista Colombiana de Geografía**, Bogotá, Colombia, n. 17, p. 7- 21, 2008.

SANT'ANNA, Fernanda Mello. O Papel da integração fronteiriça para a integração regional na América Latina. **Revista Geonorte**, v. 4, n. 12, p. 1169-1185, 2013.

SANTOS, Júlio Edstron Secundino; RIBEIRO, Elisa de Sousa. Comunidade Andina de Nações (CAN). In: RIBEIRO, Elisa de Sousa; GONTIJO, André Pires; ANTUNES, Eloisa Maieski (coords.). **Guia de Organizações Internacionais das Américas**. Brasília: UniCEUB: ICPD, 2018. p. 113-130.

SANTOS, Luís Cláudio Villafañe G. A América do Sul no discurso diplomático brasileiro. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 48, p. 185-204, 2005.

SANTOS, Rafael Macedo Rocha. Crise na América Latina: uma análise comparativa entre os posicionamentos do Brasil e do Chile na Guerra das Malvinas (1982). **Revista de História da UEG**, v. 7, n. 2, p. 223-240, 2018.

SARAIVA, Miriam Gomes. Integração regional na América do Sul: processos em aberto. In: **3º ENCONTRO NACIONAL ABRI 2011**, 3., 2011, São Paulo. Proceedings online... Associação Brasileira de Relações Internacionais Instituto de Relações Internacionais - USP, Disponível em: http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=MSC0000000122011000300028&lng=en&nrm=abn. Acesso em: 15 mar. 2024.

SARAIVA, Miriam Gomes. Novas abordagens para análise dos processos de integração na América do Sul: o caso brasileiro. **Carta Internacional**, v. 8, n. 1, p. 03-21, 2013.

SARTI, Ingrid. A arquitetura política e os desafios da institucionalidade na integração sul-americana. **Sulamérica comunidade imaginada: emancipação e integração**, p. 177-191, 2011.

SASSEN, Saskia. A criação de migrações internacionais. In: SASSEN, Saskia. **Sociologia da globalização**. Porto Alegre: Editora Artmed, 2010. p. 113-138.

SCHUBERT, Stefan Franz; BRIDA, Juan Gabriel; RISSO, Wiston Adrián. The impacts of international tourism demand on economic growth of small economies dependent on tourism. **Tourism Management**, v. 32, n. 2, p. 377-385, 2011.

SEVERO, Luciano W. **Integração da América do Sul**. Mecanismos regionais de financiamento. Rio de Janeiro: UFRJ/IE/NEI, 2011.

SILVA, Armstrong Pereira da. **A integração regional e o regionalismo pós-segunda guerra**: um estudo de casa do regionalismo proposto pela Cepal na década de 1950. 2020. 171 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Universidade Federal da Integração Latino-americana, Foz do Iguaçu, 2020.

SILVA, Armstrong Pereira *et al.* Onde estivemos e para onde vamos: desafios e perspectivas contemporâneas à integração sul-americana. **REI-Revista de Estudos Internacionais**, v. 13, n. 2, 2022.

SILVA, Fabio Roberto Cordeiro; GRECHI, Doris Cristina; CARNEIRO, Camilo Pereira. O turismo e o desenvolvimento regional na fronteira Brasil-Paraguai. **Conhecer: debate entre o público e o privado**, v. 12, n. 29, p. 95-113, 2022.

SILVA, Maurílio Barbosa de Oliveira da *et al.* Como os turistas provenientes de países do Corredor Bioceânico “enxergam” os atrativos turísticos de Bonito, MS: uma análise calcada em princípios da netnografia. **Interações**, Campo Grande, v. 20, p. 91-106, 2019.

SILVA, Oriel Junior Gomes da. **Relações comerciais entre Brasil e Mercosul**: o modal dutoviário Bolívia-Brasil. 2022. 34 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Tecnólogo em Logística) – Universidade Federal do Tocantins, Araguaína, 2022.

SOARES, Arthur Felipe Murta Rocha. **A América do Sul importa?** Percepções brasileiras sobre integração regional. 2020. 234 f. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) – Instituto de Relações Internacionais da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

SOARES, Laura Tavares Ribeiro. Os custos sociais do ajuste neoliberal no Brasil. In: SADER, Emir. **El ajuste estructural en América Latina**: Costos Sociales y Alternativas. Argentina: Libronauta, 2005.

SONAGLIO, Juliana. **Produtividade para a coesão social**: o desenvolvimento dependente é a saída para o trabalho na América Latina?. 2012. 182 f. Dissertação (Mestrado em

Sociedade, Cultura e Fronteiras) – Centro de Educação e Letras, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Foz do Iguaçu, 2012.

SOTELO VALENCIA, Adrián. **América Latina: de crisis y paradigmas. La teoría de la dependencia en el siglo XXI.** Colonia San Rafael, México: Plaza y Valdés, 2005.

SOUZA, Ailton de. América Latina, conceito e identidade: algumas reflexões da história. **PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, n. 4, p. 29-39, 2012.

SOUZA, Vitor HP de; SILVEIRA, Márcio Rogério. Infraestruturas de integração entre Brasil e demais países do MERCOSUL: a IIRSA enquanto possibilidade. **Circuito de Debates Acadêmicos I**, 2016.

TILBURG, Cornelis van. **Traffic and congestion in the Roman Empire.** 1. ed. Abingdon: Routledge, 2007.

TRIPATHI, Anurag; ABHISHEK, R. L.; TEJA, Arun. A nova rota da seda: dinâmicas para a América Latina e para a região do Caribe. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, v.11, n. 22, p. 140-165, Jul./Dez. 2022.

TONTINI, Gérson; MACHADO, Eloir José. O transporte rodoviário e as exportações de produtos têxteis para o Mercosul. **Revista de Negócios**, v. 5, n. 3, 2007.

VALDEZ, Robson Coelho Cardoch. Integração Regional Pragmática: a integração possível para o continente sul-americano. **Relações Internacionais no Mundo Atual**, v. 1, n. 11, p. 37-50, 2012.

VASCONCELLOS, Patrícia Mara Cabral de. As construtoras brasileiras e o processo de integração regional na América do Sul. **Polis Revista Latinoamericana**, n. 39, 2014.

VERRUCK, Jaime. Prefácio. BARROS, Pedro Silva *et al.* **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana.** Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea: 2020.

VIEIRA, Luciane Klein; ARRUDA, Elisa. A relação entre o grau de integração econômica e o sistema de solução de controvérsias: um estudo comparativo entre a União Europeia e o Mercosul. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 15, n. 2, 2018 p. 285-306.

VIGEVANI, Tullo; CEPALUNI, Gabriel. A política externa de Lula da Silva: a estratégia da autonomia pela diversificação. **Contexto internacional**, v. 29, p. 273-335, 2007.

VIGEVANI, Tullo; RAMANZINI JÚNIOR, Haroldo. Autonomia, integração regional e política externa brasileira: Mercosul e Unasul. **Dados**, v. 57, p. 517-552, 2014.

VILLA, Rafael Duarte; BRAGATTI, Milton Carlos. Complexificação das Instituições de defesa na América do Sul. **Carta internacional**, v. 10, n. 3, p. 4-22, 2015.

VILLAGRA, Manolo Eduardo. Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico. **Revista Seguridad y Poder Terrestre**, v. 2, n. 2, 2023.

WANDERLEY, Giovanna Martins. Estados sem litoral x estados de trânsito: análise sobre a reserva de carga nacional no acordo de transporte fluvial pela hidrovia Paraguai-Paraná sob as perspectivas argentina e paraguaia. **Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy-International Law and Business Review**, v. 2, n. 1, p. 123-153, 2022.

WASSERMAN, Claudia. O golpe de 1964: tudo o que se perdeu. In: **As ditaduras de segurança nacional: Brasil e Cone Sul**. Porto Alegre: Comissão do Acervo Contra a Ditadura, 2006. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Claudia-Wasserman/publication/265786536_O_Golpe_de_1964_-_tudo_que_se_perdeu/links/541b5a0a0cf2218008c37380/O-Golpe-de-1964-tudo-que-se-perdeu.pdf. Acesso em: 12 fev. 2023.

WEBER, Vanessa; MARQUES, Nelagley. Innovaciones en agronegocios en el ámbito de la Ruta Bioceánica. **Interações** (Campo Grande), p. e2514239-e2514239, 2024.

ZIBECHI, Raúl. **Interconexión sin integración: 15 años de IIRSA**. Quito: CDES, 2016. Disponível em: http://cdes.org.ec/web/wp-content/uploads/2016/01/Art%C3%ADculo-Zibechi_Interconexi%C3%B3n-sin-integraci%C3%B3n.pdf. Acesso em: 5 maio 2024.

APÊNDICE 1: Tratado Multilateral para a Operacionalização do Corredor Rodoviário Bioceânico entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile

Preâmbulo

Os Governos do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, doravante denominados "Partes Contratantes",

Reconhecendo a importância do desenvolvimento econômico sustentável e da integração regional,

Desejando facilitar o comércio, melhorar a conectividade e promover o desenvolvimento de infraestrutura na América do Sul,

Considerando a necessidade de uniformização normativa e integração tecnológica para a eficiência logística;

Desejando estabelecer um quadro jurídico claro e previsível para garantir segurança jurídica e atrair investimentos;

Comprometendo-se a adotar medidas que assegurem a sustentabilidade e a eficácia do corredor a longo prazo;

Concordam em estabelecer o presente Tratado Multilateral para a Operacionalização do Corredor Rodoviário Bioceânico e acordam o seguinte:

Artigo 1º: Objetivo

Este Tratado tem como objetivo estabelecer um quadro de cooperação para a construção, manutenção e operação do Corredor Rodoviário Bioceânico, promovendo a integração econômica e logística entre as Partes Contratantes.

Artigo 2º: Uniformização Normativa

1. As Partes comprometem-se a uniformizar legislações aduaneiras, sanitárias e de transporte para facilitar a circulação de mercadorias e pessoas.
2. Será criado um Comitê de Uniformização Normativa, composto por representantes de cada Parte, responsável por revisar e alinhar as regulamentações pertinentes ao Corredor Rodoviário Bioceânico.
3. Prazo: A uniformização das legislações deve ser concluída no prazo de 24 meses a partir da assinatura deste Tratado.

Artigo 3º: Integração Tecnológica

1. As Partes implementarão sistemas tecnológicos integrados para o gerenciamento e monitoramento das operações ao longo do corredor.
2. Tecnologias como blockchain e RFID serão adotadas para garantir a transparência e a eficiência no rastreamento de cargas e na gestão aduaneira.
3. Prazo: A implementação dos sistemas tecnológicos integrados deve ser concluída no prazo de 18 meses a partir da assinatura deste Tratado.

Artigo 4º: Marco Regulatório

1. As Partes desenvolverão um marco regulatório claro e uniforme que ofereça segurança jurídica para investidores públicos e privados.
2. O marco regulatório será baseado nas melhores práticas internacionais, garantindo a previsibilidade e a consistência na aplicação das normas.
3. Prazo: O marco regulatório deve ser elaborado e aprovado no prazo de 12 meses a partir da assinatura deste Tratado.

Artigo 5º: Compromissos Vinculantes

1. As Partes definirão compromissos vinculantes, incluindo prazos e metas específicas para a implementação das ações acordadas.
2. Um sistema de monitoramento e fiscalização será estabelecido para garantir o cumprimento dos compromissos.
3. Prazo: Os compromissos vinculantes e o sistema de monitoramento devem estar operacionalizados no prazo de 6 meses a partir da assinatura deste Tratado.

Artigo 6º: Financiamento Sustentável

1. Será criado um fundo de investimento conjunto para financiar projetos de infraestrutura e manutenção, com contribuições proporcionais ao benefício esperado por cada Parte.
2. Parcerias com instituições financeiras internacionais e o setor privado serão incentivadas para ampliar a capacidade de investimento.
3. Prazo: O fundo de investimento conjunto deve estar estabelecido e operacional no prazo de 12 meses a partir da assinatura deste Tratado.

Artigo 7º: Solução de Controvérsias

1. Qualquer disputa decorrente da interpretação ou aplicação deste Tratado será resolvida amigavelmente através de consultas entre as Partes.

2. Na ausência de solução, as Partes recorrerão a mecanismos de mediação e arbitragem internacional, conforme acordado mutuamente.
3. Prazo: Os mecanismos de solução de controvérsias devem ser definidos e acordados no prazo de 6 meses a partir da assinatura deste Tratado.

Artigo 8º: Compromisso de Manutenção

1. As Partes garantirão a manutenção contínua e adequada das infraestruturas, com auditorias regulares e transparência na gestão dos recursos.
2. Um sistema de avaliação contínua será implementado para monitorar a condição das infraestruturas e a eficácia dos programas de manutenção.
3. Prazo: As diretrizes para a manutenção e auditorias regulares devem ser estabelecidas no prazo de 6 meses a partir da assinatura deste Tratado.

Artigo 9º: Apoio Técnico e Financeiro

1. As Partes disponibilizarão apoio técnico e financeiro para facilitar a implementação das ações acordadas e a superação de desafios operacionais.
2. Programas de capacitação e treinamento serão desenvolvidos para os profissionais envolvidos na gestão e operação do corredor.
3. Prazo: Os programas de capacitação e as diretrizes para o apoio técnico e financeiro devem ser implementados no prazo de 12 meses a partir da assinatura deste Tratado.

Artigo 10º: Vigência e Denúncia

1. Este Tratado entrará em vigor na data de sua ratificação por todas as Partes.
2. Qualquer Parte pode denunciar este Tratado mediante notificação escrita às demais Partes, com um aviso prévio de seis meses.

Assinado em [local], em [data], em quatro exemplares originais, em português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Signatários:

- Pela República Federativa do Brasil: [Nome do Representante]
- Pela República do Paraguai: [Nome do Representante]
- Pela República Argentina: [Nome do Representante]
- Pela República do Chile: [Nome do Representante]