

O MATO GROSSO DO SUL E A PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL: CORREDORES BIOCEÂNICOS E OBRAS DE INFRAESTRUTURA¹

Raphael Padula²
Pedro Silva Barros³

RESUMO

O artigo tem como objetivo apresentar a importância geográfica (política e econômica) do Mato Grosso do Sul (MS) para a conexão do Brasil com os vizinhos sul-americanos e particularmente na construção de Corredores Bioceânicos. Assim, além de ser plataforma geopolítica (para projeção de influência), argumenta-se que o MS apresenta enorme potencial produtivo e logístico no âmbito da integração da América do Sul. Ainda, com o objetivo de contribuir para políticas públicas, é apresentado um mapeamento dos principais projetos de infraestrutura que podem melhorar a integração do MS com os países vizinhos, dando destaque para as que fazem parte do corredor rodoviário bioceânico; e sobre como tais obras devem ser encaradas a partir de um conjunto mais amplo e estruturante de obras e investimentos, notadamente as de caráter multimodal. Por isso, também são apresentadas algumas obras relevantes de transporte ferroviário e fluvial – hidrovias e portos – mesmo de sentido Norte-Sul. A metodologia utilizada passa pela revisão bibliográfica de autores de geopolítica brasileira, bancos de dados e documentos sobre integração física sul-americana, especialmente da UNASUL e IIRSA, documentos de agências de governo (BNDES, por exemplo), e notícias veiculadas pelo governo do Mato Grosso do Sul ou pela imprensa local.

Palavras-chave: Corredor Bioceânico; Mato Grosso do Sul; Integração Regional; América do Sul.

¹ O presente artigo foi confeccionado no âmbito do projeto de pesquisa “Integração Regional: o Brasil e a América do Sul” financiado pelo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), no qual o autor atua como pesquisador-visitante sob coordenação do coautor..

² Doutor. Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro (RJ), Brasil. E-mail: padula.raaphael@gmail.com / Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-8703-5171>

³ Pós-doutorando. Universidade de São Paulo (USP), São Paulo (SP), Brasil. E-mail: pedro.barros@ipea.gov.br / Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-1325-2461>

INTRODUÇÃO

Em 21 de dezembro de 2015, no âmbito do Mercosul, foi firmada a “Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos”⁴, que instituiu o Grupo de Trabalho do Corredor Bioceânico, que se reuniria pela primeira vez em 2016. Os então presidentes de Argentina, Brasil, Chile e Paraguai, por meio do documento, explicitaram a busca pela concretização do corredor viário que teria como trajeto Campo Grande – Porto Murtinho (MS/Brasil) – Carmelo Peralta – Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo (Paraguai) - Misión La Paz – Tartagal – Jujuy - Salta (Argentina) – Sico – Jama – Puertos de Antofagasta – Mejillones – Iquique (Chile). Como pode ser observado, o Mato Grosso do Sul (doravante MS) possui uma posição estratégica nessa rota de quase 2,4 mil kms de distância. Em 22 de agosto de 2019 no Mato Grosso do Sul, o Grupo de Trabalho chegou à sua oitava reunião. Ou seja, independente das visões dos governos sobre integração mais aberta ou mais fechada, ou das crises e paralísias de instituições regionais como a Unasul, o Grupo de Trabalho segue desenvolvendo suas atividades, e o corredor e o MS mostrando sua importância. Se no referido documento de 2015 o corredor é concebido como importante em uma aproximação entre Mercosul e Aliança do Pacífico, no discurso do Ministro das Relações Exteriores do Brasil Ernesto Araújo em 2019, ele aparece como elemento fundamental num processo de integração aberta.⁵

O argumento central deste artigo é de que a posição geográfica particular do Mato Grosso do Sul lhe confere valor estratégico e econômico, sendo reveladora de seu potencial para atuar tanto como plataforma de conexão e projeção de influência do Brasil para os seus vizinhos e para a formação de corredores bioceânicos (Atlântico-Pacífico). Nesse sentido, o MS pode atuar como entreposto logístico no comércio e/ou como centro produtor nas cadeias produtivas entre países sul-americanos e entre estes e unidades federativas do Brasil. Mas, para exercer tal papel, o MS e a América do Sul carecem da consecução de várias obras de infraestrutura que serão aqui levantadas, por possibilitarem a melhora da conexão do

⁴ Documento disponível no site do Itamaraty (Brasil – Ministério das Relações Exteriores) em: http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/DeclaracionBioceanicos_PT.pdf

⁵ Itamaraty (Brasil - Ministério das Relações exteriores), “Intervenção do Ministro Ernesto Araújo na VIII Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico”, disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/discursos-artigos-e-entrevistas-categoria/ministro-das-relacoes-exteriores-discursos/20764-intervencao-do-ministro-ernesto-araujo-na-viii-reuniao-do-corredor-rodoviario-bioceanico-campo-grande-ms-em-22-de-agosto-de-2019>

Brasil com seus vizinhos, em especial do MS com Paraguai, Argentina, Bolívia, Chile e Uruguai, alcançando os portos dos litorais Atlântico e Pacífico. Com o objetivo de contribuir para políticas públicas e para que o MS exerça esse papel, é apresentado um mapeamento das principais obras rodoviárias que integram o MS com os países vizinhos, dando destaque para as que fazem parte do corredor bioceânico. Destaca-se que tais obras devem ser encaradas a partir de um conjunto mais amplo e estruturante de obras e investimentos, notadamente as de caráter multimodal. Por isso, também apresentamos obras referentes a outros modais que formem ou se conectem ao corredor bioceânico.

Destaca-se, ainda, que, embora sejam apresentadas de forma fragmentada, as obras devem ser observadas como um conjunto e dentro de uma articulação intermodal mais ampla, pois assim formam um projeto estruturante de maior porte que leva à conexão do Brasil e do MS com os países sul-americanos. Nesse sentido, é mais desejável que as obras sejam olhadas como uma sequência ou um conjunto estruturante de investimentos em infraestrutura que permitem a conexão do Brasil e do MS a longas distâncias e mercados, potencializando suas escalas comercial e produtiva, e assim possibilitando avançar em cadeias de maior valor agregado, como também no provimento de serviços logísticos e em conexões intermodais. Essa concepção estruturante passou a figurar nos documentos do Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da UNASUL a partir de 2010 (início de seu funcionamento).

O banco de dados da IIRSA (Iniciativa para Integração de Infraestrutura Sul-Americana), órgão técnico do COSIPLAN da Unasul, foi a principal fonte utilizada para identificar as obras potenciais e seu estado atual, por ser considerado um banco de dados amplo e atualizado, com constante fluxo de informação e atualização por parte de representantes governamentais.

A organização do texto começa por uma seção de explanação sobre a importância geográfica do MS na integração do Brasil com seus vizinhos, recorrendo ao pensamento geopolítico militar brasileiro. Na mesma seção, é abordada a importância dos corredores bioceânicos ligando a costa do Atlântico à do Pacífico na América do Sul, e em particular são apresentados exemplos de vantagens de custos do Corredor Rodoviário Bioceânico passando por Porto Murinho (MS) – a partir de dados de estudos da EPL (Empresa de Planejamento e Logística). Em seguida, apresentamos as obras, divididas em quatro seções. A seção 2

apresenta as obras rodoviárias, como nosso objeto principal. Na seção 3 constam as obras ferroviárias, com destaque para corredores bioceânicos. A seção 4 apresenta obras de melhoramento das hidrovias, mencionando em seu final obras de adequação ou construção de portos fluviais. Vale ressaltar que algumas obras multimodais aparecem em diferentes seções. Embora muitas das obras estejam em países vizinhos e pareçam distantes do MS, o olhar estruturante e do conjunto ou sequência de obras permite visualizar sua importância no comércio a distâncias mais longas. Vale ressaltar que temas ambientais, de regulação e projetos de passagem de fronteira (aduanas) não foram incluídos ou tratados aqui, embora possam aparecer menções ocasionais referente a eles, por questões de espaço.

A IMPORTÂNCIA GEOGRÁFICA DO MS, DA BACIA DO PRATA E DOS CORREDORES BIOCEÂNICOS

A importância do Centro-Oeste brasileiro e do Mato Grosso do Sul aparece de forma decisiva no pensamento militar e na obra de geopolíticos brasileiros. O então Capitão Mário Travassos, em seu livro *A projeção Continental do Brasil* de 1931, quando trata da integração do território nacional de forma coadunada, e mesmo subordinada, à projeção do Brasil para os países vizinhos alcançando o litoral Pacífico, destaca a importância da posição geográfica do MS.

Travassos identifica uma dualidade geográfica no Brasil, sendo um país ao mesmo tempo marítimo-atlântico e continental sul-americano, fazendo fronteira com quase todos os seus países – exceto Chile e Equador – e sem contato direto com a costa do Pacífico. Tal posição, combinada a fatores políticos, teriam implicações geopolíticas e na estratégia de projeção do Estado brasileiro. Na visão do autor, o Centro-Oeste tem um papel fundamental tanto na integração do “Brasil longitudinal” quanto em sua projeção sul-americana, pois está situado na área de interconexão entre a Bacia Amazônica e a Bacia do Prata, próximo à Bolívia que, além de conectar tais vertentes, conecta o Pacífico e o Atlântico através do *passo* de Santa Rosa. Dentro do Centro Oeste, o Mato Grosso, na época em que escreveu reunindo os territórios dos atuais Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, apresenta posição estratégica, nas palavras do autor:

“Mato Grosso é assim a grande esquina de nosso território em pleno coração da massa continental, lá onde se cruzam os mais graves problemas decorrentes da competição entre o Prata e o Amazonas e onde o Atlântico encontra um dos mais profundos e acertados pontos de aplicação para seu antagonismo em relação ao Pacífico” (TRAVASSOS, 1931, p. 203).

O Brasil Platino, onde está situado o Centro-Oeste e portanto o MS na divisão geográfica continental de Travassos, destaca-se pela capacidade de atrair os países mediterrâneos da América do Sul (Bolívia e Paraguai) para os portos brasileiros, onde o Mato Grosso do Sul “prolonga os territórios paulista e paranaense, e representa a sua força de penetração” (TRAVASSOS, 1931, p.129). Podemos interpretar que seria ao mesmo tempo uma plataforma de projeção para o Pacífico através da área central sul-americana, e uma plataforma de atração para o Atlântico.

“É tal a importância de Mato Grosso, por sua posição geográfica, que bem pode definir a política continental do Brasil (...). Mato Grosso é assim, do ponto de vista de nossa política continental, verdadeira miniatura do próprio Brasil, símbolo expressivo de nossos interesses políticos no continente” (TRAVASSOS, 1931, pp. 205; 209).

Diante de tal quadro, e considerando a então política de comunicações da Argentina que se interconectava com os vizinhos, Travassos propôs a construção de vias bioceânicas integrando os portos brasileiros do Atlântico aos portos do Pacífico, incluindo a integração ferroviária entre Santos e Corumbá continuando pelo território boliviano, a conexão rodoviária (ponte) entre Brasil e Paraguai, e a utilização de hidrovias amazônicas, conjugadas com obras de sentido norte-sul de diferentes modalidades de transportes.

Outro destacado geopolítico brasileiro, o General Golbery do Couto e Silva (1965), salienta o papel do Centro Oeste (Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Rondônia) como parte da “área continental de soldadura” da América do Sul – juntamente com Paraguai e Bolívia – que seria a região geopolítica estratégica para a integração terrestre entre as demais

regiões geopolíticas do continente – Amazônia, Prata-Patagônia, Sudeste Brasileiro, Atlântico, Pacífico, Nordeste Brasileiro.

Os países e espaços mediterrâneos da América do Sul, envolvendo o Centro-Oeste do Brasil, o Paraguai e a Bolívia, situam-se na área central do continente. Ao mesmo tempo em que sofrem com o confinamento do interior e a distância dos oceanos, sua posição geográfica lhes auferem enorme potencial para exercer o papel de plataforma de interligação produtiva e do comércio regional e bioceânico, revelando potencial de tornarem-se centros logísticos e produtores em cadeias regionais de alto valor agregado. Assim, por questões econômicas e geopolíticas, incluindo acesso a mercados regionais, é urgente a construção de uma infraestrutura que lhes de acesso às demais regiões do continente e especialmente às costas dos oceanos Atlântico e Pacífico, e conseqüentemente aos mercados internacionais.

Conforme destacado por Travassos, o Mato Grosso do Sul possui posição estratégica tanto em termos centrais na América do Sul, quanto em termos de acesso à Bacia do Prata e ao litoral Pacífico, pelo acesso às hidrovias Paraguai-Paraná e do Prata e pela proximidade de pontos de passagem pelas cordilheiras, sendo fronteiro à Bolívia e ao Paraguai.

A Bacia do Prata (cerca de 3,2 milhões de km²) é uma área estratégica na parte meridional e a segunda maior subregião do continente sul-americano, atrás da Bacia Amazônica (cerca de 7 milhões de km²). Possui a maior hidrovia da América do Sul, incluindo as bacias do Paraná, Paraguai, Uruguai e do Prata, interconectando o interior do continente à costa do Atlântico. Cinco países sul-americanos participam da Bacia Platina: Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. No entanto, também podemos agregar o Chile como área onde se estende sua influência. Assim, a área encontra-se envolvida e atraída pelos oceanos Atlântico e Pacífico. Ainda, de fácil acesso e possibilidade de melhoras e aproveitamentos com pequenas intervenções, é uma das regiões de maior riqueza potencial da América do Sul e do planeta devido à sua diversidade climática, recursos minerais, potencial energético, capacidade agropecuária, recursos hídricos (incluindo água doce), e potenciais industriais, de comunicação, de transportes e de comércio.⁶

⁶ A Bacia do Prata se apresenta como um dos maiores reservatórios de água doce do planeta, comportando o Aquífero Guarani, segundo maior do continente. Possui extensas áreas de floresta e de pastagem, abundância mineral e solos férteis. A subregião dispõe de áreas agrícolas e industriais, algumas das maiores hidrelétricas da América Latina e do mundo – como Itaipu, Yacyretá e Salto Grande –, e extensas redes de transporte rodoviário e fluvial.

O melhoramento da navegabilidade na Bacia do Prata significa melhorar a navegabilidade dos rios que a compõem, assim como olhar para seus portos fluviais e conectividades com outros modais, de maneira ampla e intermodal, inclusive olhando para sua participação na conexão com o Atlântico e o Pacífico – envolvendo ainda corredores bioceânicos rodoviários e ferroviários. Assim, a melhora da navegabilidade pode reduzir custos de transporte (aumentar a competitividade), fomentando o comércio e a formação de cadeia produtivas intrarregionais de maior valor agregado, assim como extra-regionais. Isso é importante especialmente para áreas mais isoladas de portos marítimos, no interior do continente. Ainda, a melhora da navegabilidade na Bacia do Prata abre a possibilidade de um maior aproveitamento do modal hidroviário (mais barato e menos poluente, com menores custo de implantação e manutenção das vias), em detrimento do transporte rodoviário. Nesse sentido, é preciso retomar o que está estabelecido no Tratado da Bacia do Prata de 1969.⁷

A seguir, são sistematizados, de forma resumida, os principais argumentos sobre os impactos positivos das ligações interoceânicas. Primeiro, o argumento mais geral favorável aos corredores interoceânicos considera a relação positiva entre oferta de infraestrutura e desenvolvimento, diante da escassez de infraestrutura de integração entre os países da região. A oferta de infraestrutura diminui custos de produção e, ao mesmo tempo, gera ganhos de escala ao propiciar o alcance de maiores mercados, o que

Destaca-se ainda seu potencial hidrelétrico, do qual mais da metade se encontra no Rio Paraná, com 4 mil km de extensão. Seus rios apresentam enorme potencial hidrelétrico ainda não utilizado. Podem-se citar como exemplos os projetos hidrelétricos em estudo de Garabí (1.500 MW), no rio Uruguai, e de Corpus (3.400 MW), no rio Paraná; além da ampliação das cotas de Itaipú (mais 1.400 MW) e de Yaciretá (mais 1.000 MW). O aproveitamento do potencial hidrelétrico concebido conjuntamente com a construção de eclusas e outras intervenções na Bacia, propiciaria a navegação hidroviária e a articulação do interior do continente ao Atlântico. Dispõe de recursos abundantes nas planícies férteis dos pampas argentinos, passando pelos minérios e a crescente produção agropecuária (com destaque para gado e soja) na área central do continente, especialmente no Paraguai e no Centro-Oeste brasileiro. No interior da região platina, a Bolívia concentra minérios e recursos importantes, como: lítio, estanho, gás natural, petróleo, zinco, tungstênio, antimônio, prata, ferro, manganês, chumbo, ouro, madeira, energia hidrelétrica.

⁷ O Tratado aponta como objetivo de os países partícipes promover seu desenvolvimento, aproveitamento de recursos e a integração física conjunta, em suas áreas de influência direta e indiretas. Muitos dos rios estabelecem limites e são compartilhados por países. Há diversos acordos entre países para aproveitamento conjunto e gestão de rios específicos. Por exemplo, o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná. É preciso uma visão ampla, olhando para a necessidade de todos os países e melhoramento de todos os rios, conectando toda área do Prata. O mesmo vale para o aproveitamento de seus recursos e formação de cadeias produtivas, com especial atenção para os recursos hidrelétricos com a construção de eclusas.

também impacta no custo de produção e na viabilidade econômica de avançar para a produção de maior valor agregado e intensidade tecnológica (que exige máquinas mais sofisticadas, mais caras, mas de maiores escalas).

Segundo, em um continente no qual os países têm suas economias e territórios nacionais historicamente desarticulados entre si e voltados para fora da região, com um deficiente sistema de infraestrutura de interligações intrarregionais, as vias paralelas bioceânicas, ao cruzar territórios de diferentes países, promoveriam a integração entre suas economias e mercados, sendo um agente favorável à integração e ao aumento do comércio intrarregional entre os países envolvidos. Pode até mesmo promover a integração e melhor ocupação territorial nacional dos países envolvidos, ainda carentes de infraestrutura.

Terceiro, os corredores interoceânicos possibilitariam integração e acesso facilitado, mais rápido e eficiente, aos espaços interiores (*hinterland*), aos países (Bolívia e Paraguai) e regiões mediterrâneas (como o Centro-Oeste brasileiro, incluindo o MS), em relação aos demais países da região, aos litorais Atlântico e Pacífico e, conseqüentemente, ao comércio internacional, o que daria maiores possibilidades de desenvolvimento às economias desses países e regiões, puxados pelas suas exportações aos mercados do continente e global. Ainda, as conexões interoceânicas dariam acesso mais eficiente a mercados internacionais a países litorâneos pela maior facilidade de acesso a margens opostas. Do ponto de vista dos países da costa do Pacífico, há particular entusiasmo em relação às vias interoceânicas, observando-as como uma oportunidade para atuar como centros de serviços logísticos entre Ásia e o Centro Oeste brasileiro e o Mercosul (SANTA GADEA, 2012, p. 176). Observa-se ainda que alguns argumentos favoráveis às conexões bioceânicas se inspiram na experiência de integração do território estadunidense no século XIX (COSTA, 2013), provendo significativa proteção e mercado cativo, crescentemente integrado, para a expansão de suas indústrias nascentes.

Sem dúvida, as ligações bioceânicas, cruzando o continente de uma costa a outra, interligando países e dando maior acesso a mercados extra-regionais, podem contribuir fundamentalmente para a integração física e desenvolvimento dos países e áreas interiores da América do Sul. No entanto, demandam políticas ativas que enfoquem no seu desenvolvimento interno e na constituição de cadeias de maior valor agregado. A facilitação de fluxos e diminuição de custos proporcionados pelos corredores interoceânicos, se não forem acompanhados de um

conjunto de políticas e do estabelecimento de regras de origem, podem favorecer forças concentradoras e, portanto, contribuir para o aumento das assimetrias regionais e globais. Tais corredores podem funcionar como corredores de exportação de recursos naturais e de bens de baixo valor agregado, e como corredores de importação de bens industriais de maior valor agregado e intensidade tecnológica de outros países e continentes. Podem servir ainda para a penetração política 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 do Prata.

Em termos de vantagens de custos e tempo de transporte, a estatal brasileira Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que participa das reuniões do Corredor Bioceânico, realizou uma série de estudos sobre os impactos positivos do corredor, quanto a impactos nos fluxos comerciais e redução de custos, considerando o transporte majoritariamente feito por containers e focando em produtos escolhidos a partir dos fluxos comerciais existentes das regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil.⁸ Como potenciais produtos capturados para exportação do Brasil identificou: carnes, alimentos processados e resfriados, celulose, automóveis, caminhões e ônibus, calçados e vestuários. Para importações identificou: produtos eletrônicos, fertilizantes, sal, pescado, laticínios, alimentos processados, e vinhos e azeites. Os mercados potenciais de conexão do Corredor abrangem sobretudo Ásia, Oceania e Costa Oeste das Américas (incluindo América do Norte).

O estudo apresentado pela EPL aponta a redução do frete para o transporte de carnes partindo de Campo Grande (MS) tanto para a Ásia quanto dentro da América do Sul. O estudo revela que o custo do frete da rota Campo Grande – Santos (1.089 km por rodovia), Santos-Canal do Panamá-Xangai (24.156 km pelo mar) equivale a US\$ 281,85/t. Já com a construção do Corredor o trajeto Campo Grande – Antofagasta (2.524 km por rodovia), Antofagasta – Xangai (18.677 km pelo mar), o valor do frete seria de US\$ 253,85/t; ou seja, representaria uma redução no frete de 9,85%, além da redução da distância total percorrida. Conclui: “A partir das estimativas de exportação de carnes do Centro-Oeste e Norte, os ganhos com a operacionalização do Corredor poderia[m] chegar a mais de R\$ 100 milhões por ano com redução de custos”. Para o trajeto rodoviário Campo Grande – São Borja (2.362 km) – Santiago (mais 1.912 km), o valor do frete

⁸ EPL, ESTUDO DE CUSTOS CORREDOR BIOCEÂNICO. VIII Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico. Campo Grande, 21 e 22 de agosto de 2019.

equivale a US\$ 229,18/t. Já indo pelo trajeto rodoviário Campo Grande – Porto de Antofagasta (2.254 km) – Valparaíso (mais 1.157 km) – Santiago (mais 121 km), o valor seria de US\$ 174,14/t. Ou seja, o Corredor proporcionaria uma queda de 24,01% no valor do frete.

Para o trigo partindo de San Miguel de Tucumán em direção a Campo Grande, o trajeto rodoviário que passa por Foz do Iguaçu e São Paulo registra frete de US\$ 187,06/t, em quase 3.400 kms. Já o trajeto rodoviário por San Salvador de Jujuy e Porto Murtinho (pouco maior que 3 mil Kms), proporcionado pelo corredor, levaria o frete para US\$ 91,49/t, o que representa uma redução de 51,09% no valor.

Quanto ao transporte de carga geral e autopeças, a redução proporcionada pelo Corredor seria de 6,45% comparando o trajeto rodoviário São Paulo – São Borja – Córdoba, pouco superior a 2.600 kms e com frete de US\$ 154,61/t, com o de São Paulo – Porto Murtinho – Santa Fé – Córdoba, que teria custo de US\$ 144,63/t e distância de 1.685 km por rodovia e 1.557 km por mar.

Abaixo, apresentamos uma tabela com o resumo da redução de fretes a partir dos estudos apresentados pela EPL nas reuniões do Corredor Rodoviário Bioceânico.

Tabela: Resumo da Redução dos Fretes pelo Corredor

Rota	Custo Logístico	Variacão
São Paulo – Córdoba	US\$ 154,61/t	-6,45%
São Paulo – Porto Murtinho – Córdoba	US\$ 144,63/t	
Campo Grande – Santos – Xangai	US\$ 281,85/t	-9,85%
Campo Grande – Antofagasta – Xangai	US\$ 253,85/t	
Campo Grande – São Paulo – Santiago	US\$ 229,18/t	-24,01%
Campo Grande – Antofagasta – Santiago	US\$ 174,14/t	

San Miguel de Tucumán – São Paulo – Campo Grande	US\$ 187,06/t	
San Miguel de Tucumán – Campo Grande	US\$ 91,49/t	-51,09%

Fonte: EPL, 2019.

A EPL analisou a redução de custos, tempo e distância do transporte de carnes do Chaco Paraguai. Do Chaco Paraguai a Santos há um trajeto de 1.700 kms e 34 horas, com mais 72 horas de tempo em aduana, registrando frete de US\$170,75/t. Do Chaco Paraguai a Antofagasta o trajeto é de 1.540 Km, por 25 horas e mais 6 horas de aduana, e registraria frete de US\$ 113,32/t. O Corredor geraria então uma redução do tempo de transporte de 26% e uma potencial redução do custo logístico superior a 30%.

As exportações de celulose do MS em direção à China também foram abordadas pela EPL, devido à sua importância. Atualmente, pelo transporte rodoviário e marítimo, Três Lagoas (MS) – Santos – China, percorre 753 km por via terrestre e 26.720 km por via marítima até o Porto de Nanquim, com o custo de US\$ 510/t. Pelos modais ferroviário e marítimo, o mesmo trajeto, que percorreria 897 km por via terrestre férrea, fica em US\$ 325/t. Já com o Corredor Bioceânico, o transporte rodoviário por 2.663 km sairia de Três Lagoas, passando por Paraguai e Argentina, até alcançar o Porto de Antofagasta no Chile, de onde sairia para o porto de Nanquim, a 19.551 Km, com custo do frete em US\$ 310/t. Podemos observar então vantagens em termos de custos, que seriam ainda maiores se fossem considerados o tempo de espera em Santos, congestionamentos, armazenagem etc.

Quanto aos fretes de celulose para a Argentina, considerando opções somente de rodovias por Foz do Iguaçu e caminhões de 25t, o frete de Três Lagoas a Buenos Aires custa US\$ 210/t, levando 2.090 km e 8 horas de trajeto. A opção considerando 749 km por rodovia de Três Lagoas a Porto Murtinho e então 2.109 km por hidrovía até Buenos Aires, com comboio de 1 empurrador e barcaças, registraria frete de US\$ 166,40/t. Por ferrovia (Três Lagoas – Corumbá) e hidrovía (Corumbá – Buenos Aires) o frete seria ainda menor, de US\$ 139,90/t. Podemos observar assim um potencial de redução de frete superior a 30%.

A seguir, serão apresentadas as principais obras que, se realizadas, possibilitam que o MS sirva de plataforma de projeção do Brasil na América do Sul, alcance as margens costeiras opostas, e ao mesmo tempo enseje o

aproveitamento do potencial logístico e produtivo do MS; ou seja, são as obras que contribuem para que sejam alcançadas as vantagens de custos de transportes e para o MS exerça seu papel de plataforma geopolítica de projeção do Brasil, mencionados acima.

OBRAS DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIAS E O CORREDOR BIOCEÂNICO

MS-PARAGUAI-ARGENTINA-CHILE

Entre as obras rodoviárias que podem integrar o MS à América do Sul, destaca-se o Corredor Rodoviário Bioceânico Atlântico – Pacífico através do Paraguai – Argentina – Chile. A Ponte Internacional Porto Murtinho – Carmelo Peralta, sobre o Rio Paraguai, é um projeto binacional Brasil – Paraguai, que desempenha papel central no corredor. A obra não possui investimento estimado ou fonte de financiamento prevista na ficha técnica do sítio da IIRSA.

Atualmente, a integração brasileira com municípios paraguaios é feita predominantemente por terra, por meio da conurbação entre cidades (casos de Ponta Porã e Pedro Juan Caballero, Bela Vista e Bella Vista Norte, e Coronel Sapucaia e Capitán Bado, entre outras). A ponte internacional sobre o Rio Paraguai entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta é um projeto estratégico tanto para os estados envolvidos quanto para os países e a integração sul-americana. Por conta da sua posição estratégica na rota bioceânica, sua execução pode ajudar a impulsionar os demais projetos ligando o Atlântico e o Pacífico (portos do Chile) que passam por MS, Paraguai e Argentina. A ponte internacional posicionará o Paraguai na rota bioceânica através da rodovia Transchaco, fomentará o desenvolvimento para a região, e impulsionará o comércio fronteiriço paraguaio com o MS. Vale ressaltar que a construção da ponte deve incluir infraestrutura complementar (aduanas) e seus respectivos acessos.

Outro projeto de ponte internacional capaz de conectar Brasil e Paraguai é a Ponte Porto Presidente Franco – Porto Meira. Com investimento total estimado de US\$ 173 milhões, o projeto não foi iniciado e seu financiamento estaria previsto com recursos do Tesouro Nacional brasileiro, segundo a ficha técnica no sítio da IIRSA.⁹

Seguindo o trajeto da rota bioceânica pela ponte Porto Murtinho

⁹ Disponível em: www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=133

– Carmelo Peralta em direção ao Pacífico, a continuação pelo território paraguaio se dá pelo projeto de âmbito nacional da pavimentação da rodovia Carmelo Peralta – Loma Plata (Figura 1). Seu status é de estudos completos financiados pelo Tesouro Nacional paraguaio e o investimento estimado é de US\$ 255,5 milhões – sendo negociado um financiamento privado e com a CAF para a obra. Este projeto é classificado pelo COSIPLAN como um “projeto âncora”, que tem a capacidade de impulsionar outros projetos, se executado, conectando Chile – Bolívia – Argentina – Paraguai – Brasil. A pavimentação da via possibilitará o trânsito permanente entre Mato Grosso do Sul e a zona do Chaco Central, assim como o desenvolvimento de uma franja territorial que une as Colônias Mennonitas e o Rio Paraguai. Sobretudo, possibilita a conexão bioceânica Atlântico – Pacífico, ligando o Mato Grosso a essa rota, através dos países vizinhos.

Figura1: Rodovia Carmelo Peralta – Loma Plata



Fonte: IIRSA

Figura 2: Trecho Cruce Centinela–Mariscal Estibarríbia–Pozo Hondo – Mision La Paz



Fonte: IIRSA

Continuando a rota bioceânica que parte do MS, o projeto seguinte é a pavimentação do trecho Cruce Centinela – Mariscal Estibarríbia – Pozo Hondo – Mision La Paz (Figura 2), terminado a oeste do Chaco paraguaio conectando com o Noroeste da Argentina, demandando a construção de um posto de fronteira e podendo seguir para conectar ao norte do Chile

rumo aos portos Pacífico. O fim do trecho também é próximo à fronteira com a Bolívia. Com investimento estimado de US\$ 340 milhões, esse projeto também não foi iniciado e não tem fonte financiamento definido.

Seguindo pelo território argentino, o projeto de pavimentação rodoviária do trecho Tartagal-Misión La Paz – Pozo Hondo (Figura 3) continua a rota do MS para o Pacífico. Seu investimento estimado é de US\$ 160 milhões. No sítio da IIRSA consta que dois trechos menores estão concluídos.¹⁰

Figura 3: Trecho Tartagal-Misión La Paz – Pozo Hondo



Fonte: IIRSA

Figura 4: Passagem Sico-Peine-Baquedano



Fonte: IIRSA

Já em território chileno, a continuação da rota bioceânica demanda a obra pavimentação da Passagem Sico – Peine – Baquedano (Figura 4), em direção aos Portos do Chile, em especial Antofagasta. Com investimento estimado em US\$ 90 milhões, o projeto não foi iniciado e sua fonte de financiamento não está definida.

MS – PARAGUAI – BOLÍVIA – CHILE

Alternativamente, a integração do MS ao Pacífico passando pelo Paraguai também pode se dar através da conexão com a Bolívia para

¹⁰ São eles: Acessos ao Paso de Jama (Rodovia Nacional Nº52 – Empalme Rodovia Nacional Nº 9 – Limite com o Chile) (Fonte: IIRSA, em http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=120). E Duplicação da Rodovia Nº50 no Tramo Pichanal-Orán (Fonte: IIRSA, em http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=874).

alcançar o Chile, conforme as obras apresentadas a seguir.

O projeto da construção da Rodovia Cañada Oruro – Villamontes – Tarija – Estación Abaroa (Figura 5) cruza o território boliviano de leste a oeste, começando em região próxima à fronteira com o oeste paraguaio (próximo também a Pozo Hondo) indo até à fronteira com o Chile. A obra encontra-se em execução, com alguns trechos já concluídos. O investimento estimado é de US\$ 210 milhões, com financiamento de US\$ 147 milhões da CAF e de US\$ 63 milhões do Tesouro Nacional. O tramo Villamontes – Cañada Oruro (127 km, investimento de US\$ 60 milhões) formou parte dos projetos da Agenda prioritária da IIRSA.

**Figura 5: Rodovia Cañada Oruro – Villamontes
– Tarija – Estación Abaroa**



Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=208

O projeto tem o potencial de promover a interconexão da Bolívia, do Chaco Central e do Brasil aos portos do Pacífico e aos principais mercados andinos, fomentando o comércio entre os países do agrupamento. O tramo Villamontes – Cañada Oruro integra a região do sudeste boliviano à região ocidental do Paraguai. Já o projeto Cañada Oruro – Estación Abaroa abarca uma zona estratégica em termos de reservas de gás natural, interconectando a Bolívia e o Paraguai (Chaco Boliviano e Chaco Paraguaio) aos portos do Pacífico, possibilitando a formação de um pólo energético binacional. O projeto também apresenta uma oportunidade de conexão do MS a esses mercados e ao Pacífico. No entanto, a construção e viabilização de rodovias através da Bolívia pode apresentar complicações políticas internas em razão da atuação de grupos políticos internos organizados em torno de temas indígenas plurinacionais.

Figura 6: Rodovia Ollagüe–Collahuasi
Figura 7: Rodovia Cancosa-Iquique



Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1449

Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=211.

Na conexão bioceânica Brasil – Paraguai – Bolívia – Chile, especificamente para gerar uma nova conexão viária entre Chile (Porto de Iquique) e Bolívia (Potosí), insere-se o projeto de construção da Rodovia Ollagüe – Collahuasi (Figura 6), de âmbito chileno, investimento estimado em US\$ 12,8 milhões, ainda não iniciado. Inicia-se em Ollague para partir para a mina Collahuasi, e daí segue ao encontro da Rodovia/Rota 5, e posteriormente em direção da Rota A-16, que alcança o Porto de Iquique no Chile.

No Chile, a Rodovia Cancosa – Iquique (Figura 7) busca melhorar a conexão entre o *paso* de Apacheta (limite com a Bolívia) e o porto de Iquique, envolvendo o melhoramento de 229 km de rodovias: A-963 (43 km), A-97-B (29 km) e A-675 (11 km), esta última emendando com a rodovia A-65 (96 km) já pavimentada, e daí pela Rodovia 5 (3 km) e Rodovia 16 (47 km) até chegar a Iquique. A obra não iniciada tem investimento estimado de US\$ 18,6 milhões, com financiamento previsto pelo Tesouro Nacional.

Com o objetivo de mostrar a conexão viária do MS ao Pacífico através da Bolívia, vale mencionar e destacar o estágio de algumas obras, concluídas ou em execução (conforme informações do sítio da IIRSA). Na Conexão rodoviária Santa Cruz – Puerto Suarez – Corumbá, encontram-se concluídas as construções da Rodovia Pailón – San José – Puerto Suárez e da Área de controle integrado Puerto Suárez – Corumbá. Ainda, em execução se encontra a Conexão do “Eixo do Pacífico” (Ilo / Matarini - Desaguadero – La Paz, La Paz-Arica, La Paz-Iquique – Oruro – Cochabamba – Santa Cruz: Via dupla La Paz – Santa Cruz). Na Conexão MS – Paraguai – Bolívia – Chile pela Fronteira do Mato Grosso do Sul mais abaixo de Porto Murtinho, está concluída a obra de melhoramento do

trecho Concepción – Pedro Juan Caballero, e em execução: a reabilitação do trecho Colorado – Concepción; a construção do tramo viário Rota 5 Bella Vista–Conexão à Ponte sobre o Rio Apa; e a reabilitação do tramo Pozo Colorado–Concepción.¹¹

RODOVIAS INTEGRANDO O MS AOS PAÍSES VIZINHOS NA REGIÃO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ (SENTIDO NORTE-SUL)

O MS também mostra potencial de integração com países vizinhos através de obras rodoviárias na região da Bacia do Prata, de sentido Norte-Sul. As três obras mostradas nos mapas abaixo que se encontram em execução são, respectivamente, a pavimentação do trecho Puerto Suárez – Mutún (Figura 8), na Bolívia, a pavimentação da rodovia Concepción – Vallemí (Figura 9) e a pavimentação do tramo rodoviário Santa Rosa – Capitán Bado (Figura 10), ambas no Paraguai. A primeira com investimento estimado em US\$ 18,8 milhões, tem como objetivo facilitar o transporte de minerais vindos de Mutun. Atualmente se executa a manutenção e melhoramento do trecho Mutun – Puerto Busch. A segunda, com investimento projetado em US\$ 113 milhões, tem financiamento do Focem, com 93 milhões, e do Tesouro Nacional com 20 milhões. A obra busca dinamizar economicamente o comércio e a produção na região, conectando o norte do Paraguai ao MS. Em Vallemí se encontra a Indústria Nacional de Cimento e jazidas de calcário, onde podem ser feitos outros investimentos conexos. A terceira obra, com investimento estimado em US\$ 122.500.000, tem financiamento do Fonplata de 98 milhões e o restante do Tesouro Nacional. Esta obra interconecta a Rodovia Nacional 11 do Paraguai com a fronteira com o Brasil, os Departamentos de San Pedro e Amambay com a fronteira com o Brasil, no nordeste da Região Oriental com a Rodovia Nacional Nº 3 do Paraguai, que é o seu eixo troncal norte-sul.

¹¹ Verificar em IIRSA, disponível em: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1251

Figura 8



Figura 9



Figura 10



Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=680Âmbito

Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=662

Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1434

Abaixo, a obra de pavimentação da rodovia Curuguaty – Villa Ygatimí – Ypejhu (Figura 11) em território do Paraguai, sendo esta última na fronteira com o MS, na cidade de Paranhos. A obra não iniciada e com financiamento a definir, tem orçamento estimado em US\$ 77.5 milhões. Em seguida, a pavimentação da via Cruce Guaraní – Corpus Christi – Pindoty Porá (Figura 12), também no Paraguai, encontra-se em execução com investimento de US\$ 43 milhões, financiado pelo Tesouro Nacional. A obra conecta Villa Ygatimí e Pindoty Porá, na parte oriental do Paraguai, com a rodovia nacional N° 10 e com a rodovia estadual MS 160 no Brasil.

Figura 11



Figura 12



Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1431

Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1432.

CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO

Devido à capacidade, custo, segurança e rapidez do transporte ferroviário de carga, a construção de corredores bioceânicos desta modalidade, combinado a outros modais para integrar o interior da região,

pode ter um impacto significativo no desenvolvimento e no comércio intra-regional dos países da América do Sul, mas também no comércio dos seus países com o mundo. O MS mostra capacidade de participação e conexão com os principais corredores ferroviários bioceânicos da região.

CORREDOR FERROVIÁRIO PARANAGUÁ–ANTOFAGASTA

O Corredor Ferroviário Paranaguá – Antofagasta (Figura 13) é um dos projetos prioritários do COSIPLAN, cruzando e conectando países que são foco desse estudo – Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Esse corredor pode ser integrado ao MS através da construção do trecho ferroviário de Cascavel (Paraná) a Macaraju, passando por Dourados – projeto presente no âmbito da carteira da IIRSA/COSIPLAN.

Figura 13: Corredor Ferroviário Paranaguá-Antofagasta



Fonte: BNDES, 2011, p. 8.

Como mostra o mapa abaixo (Figura 14), a ferrovia bioceânica integraria pontos de transbordos nos países envolvidos, dando ainda a possibilidade de acesso aos oceanos. Ademais, do ponto de vista da intermodalidade desejada para a integração de infraestrutura sul-americana e do MS, conecta-se a rodovias, ferrovias e hidrovias da Bacia do Prata.

Figura 14



Fonte: BNDES, 2011, p. 9.

Do ponto de vista do comércio e da produção, considerando as áreas envolvidas, tem o potencial de impactar na produção, exportação e importação de bens do complexo da soja, cereais, complexo de cana, biocombustível, derivados de petróleo, fertilizantes, siderúrgicos, cobre, zinco, e contêiner em geral (BNDES, 2011, p. 12).

O projeto de construção de uma ferrovia contemplando os trechos Cascacel/Guaíra/Lapa, no Estado do Paraná, e entre Dourados/Maracajú, no Estado de Mato Grosso do Sul, enquadra-se no grupo de projetos da Interconexão Assunção – Paranaguá da IIRSA. A obra não foi iniciada e ainda não possui estudos técnicos. Segundo a ficha técnica do projeto (CSIPLAN-IIRSA), a extensão do trecho:

“(…) faz parte da concessão da Ferroeste. Quando concluída fará conexão com a Ferrovia Norte-Sul e com a Hidrovia Tietê-Paraná. (...) Cria novas possibilidades logísticas para o fornecimento de insumos em condições mais vantajosas de custo e o escoamento das safras de grãos e outras cargas a partir de centros de produção com destino aos portos do Paraná, em especial o de Paranaguá/PR, interligando as regiões Centro-Oeste e Sul ao Mercosul”.¹²

¹² Fonte: IIRSA, disponível em: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1318

É possível observar também que a área do MS contemplada pela obra terá tanto a opção de articulação por Porto Murtinho (hidroviária) quanto o potencial de conexão com os portos do Chile (pacífico) através do corredor ferroviário bioceânico.

A Conexão Ferroviária Motacucito – Mutún – Porto Busch (Figura 15) é outro projeto com caráter multimodal na área da Hidrovia Paraguai – Paraná, conectando hidrovias e ferrovias, e que possibilita a integração do MS com países da América do Sul. De âmbito nacional boliviano, faz parte do grupo de projetos de interconexão Rio Paraguai, Assunção, Corumbá. O projeto não iniciado está estimado em US\$ 203 milhões, e, segundo o sítio da IIRSA, atrai interesse do EximBank da China. O projeto envolve uma ferrovia, mais um Terminal Portuário, mais um Canal Fluvial, mais uma Ferrovia, e mais um Terminal Portuário (TP-2). Sua execução facilitaria o transporte de minérios e hidrocarbonetos desde a Bolívia.

Figura 15



Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=660

CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO CENTRAL

O corredor ferroviário que parte de Santos, passa por Corumbá (MS), estendendo-se pelo território boliviano para alcançar o Pacífico através do Chile, foi um projeto já vislumbrado por Travassos (1931) e é uma importante rota bioceânica.

obras de infraestrutura dentro do território boliviano ao passar por áreas de influência de movimentos de povos originários, que eventualmente podem bloquear as vias.

No contexto regional sul-americano, os seguintes aspectos devem ser considerados pelos países envolvidos, com vistas à interoperabilidade de toda a rede ferroviária: bitola homogênea, padronização da capacidade dos trilhos e observância às regras do Acordo Internacional Terrestre – ATIT. Nesse sentido, os países devem se preocupar em promover maior convergência normativa em temas como tramitação prévia à chegada da carga no seu destino, redução de requisitos documentais, simplificação e aceleração das inspeções e controles aduaneiros, a possibilidade do pagamento eletrônico, e o reconhecimento recíproco de certificados, entre outros aspectos normativos.

O projeto rodoviário “Construção das avenidas perimetrais e dragagem do Porto de Santos” está conectado ao corredor ferroviário bioceânico, e se encontra em fase de execução, financiado pelo Tesouro Nacional.¹⁴ Ainda, segundo consta no sitio da IIRSA, o projeto “Melhoramento do Tramo Ferroviário Corumbá – Campo Grande (Ferrovia do Pantanal)” já foi concluído.¹⁵

O Tramo boliviano do Corredor Ferroviário Bioceânico de Integração tem investimento total estimado de US\$ 7 bilhões. É um projeto em fase de estudo de alternativas, e em seguida deverá ser realizado o estudo de engenharia. Conta com financiamento do BID para os estudos no valor de US\$ 6,7 milhões e não há informações sobre o financiamento da obra.¹⁶ Esse trecho corresponde a um corredor ferroviário interno na Bolívia, possibilitando transportar carga e integrando o país de leste a oeste, integrando o país aos portos dos oceanos Atlântico e Pacífico, e assim mercados internacionais de fora da região.¹⁷

¹⁴ Fonte: IIRSA, disponível em http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=225

¹⁵ IIRSA, em: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=226

¹⁶ Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1351

¹⁷ No sitio da IIRSA (link ídem à nota anterior) há uma descrição fornecida pelo representante do governo boliviano à ficha técnica do projeto, reproduzida em parte a seguir: “*En la actualidad el sistema ferroviario boliviano está compuesto por la Red Andina (occidental) ubicada en el altiplano Boliviano con 2.276 km y la Red Oriental ubicada en los Llanos con 1.246 km, actualmente se esta construyendo la interconexión de estas dos redes mediante el Proyecto Ferroviario Montero Bulu Bulu, sus vías mantienen la trocha métrica en toda su extensión, lo cual permite la interconexión con Brasil y Argentina por la parte oriental, y por el área occidental se interconecta con Perú. La capacidad de carga actual no supera las 15 Toneladas Métricas (TM) por eje, lo cual es insuficiente para el volumen que se pretende transportar en el futuro, la evaluación de la actual estructura y superestructura de las redes ferroviarias bolivianas, que se proyecta transportar en los próximos 40 años, permite concluir que se*

MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DOS RIOS DA BACIA DO PRATA

O Mato Grosso do Sul é agraciado com acesso às hidrovias do Paraguai e do Paraná, que fazem parte da Bacia do Prata, e se conectam com as hidrovias do Tietê, Uruguai e Prata. Toda carga do Estado escoar por hidrovias interiores. Através da Hidrovia do Paraguai o MS leva sua carga para outros países, ou seja, através de navegação interior de percurso internacional. Segundo dados do Estatístico da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes), as cargas se originam em MS com destino à Argentina e Uruguai (na exportação) são de 3,816 milhões de toneladas e 258 mil toneladas, respectivamente. Enquanto 4 mil toneladas chegam ao MS (importação) com origem no Paraguai. Através da Hidrovia do Paraguai, o MS pode se conectar ao Atlântico via Santos e Paranaguá. Assim, tanto Corumbá quanto Porto Murtinho podem se conectar a portos do Atlântico.

Devido à importância mencionada da Bacia do Prata, assim como da intermodalidade, nessa seção serão apresentadas obras de navegabilidade nas hidrovias que conformam o Prata e conectam o MS aos países da região. De forma complementar, falaremos dos portos fluviais.

podría aprovechar la infraestructura disponible, siendo imprescindible aumentar y homogenizar la capacidad de carga en todo el tendido ferroviario”.

MELHORAMENTO DE HIDROVIAS

Figura 17: Melhoria da navegabilidade da Bacia do Prata



Fonte: IIRSA

Na Agenda Prioritária de Projetos de Integração do COSIPLAN figura o projeto estruturado de “melhoria da navegabilidade da Bacia do Prata” (Figura 17), composto pela execução conjunta dos projetos apresentados abaixo – alguns encontram-se em execução e outros ainda não foram iniciados, conforme destacado.

Esse projeto agrupa um conjunto de projetos menores que devem ser levados de forma conexa e sinérgica, formando um grande projeto estruturante de alto impacto. Entre eles se encontram projetos que são de interesse e impactam no Brasil e especificamente no Mato Grosso do Sul, com relação à navegabilidade e fluxo dos rios da Hidrovia Paraguai – Paraná. Os projetos são os seguintes:

- Melhoria da navegabilidade do Rio Paraguai entre Apa e Corumbá;
- Melhoria da navegabilidade do Rio Paraguai Assunção – Apa;
- Sistema de Predição de níveis do Rio Paraguai (Assunção – Apa);
- Reabilitação e manutenção do Canal Tamengo;
- Melhoria da navegação no Rio Paraguai de Confluência à Assunção;
- Projeto Binacional de Transposição de Itaipú (Brasil – Paraguai);
- Aprofundamento do calado do Rio Paraná desde Confluência até La Plata;
- Melhoria da navegabilidade do Rio Alto Paraná ;
(águas acima de Salto de Guáira);
- Melhoria da navegabilidade no Alto Paraná;
- Melhoria da navegabilidade do Rio Uruguai; e
- Melhoria da navegabilidade do Rio Tietê.

O Melhoria da navegabilidade do Rio Paraguai entre Apa e Corumbá envolve Brasil, Paraguai e Bolívia. Com investimento total estimado de US\$ 39 milhões e financiamento público aprovado, seus estudos foram iniciados. Já o melhoria da navegabilidade do Rio Paraguai Assunção – Apa, no Paraguai, está em execução, com investimento aprovado em US\$110 milhões e financiamento do Banco Mundial. A obra envolve dragagem de um trecho de 530 km de rio, de 26 passagens de areia e 9 passagens de rochas. O sistema de predição de níveis do Rio Paraguai (Assunção – Apa) envolve Bolívia e Paraguai. O projeto ainda não foi iniciado e não possui orçamento estimado (Fonte: IIRSA).¹⁸

A reabilitação e manutenção do Canal Tamengo, no Rio Paraguai, faz parte da ligação Corumbá – Assunção. O projeto possui investimento estimado em US\$ 10,5 milhões e não foi iniciado. O Sistema Tamengo é conformado pela Lagoa Cáceres, pelo Canal Tamengo, pelo Río Paraguai, e pelos Canais Sicurí e Tuyuyú. Sua reabilitação e manutenção se enquadra no propósito de fomentar a interconexão e o comércio entre países sul-americanos através da hidrovia Paraguai – Paraná e, exercendo uma conexão multimodal, do corredor bioceânico Atlântico – Pacífico.¹⁹

¹⁸ Disponível em www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=668

¹⁹ Atualmente duas empresas privadas possuem terminais portuários no Canal, Central Aguirre Portuaria S.A. (CAPSA) e Gravel Bolívia S.A. (esta atuando em Arroyo Concepción, afluente do Canal Tamengo). Segundo a ficha do projeto disponível no sítio da IIRSA: “La primera está dedicada al embarque y desembarque de hidrocarburos (Free Port Terminal

O melhoramento da navegação no Rio Paraguai de Confluência à Assunção é uma importante via para fazer a conexão entre Mato Grosso – Mato Grosso do Sul – Paraguai – Argentina (Rio Paraguai – Rio da Prata), até Buenos Aires (saída para o Atlântico). É um projeto binacional Paraguai-Argentina estimado em US\$ 45,5 milhões, não iniciado e sem previsão de fonte de financiamento. A ficha do projeto aponta a necessidade de dragagem e balizamento de passagens críticas (IIRSA).²⁰ O aprofundamento do calado do Rio Paraná desde Confluência até La Plata, na Argentina, é um projeto estimado em US\$ 110,25 milhões, em execução com financiamento estatal.²¹

O melhoramento da navegabilidade do Rio Alto Paraná (águas acima de Salto de Guaíra), de âmbito brasileiro, está orçado em US\$ 15 milhões e encontra-se em execução com financiamento do Tesouro Nacional. Esse projeto abrange a construção de eclusas ao longo do rio Paraná (2,8 mil km), onde há quatro barragens destinadas a uso energético: Itaipu, Porto Primavera (com eclusa), Jupuí (com eclusa) e Ilha Solteira. A ausência de eclusas de Itaipu e de Ilha Solteira impede a navegação por toda a extensão. Seus projetos de construção visam a concretização da Hidrovia do Mercosul, ligando o Centro-Oeste do Brasil e o Paraguai à Argentina e ao Uruguai. São navegáveis os trechos da barragem de Jupuí até a de Itaipu, com extensão de 685 km. Já entre Jupuí e a barragem de Ilha Solteira, não há fluxo devido à inauguração do canal de Pereira Barreto, que liga o Rio Tietê ao tramo norte da Hidrovia do Rio Paraná. O

Company – FPTC), al embarque y desembarque de productos oleaginosos (Aguirre Agro Bolivia S.A. – AABSA) y posee además un frente de muelle con una grúa para contenedores. La segunda Empresa (Gravetal Bolivia S.A.) posee una planta procesadora de oleaginosas y dos frentes de muelle (Tamengo 1 y Tamengo 2)". Adicionalmente, a Empresa Naviera Boliviana (ENABOL) conta com Estudos de Pré-Investimentos para a implementação de um terminal portuário em Puerto Quijarro (Fonte: IIRSA, disponível em: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1328).

²⁰ Disponível em: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=733

²¹ Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=735 Segundo descrição da ficha técnica do projeto no sítio da IIRSA: "Profundización de los canales de navegación mediante el dragado y balizamiento, garantizando así la navegación diurna y nocturna obteniendo menores costos de fletes fluvio-marítimos (...). Obras de redragado y señalización de la vía navegable troncal comprendida entre el kilómetro 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y las zonas de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 205,3 del Canal Punta Indio por el Canal Ingeniero Emilio Mitre. (...) Se introdujeron mejoras en la vía fluvial concesionada profundizando la misma. Los trabajos de dragado a 34 pies han finalizado. Se encuentra en proceso de estudio la profundización de la vía troncal desde Timbúes al océano a 36 pies. Las tareas de señalización incluyen la instalación de nuevas ayudas para la navegación y mantenimiento de las mismas. Asimismo el mantenimiento es por cobro de peaje, dado que el tramo está concesionado hasta el año 2021".

projeto binacional de transposição de Itaipú (Brasil-Paraguai) não possui orçamento estimado, financiador previsto ou estudos (Fonte: IIRSA).²²

O melhoramento da navegabilidade no Alto Paraná é um projeto binacional Paraguai-Argentina com financiamento público previsto, mas sem valor estimado. O trecho de 679 kms compreende a confluência com o Rio Paraguai e a Represa de Itaipu. A obra envolve a dragagem de passagens críticas, balizamento e controle de navegação.²³

O melhoramento da navegabilidade do Rio Uruguai é um projeto de âmbito binacional Argentina-Uruguai, em execução, com investimento estimado de US\$ 40 milhões, através de financiamento público. Almeja melhorar a profundidade e o balizamento para navegação de embarcações maiores (Fonte: IIRSA).²⁴

Por fim, o melhoramento da navegabilidade do Rio Tietê no Brasil tem investimento estimado em US\$ 800 milhões e encontra-se em execução. Esse projeto está atrelado a um conjunto de investimentos do programa de investimentos do governo federal do Brasil. O sistema hidroviário Tietê-Paraná tem 2.400 km de vias navegáveis, de Piracicaba e Conchas (ambos em São Paulo) até Goiás e Minas Gerais (ao norte) e Mato Grosso do Sul, Paraná e Paraguai (ao sul). Liga cinco dos maiores Estados produtores de soja do país e é uma das mais importantes hidrovias do Mercosul.²⁵

PORTOS FLUVIAIS

A partir do banco de projetos do site da IIRSA, podemos sistematizar um conjunto de obras em portos fluviais que podem ajudar a conexão do Mato Grosso do Sul com os países vizinhos, se forem feitas em

²² Disponível em: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1277

²³ Este tramo se encontra sob manutenção do governo argentino e as obras previstas estão sujeitas aos acordos da Comissão Mista do Rio Paraná e da Entidade Binacional Yacyreta (informações dos governos no site da IIRSA). Fonte: IIRSA, http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=762

²⁴ Disponível em: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=788.

²⁵ Sua descrição na ficha do projeto no sítio da IIRSA é a seguinte: “Implantar melhorias específicas em todo o percurso paulista, tais como: construção de duas barragens com eclusas; substituição e ampliação de vãos e proteção de pilares de pontes, perfazendo 13 intervenções que reduzirão a viagem em até duas horas e diminuirá em cerca de 20% os custos de transportes; construção de 2 terminais hidroviários; execução de serviços de dragagem e retificação de canais em 7 municípios; melhorias em atracadouros de espera e muro guia das eclusas de 7 municípios, além de 6 projetos de duplicação de eclusas e realização de obras do Centro de Controle Operacional das eclusas (CCO)”. Fonte: IIRSA, disponível em http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=687

conjunto com as obras de navegabilidade dos rios da Hidrovia Paraguai-Paraná, ou da Bacia do Prata. São obras localizadas em outros países, mas que podem potencializar o comércio fluvial e o papel do MS, a saber:

- Reabilitação do Porto de Salto del Guairá (Paraguai);
- Ampliação do Porto Indio (Paraguai);
- Modernização do Porto de Iguazu (Argentina);
- Otimização do Porto de El Dorado (Argentina);
- Construção do Porto de Kaarendy sobre o Rio Paraná (Paraguai);
- Construção do Porto de Encarnación (Paraguai) – projeto concluído;
- Porto Busch (Bolívia) – projeto concluído.

Os principais terminais portuários do MS na Hidrovia do Paraguai são:

- Porto Corumbá: Está situado na margem direita do rio Paraguai, km 1.528,8;
- Porto do Cimento Itaú Portland S/A: Está localizado na margem direita do rio Paraguai - km 1.517, no município de Corumbá;
- Porto Sobramil: Localiza-se à margem direita do rio Paraguai, km 1.516;
- Porto de Ladário: Situado na margem direita do rio Paraguai, km 1.514,5 na cidade do mesmo nome;
- Porto Granel Química: Localiza-se no Rio Paraguai - km 2.763, Ladário (MS);
- Porto Gregório Curvo: Localiza-se na margem esquerda do rio Paraguai, no distrito de Porto Esperança; e
- Porto Murtinho: Localização à margem esquerda do rio Paraguai, km 996. Sua área de influência compreende toda região oeste e sudoeste de Mato Grosso do Sul.

O Anuário Estatístico Aquaviário da ANTAQ²⁶ reporta dados de três portos do MS: (1) Porto Gregório Curvo (2,478 milhões de t); (2) Granel Química Ladário (1,220 milhões de t); e (3) Terminal Hidroviário de Porto Murtinho (439 mil t). A representação das cargas movimentadas, participação de mercado e crescimento, mostram que o Minério de Ferro é a principal carga movimentada, já a movimentação de cargas de soja se destaca com crescimento de 175,6%.

²⁶ Dados disponíveis em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>

Em 2015, o governo estadual retomou o incentivo ao uso da hidrovia do rio Paraguai para o escoamento da produção de minério e de grãos de MS para os portos da Argentina. Instituiu o Programa de Estímulo à Exportação ou Importação por Porto Murtinho (Proeip) e estendeu essas medidas aos portos de Ladário e Corumbá.²⁷ No *Plano de Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira / MS 2012* (último disponível)²⁸ encontra-se identificada a obra de reativação do porto de cargas de Ladário, único dotado de trimodalidade para atender a região de Corumbá/Ladário²⁹. Tal obra seria de responsabilidade do governo municipal e teria como parceiro o governo estadual. A ação prevê a recuperação do equipamento abandonado. Ao mesmo tempo, tal obra encontra-se coadunada a outras ações e projetos em outros modais, como: incluir Ladário na rota bioceânica e implantar uma zona de livre comércio na região (de responsabilidade do governo Federal em parceria com o estadual), recuperar a malha ferroviária que dá acesso ao porto de Ladário (responsabilidade dos governos federal e estadual), construir a rodovia de Ladário (responsabilidade do governo federal e municipal). Municípios fronteiriços da Bolívia, Corumbá e Ladário apresentam a maior infraestrutura portuária do MS, responsável por 90% do escoamento da produção de minério de ferro e manganês das reservas de Urucum para os mercados internacionais.³⁰

Segundo informações das estatísticas de navegação interior da ANTAQ³¹, a instalação de Corumbá “possui um cais de 200m e um armazém para carga geral, de 1.400m², para 1.100t, fora de uso, necessitando

²⁷ Pelo terminal Portuário de Porto Murtinho passaram 6 mil toneladas de produtos em 2015; 45,6 mil toneladas exportadas em 2016, 183,8 mil toneladas exportadas em 2017. Pelo terminal Portuário de Corumbá foram exportadas 4,8 milhões de toneladas de minério em 2015; 3,98 milhões de toneladas em 2016 e 3,88 milhões de toneladas em 2017. A partir da capital, são exportados basicamente minério de ferro e manganês da Vale (Urucum) para portos argentinos e uruguaios. Entre 2016 e 2018, o terminal de Porto Murtinho escoou 23,5 mil toneladas de produtos diversos, dentre os quais açúcar, trigo e carvão vegetal. Enquanto os portos da Granel Química (Ladário) e Gregório Curvo (Porto Esperança) exportaram 12,6 milhões de toneladas de minério.

²⁸ Disponível em: <http://www.semagro.ms.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/Plano-Desenvolvimento-e-Integração-de-Fronteira.pdf>

²⁹ O porto de Ladário possui os seguintes acessos: rodoviário, pela BR-262, que atinge Campo Grande (MS); ferroviário, pela Ferrovia Noroeste S/A, malha Oeste, antiga Superintendência Regional Bauru (SR 10), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA); fluvial, pelo rio Paraguai e seus afluentes.

³⁰ Fonte: <https://www.campograndenews.com.br/economia/estrategica-para-escoar-producao-hidrovia-retoma-investimentos>

³¹ Disponível no sítio da ANTAQ em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Hidrovia-do-Paraguai.pdf>

de recuperação, além de um pátio descoberto, com 4.000m²”, sendo que ela “opera, somente, como apoio ao turismo da região.” Sobre a instalação de Ladário, “conta com dois berços distintos, em um trecho de 250m, sendo um para sacaria e outro para granéis sólidos. Dispõe de um armazém com 1.500m² com capacidade estática de 1.000t. Possui, também, um pátio externo descoberto, com 20.000m²”. Tais números o colocam como um dos maiores portos fluviais do Brasil e o maior porto da sua região Centro-Oeste.³² Ainda, próximo ao porto de Corumbá, encontra-se o terminal de minério da Sobramil, com um cais de 65 metros de comprimento para atracação de empurradores e chatas.

Esses portos são administrados pela prefeitura municipal de Corumbá. Como podemos observar na listagem dos terminais portuários no início desta seção, estão localizados na margem direita do rio Paraguai, nas cidades de Corumbá e Ladário, distantes 6 km entre si, situadas na região do pantanal mato-grossense no MS. Sua área de influência abrange o noroeste de Mato Grosso do Sul, parte sul de Mato Grosso e o sudeste da Bolívia.

O porto geral de Corumbá passou décadas abandonado. Em 2018, a ANTAQ exigiu a construção de terminal de embarque e cumprimento de regras, demandando medidas da Administração Municipal que podem causar grande impacto na cidade. Por decisão da ANTAQ, os embarques e desembarques de pessoas e cargas terão que ser submetidos aos procedimentos normais de fiscalização, segurança e controle exigidos em um terminal de passageiros e mercadorias. A agência portuária criada pela prefeitura para promover a regularização fundiária do local deve implantar o terminal hidroviário. Atualmente, a movimentação de pessoas, cargas e embarcações no porto é livre. Isso significa que o porto passará a ter uma área restrita (plataformas de passageiros e cargas), com cobrança de tributos e taxas e venda de bilhetes. Estão previstos investimentos de R\$ 3,8 milhões, com recursos da União, Estado e Município. Corumbá recebe anualmente mais de 30 mil turistas, os quais terão que passar pelo terminal para pescar embarcado ou fazer um passeio pelo Rio Paraguai. O projeto em desenvolvimento no porto geral inclui o reordenamento de toda orla e estão previstos investimentos na revitalização da área (de 1,5 milhão de dólares), com financiamento do Fonplata.³³

³² Disponível no sítio da ANTAQ em: <http://antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2002/InformacoesGeraisPortos/Portos/CorumbaLadario.htm>

³³ <https://www.campograndenews.com.br/economia/apos-exigencia-construcao-de-terminal->

Com capacidade para 500 mil toneladas/ano de grãos, o Porto Murtinho possui uma vocação histórica como entreposto comercial e ponto de entroncamento na Hidrovia do Paraguai. Após sua revitalização, a partir de 2015, em um curto espaço de tempo atingiu a capacidade atual instalada de forma plena. Atualmente, movimenta cargas de soja e aço, que se destinam, respectivamente, a Argentina e Bolívia. Descendo o Rio Paraguai até Rosário (Argentina), barcaças transportam a soja produzida em Maracaju, Dourados e Ponta Porã pelo grupo argentino agroindustrial Vicentin. Este grupo projeta investir U\$ 40 milhões no porto para operar diferentes cargas: contêineres, veículos, grãos, combustível, granel líquido, celulose e fertilizantes.³⁴

CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico, e o valor estratégico da posição geográfica do MS nessa rota, transcendem e sobrevivem às diferentes visões sobre integração regional presentes em governos de países na América do Sul. Por isso, o Grupo criado em 2015 chegou à sua VIII Reunião e subsiste até hoje.

O valor estratégico do MS foi referenciado nas palavras de geopolíticos brasileiros como Mário Travassos e Golbery do Couto e Silva, tanto por sua capacidade de conexão do território nacional quanto pela projeção e integração do Brasil com os vizinhos. Aqui foi apresentado um conjunto de obras rodoviárias (com destaque para o corredor), ferroviárias, hidroviárias e portuárias, que se levadas em conjunto podem efetivamente conectar em caráter multimodal os diferentes espaços e países da região, assim como conectá-los a mercados globais através dos litorais Atlântico e Pacífico, dando acesso rápidos às áreas interiores e margens opostas. A partir da construção de corredores, as diferentes políticas adotadas vão dar o direcionamento para a forma de inserção dos países nas cadeias globais de valor, ou mesmo para a formação de cadeias de maior valor agregado entre países sul-americanos. Um fato é que a construção do corredor tende a diminuir os custos de transportes da região central do Brasil e do continente para os mercados da América do Norte e da Ásia.

de-embarque-no-porto-e-questionada

³⁴ <http://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/especial-publicitario/governo-do-mato-grosso-do-sul/noticia/2016/10/viabilizado-pelo-estado-terminal-de-porto-murtinho-triplicara-cargas-em-2017.html>

A posição geográfica central do MS na América do Sul e no corredor bioceânico, sua capacidade de conexão com outros corredores bioceânicos, sua proximidade com uma passagem pelas cordilheiras andinas, e sua conexão com hidrovias da Bacia do Prata, garantem ao MS um papel fundamental na integração de infraestrutura regional, assim como de plataforma da influência brasileira. Mas para isso é preciso que os projetos de infraestrutura aqui apresentados sejam levados adiante. E a forma mais viável e eficiente de fazê-los, do ponto de vista político e econômico, é conjugando o interesse dos Estados nacionais e subnacionais envolvidos, e sob uma lógica de interesse estratégico, conduzindo os financiamentos e investimentos públicos e privados que podem contribuir para a consecução das obras, de forma estruturante e sinérgica. O Grupo de Trabalho do Corredor Bioceânico vem atuando nesse sentido.

THE MATO GROSSO DO SUL POSITION AND THE CONTINENTAL PROJECTION OF BRAZIL: THE BIOCEANIC CORRIDORS AND INFRASTRUCTURE PROJECTS

ABSTRACT

The article aims to present the geographical (political and economic) importance of Mato Grosso do Sul (MS) for the connection of Brazil with its South American neighbors and particularly in the construction of Bioceanic Corridors. Thus, in addition to being a geopolitical platform (for projecting influence), it is argued that MS has enormous productive and logistical potential within the scope of South American integration. Still, with the objective of contributing to public policies, a mapping of the main infrastructure projects that can improve the integration of the MS with neighboring countries is presented. It's given an emphasis to those that are part of the bioceanic road corridor, and how these projects should be viewed from a broader set and structuring of projects and investments, notably those of a multimodal nature. For this reason, it's also presented some relevant rail and river transport projects – waterways and ports – even North-South sense. The methodology used involves the bibliographic review of authors of Brazilian geopolitics, databases and documents on South American physical integration, especially from UNASUR and IIRSA, documents from government agencies (BNDES, for example), and news published by the government of Mato Grosso do Sul or by the local press.

Keywords: Bioceanic Corridor; Mato Grosso do Sul; Regional Integration; South America.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. **Anuário Estatístico Aquaviário**. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>. Acesso em: 29 jul. 2020.

BNDES. **Corredor Bioceânico Ferroviário**: Estudos técnicos referentes ao Eixo de Capricórnio. Relatório Consolidado. Rio de Janeiro: Híbrida, 2011.

COSTA, Darc. **Estratégia Nacional**. Rio de Janeiro: Aristeu de Souza, 2003.

EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A. Estudo de custos do Corredor Bioceânico. In: CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO. 8., 2019, Campo Grande. **Reunião** [...] ago. de 2019.

HIRSCHMAN, Albert. **Estratégia do Desenvolvimento Econômico**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

IIRSA. **Iniciativa para Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana**. www.iirsa.org. Acesso em: 29 jul. 2020.

MELLO, Leonel I. A. **A Geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata**. Manaus: Universidade do Amazonas, 1997.

PADULA, Raphael. Da IIRSA ao COSIPLAN: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança. In: DESIDERÁ NETO, Walter Antonio (org.). **O Brasil e as novas dimensões da integração regional**. Brasília, DF: IPEA, 2014. p. 291-352.

SANTA GADEA, R. Oportunidades y Desafíos de la integración sudamericana. In: PIMENTEL, José Vicente de Sá; PATRIOTA, Antonio de Aguiar. **A América do Sul e a integração regional**. Brasília, DF: FUNAG, 2012.

SILVA, Golbery do Couto e. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1965.

TRAVASSOS, Mario. **Projeção Continental do Brasil**. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1938.

Recebido em: 29/07/2020

Aceito em: 27/04/2021