



Sessão Temática ST4: Inovação, tecnologias e capacidades organizacionais e territoriais.

PERSPECTIVAS ECONÔMICAS DA INTEGRAÇÃO E COMPETITIVIDADE NO CONTEXTO DO CORREDOR BIOCEÂNICO

PERSPECTIVAS ECONÓMICAS DE INTEGRACIÓN Y COMPETITIVIDAD EN EL CONTEXTO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO

ECONOMIC PERSPECTIVES OF INTEGRATION AND COMPETITIVENESS IN THE BIOCEANIC CORRIDOR CONTEXT

Paulo César da Silva Cruz Fialho¹, Eliana Lamberti², Alejandro Safarov³

¹ Advogado. Mestre em Desenvolvimento Regional e Sistemas Produtivos (PPGDRS).

² Economista. Doutora em Economia do Desenvolvimento. Docente e Pesquisadora da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS/PPGDRS).

³ Licenciado em Relações Internacionais. Docente e Pesquisador da Universidad Catolica de Santiago del Estero (UCSE-Argentina).

Palavras-chave: Ambiente institucional. Sistemas produtivos regionais. Criação de mercados. Corredor Bioceânico.

Palabras clave: Entorno institucional. Sistemas de producción regionales. Creando mercados. Corredor Bioceánico.

Keywords: Institutional environment. Regional production systems. Creating markets. Bioceanic Corridor.

INTRODUÇÃO

A integração regional se refere a um processo multifacetado e em várias escalas. As dimensões políticas, sociais, culturais e jurídicas imprimem significativos desafios às possibilidades comerciais e econômicas. A trajetória dos esforços integracionistas, ilustrados pelo Mercosul, para a conformação de blocos econômicos regionais é fomentando e, também, condicionado pela especialização produtiva, complementaridade e concorrência das cadeias produtivas. Do ponto de vista do desenvolvimento (regional), o cardápio dos desafios é amplo e variado.

O Corredor Bioceânico, que atravessará o território de Mato Grosso do Sul, é uma iniciativa que, desde sua concepção, goza de apoio político e, alimenta expectativas tanto no setor privado quanto nas populações locais. Além disso, é um projeto de infraestrutura regional com respaldo de uma agenda diversa, que conta com cooperação e envolvimento nas esferas federal, estadual e municipal, além de agências reguladoras, empresas privadas e universidades.

Neste contexto, o presente trabalho objetiva analisar as perspectivas econômicas e comerciais dos territórios que serão conectados pelo Corredor Bioceânico. A estratégia metodológica é de

IV SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS
DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

V SIDETEG

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA REDE
IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE
DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA



11 A 14 DE NOVEMBRO DE 2024

PROMOTORES:



PARCEIROS:



APOIO:



natureza qualitativa e pautou-se em atividades de pesquisa e observação no âmbito da mobilidade internacional. De modo específico, o exercício central correspondeu à observação (participante), que de acordo com Flick (2009, p. 207-208) se refere à estratégia de campo que combina análise de documentos, entrevistas e observação direta. A pesquisa de campo focou a coleta de narrativas e perspectivas dos atores identificados como centrais. Os documentos (que representam uma versão específica das realidades construídas), foram obtidos de fontes institucionais (oficiais e jornalísticos), especialmente aqueles que expressam informações e dados estatísticos que regem a narrativa, o planejamento e as ações dos atores econômicos e políticos.

DESENVOLVIMENTO

Méndez (2006) através da perspectiva da geografia econômica, destaca que é preciso compreender o conjunto de condicionantes naturais e ecológicos, sociais, tangíveis e intangíveis, do passado e do presente sobre a estrutura e dinâmica econômica dos territórios. Ao abordar as potencialidades e desafios da integração, Egler (2012, p. 20-21) aponta que: “*Ese fenómeno aproxima países vecinos a esas regiones del país, modificando el caracter de la frontera y contribuyendo para redefinir la red de ciudades en escala continental*”. O pesquisador pontua alguns princípios que norteiam a dinâmica urbana e, portanto, a organização territorial: aglomeração, acessibilidade, interação espacial, hierarquia e competitividade. A aglomeração corresponde a sinergia que promove a concentração de pessoas, empresas e recursos em dados lugares. A acessibilidade se refere a um tipo de competência que estimula as atividades (produtivas e residenciais). A interação espacial coaduna com a demanda por mobilidade e conexões. De forma ampliada, a hierarquia configura o ordenamento das cidades a partir das leis de organização e suas articulações escalares (regional, nacional, supranacional e global). A competitividade é a base do dinamismo de uma cidade em relação as demais e explica as razões do crescimento urbano diferenciado.

O conjunto dos diferentes atores (sociais, políticos e econômicos) formam um tripé estratégico para o fomento de um ambiente institucional inclusivo (e não extrativista). Neste interim, recorre-se as contribuições de Mazucatto (2014) que absorveu a tarefa de desconstruir alguns mitos em torno do papel estatal e comprova o caráter estratégico e indutor do investimento público para a inovação e a criação de mercados e, especialmente, a partir do fomento à Economia do Conhecimento e Economia Verde. A economista usa como recurso teórico para tal empreitada, a aproximação entre a perspectiva keynesiana e a schumpeteriana: “A perspectiva não é macro nem micro, é mais intermediária, em que as empresas individuais são vistas como parte de uma rede mais ampla de organizações com as quais elas colaboram e competem”. (p. 67). Com isto, propõe o olhar para os sistemas (regionais) de inovação que devem ter uma dinâmica pautada em relações simbióticas (e não parasitárias) a partir do capital cultural, geográfico e institucional que facilita as transações socioeconômicas. O Estado, neste contexto, não se limita à criação do conhecimento por meio de universidades e laboratórios; deve comandar o processo de fomento industrial por meio de estratégias de avanço tecnológico em áreas prioritárias. Os sistemas de inovação conformam uma rede de instituições e interações entre os setores públicos e privados que, entre outras coisas, difundem novas tecnologias.

IV SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS
DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

V SIDETEG

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA REDE
IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE
DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA



11 A 14 DE NOVEMBRO DE 2024

PROMOTORES:



PARCEIROS:



APOIO:



A partir destes elementos teóricos, é possível analisar o atual contexto de fomento à integração, especialmente do ponto de vista da infraestrutura, impulsionada por motivos econômicos: a necessidade de reduzir o tempo, custo e a distância, com o acesso via Pacífico, até os principais consumidores de *commodities* do mundo e, também, aos centros de tecnologia da Ásia e da América do Norte, com a utilização de portos de Chile. Espera-se que sejam fomentadas diversas relações entre os Estados participantes (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile), com destaque para a circulação de bens, serviços e pessoas, num trajeto que pretende diminuir em cerca de 15 (quinze) dias o tempo de transporte. O projeto é promover a conexão econômica e comercial do Brasil via Paraguai através da construção da chamada ponte Bioceânica (sobre o rio Paraguai) aos portos do Norte chileno.

Perspectivas Econômicas e potencialidades

Um dos maiores desafios é o de fomentar os sistemas produtivos regionais e, através disso, contribuir para o desenvolvimento regional através de arranjos produtivos locais (diversificação das cadeias e dos ecossistemas produtivos). Arranjos Produtivos Locais (APLs) têm como objetivo promover a dinâmica produtiva local, elevar a competitividade e a internacionalização dos mercados das empresas. Ademais, corresponde a uma aglomeração produtiva de caráter local, com a cooperação entre empresas e envolvimento de atores setoriais e regionais.

A porção territorial do Paraguai que será conectada diretamente é a chamada Região do Chaco (Departamentos de Alto Paraguay e Boquerón). A economia do Paraguai, tradicionalmente se sustentou na produção primária (agricultura e pecuária) e exportação de produtos como a soja, grãos e carne bovina. A produção e a exportação de energia elétrica cumprem uma função econômica importante. E ainda, dispõe do sistema tributário mais simples e competitivo da região, com impostos e demais custos baixos em relação aos vizinhos. No Chaco, região com solo fértil, mas com pouca água, destacam-se as colônias menonitas (Chortizer, Neuland e Fernhein), localizadas próximo das cidades de Loma Plata e Filadélfia (centro administrativo). Em geral, essas comunidades se dedicam à pecuária, tanto de corte quanto de leite, explorando a indústria frigorífica e a produção de lácteos (iogurtes, queijos, manteiga, etc.). Em menor escala, na região existe o plantio de soja, milho, trigo, erva mate, gergelim e amendoim, além da suinocultura. Normalmente, essa produção é comercializada em Mariscal Estigarribia, outra região que se destaca economicamente no contexto do Chaco. O Chaco exporta carne para quase 40 países graças ao trabalho de melhoramento genético e implementação de alta tecnologia nas criações de bovinos, caprinos e ovinos. Existe um grande potencial para ampliação da produção agrícola, especialmente para os grãos, além de um setor de destaque na indústria que consiste na produção de lácteos pelos menonitas. Considerando as exportações paraguaias, os grãos e a carne bovina correspondem a segunda e terceira posições no *ranking* de importância, só perdendo para a energia elétrica (excedentes de Itaipu e Yacyretá, que são obrigatoriamente exportados para Brasil e Argentina, respectivamente). Somados os departamentos, o setor de serviços corresponde por 35% do Produto Interno Bruto (PIB), com o agronegócio somando 22%, indústria 14% e comércio 13%. Essas regiões anseiam pelo nascimento de novas cadeias de valor no trecho “intracorredor” e ainda, que o Paraguai não seja apenas uma conexão da produção brasileira com o mercado da Ásia-Pacífico. Ademais, espera-se promover novos

IV SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS
DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

V SIDETEG

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA REDE
IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE
DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA



11 A 14 DE NOVEMBRO DE 2024

PROMOTORES:



PARCEIROS:



APOIO:



cultivos e incentivar a pecuária, utilizando mais tecnologia, além de fomentar o intercâmbio cultural e turístico, conectando as regiões através de rodovia, ferrovia e hidrovía. Dessa forma, assim como a ponte, o intercâmbio turístico e cultural entre os países, regiões e territórios pelos quais passa o corredor é vital para o sucesso do projeto.

O território argentino está sendo conectado pelas Províncias de Jujuy e Salta. A pequena província argentina (Jujuy) atualmente é a responsável pela principal conexão rodoviária com o Chile no contexto do Corredor Bioceânico, o Paso de Jama. Importante destacar também que existe a ligação com a Bolívia através do Paso de Hito Cajón. Considerando a pequena extensão da província, é necessário dizer que sua posição geográfica é estratégica para operações logísticas, unindo aeroporto, ferrovia, zona franca e parque industrial na região formada por sua capital, San Salvador e as cidades vizinhas, Perico e Palpala. O setor de comércio e serviços é responsável por 76% do PIB, notadamente por influência do turismo. No agronegócio, destacam-se a produção de cana de açúcar, tabaco, frutas tropicais e feijão. Recentemente houve a descoberta de hidrocarbonetos (petróleo e gás natural) na região Norte, fronteira com a Bolívia, com exploração incipiente. A província é rica em minerais, com grandes reservas de salitre, cobre, chumbo, potássio, ouro e prata. Ademais, Jujuy vive um momento voltada para a sustentabilidade energética apostando na extração de lítio e em plantas solares. Jujuy está localizada em um trecho dos Andes conhecido como o "triângulo do lítio", que abrange a área de tríplice fronteira entre Argentina, Bolívia e Chile, e que detém as maiores reservas de lítio do mundo, mineral, estratégico para a transição energética. Esse metal é utilizado para fabricar baterias recarregáveis, especialmente demandadas à medida que os carros elétricos estão se tornando cada vez mais populares. Dado o caráter transfronteiriço e a crescente procura do mercado é importante que a gestão desse recurso natural seja efetuada em conjunto, envolvendo o Estado e a iniciativa privada, visando diversas escalas de governança no processo, como estratégia de desenvolvimento sustentável das regiões produtoras. De acordo com os encontros com representantes da academia, poder público e setor privado realizadas no período de mobilidade internacional, a sociedade jujeña espera diversificar a produção e aumentar as exportações. Os principais parceiros comerciais são a China (tabaco) e o Japão (minérios). Ademais, o Paso de Jama é a principal porta internacional para o ingresso de pessoas e mercadorias. Entretanto, são necessárias melhorias para o trânsito intenso que é projetado assim que a ponte em Porto Murtinho for inaugurada. Outra questão importante é que em um curto espaço relevo, clima, vegetação e atividades econômicas se modificam drasticamente. Considerando vales, montanha e desertos, existe uma variedade enorme de produtos, por exemplo frutas de clima frio, vinhos, castanhas, azeites e frutas secas.

Salta é um significativo polo econômico-financeiro do Norte argentino, ponto de partida para vários destinos turísticos e produtor de cana de açúcar, tabaco, legumes, cereais e oleaginosas. É também produtora de minerais como ouro, cobre e chumbo, e investe na exploração de recursos energéticos (lítio, gás natural e petróleo). Essa diversificação produtiva, atualmente rende muitas divisas para a região, atrai investimentos e forma um terreno fértil para o empreendedorismo, criando várias oportunidades de emprego e renda, descolando a província da realidade econômica da Argentina. O setor de comércio e serviços corresponde a 70% dos negócios, impulsionado pelo turismo. O agronegócio configura 18%, especialmente soja, feijão e milho. Já a indústria simboliza apenas 12% do PIB, com destaque para a produção de ferro e cimento. Nesse contexto, existe um pequeno polo industrial e logístico entre Salta (capital) e Guemes, com grande tráfego de caminhões. A província possui boa infraestrutura para

IV SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS
DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

V SIDETEG

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA REDE
IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE
DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA



11 A 14 DE NOVEMBRO DE 2024

PROMOTORES:



PARCEIROS:



APOIO:



transportes e suas rodovias são servidas por balanças, fiscalização, postos de controle e estações de serviço. Com o aumento projetado na circulação de turistas, mercadorias e veículos existe um temor com o crescimento do tráfego e possíveis acidentes, especialmente em grandes altitudes. Dessa forma, é preciso melhorar a conectividade em rodovias e ferrovia, por exemplo o Paso de Sico, ligado diretamente ao porto de Antofagasta (Chile) - criando rotas internacionais, para um trânsito melhor, mais rápido e com facilitação de trâmites.

A porção chilena, através de Tarapacá e Antofagasta, apresenta clima desértico, extremamente árido e com vegetação precária. Tarapacá vive da exploração dos recursos naturais (mineração e pesca industrial). Iquique, sua capital, destaca-se pela intensa atividade portuária, por possuir a maior e mais importante zona franca da América do Sul e, ainda, ser a porta de entrada para o turismo na região. Apresenta um crescimento estável desde 2013, apostando nos setores de indústria, transporte, telecomunicações e serviços para se desenvolver. O transporte é muito importante para essa região, pois a localização no litoral consiste em conectividade marítima e acesso as possibilidades do mercado Ásia-Pacífico. Nesse sentido é importante destacar que corta o território de Tarapacá a rodovia Pan-americana, uma rodovia com boa estrutura e sinalização de qualidade, garantindo acesso direto à Bolívia e Peru, e a partir do Corredor Rodoviário Bioceânico, uma conexão indireta com Argentina, Paraguai e Brasil. A exploração dos minerais inclui variadas etapas com importantes investimentos estrangeiros num constante processo de inovação tecnológica. O litoral é vocacionado para o turismo de sol e praia, praticam-se atividades de aventura e esportes radicais, enquanto no deserto existem paisagens e culturas andinas, indígenas e pré-colombianas. Falando de logística internacional, o Porto de Iquique é uma ótima plataforma na costa Norte do Chile, em frente ao Pacífico. Essa localização privilegiada converteu-se em acesso estratégico da América do Sul aos mercados internacionais.

Iquique, capital de Tarapacá, é o lugar onde o deserto se encontra com o Oceano Pacífico, oferecendo infraestrutura de primeiro nível para o empreendedor por ser um centro comercial e financeiro, com inúmeras oportunidades de investimento e comércio internacional. A Zona Franca (ZOFRI) constitui um lugar ideal para o comércio e serviços, oferecendo ao empresário oportunidades variadas de negócio. A ZOFRI oferece impostos e demais tarifas módicas para os bens de comércio e serviços, constituindo um ótimo destino para o turismo de compras. Para o contexto internacional, essa região é interessante porque possui pessoas do mundo todo, com destaque para asiáticos (chineses e indianos), além de muçulmanos que trabalham com comércio. Considerando as exportações, os principais produtos são o cobre e o ferro e os maiores parceiros comerciais são China, Malásia e EUA. As importações são diversificadas e em sua maioria (automóveis, plásticos, eletrônicos, maquinário) são destinadas para revenda.

CONCLUSÃO

A proposta do Corredor Bioceânico é interligar os países membros do Mercado Comum do Sul (Brasil, Paraguai e Argentina) ao Pacífico (Chile e/ou Peru), através da revitalização, ampliação e/ou construção de rodovias e ferrovias. Tem por fundamento possibilitar maior competitividade econômica aos envolvidos, além de acelerar o processo de transposição das barreiras físicas que eventualmente isolem as nações pertencentes à iniciativa.

IV SLAEDR

SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS
DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

V SIDETEG

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA REDE
IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE
DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA



11 A 14 DE NOVEMBRO DE 2024

PROMOTORES:



PARCEIROS:



APOIO:



Para a Rota ser atrativa é necessário melhorar a estrutura (física e institucional) e estabelecer políticas que garantam a segurança (inclusive jurídica e ambiental) de todos os envolvidos. As potencialidades turísticas existentes são consideráveis. Ao longo de todo o trecho são observados recursos e atrativos, principalmente nos segmentos do ecoturismo, cultura e gastronomia.

Tendo em vista a disponibilidade de recursos naturais e a especialização produtiva de cada território, a geopolítica regional, portanto, é o vetor que deve reger a governança do Corredor Bioceânico para fins de criação de mercados, promoção de sistemas produtivos inovadores e mercados competitivos pautados na sustentabilidade.

REFERENCIAS

EGLER, C. **Red urbana en América del Sur: aportes preliminares**. IN: OLIVEIRA, T.C.M. TRINCHERO, H.H. (Comp.). Los Languages del territorio platino. Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofia y Letras de la Universidad de Buenos Aires y Editora da UFGD, 2012.

FICHA DE PERFIL ECONÔMICO (ARGENTINA, CHILE E PARAGUAI). Disponível em: <https://corredorbioceanico.org/>. Acesso em: 2021.

FLICK, U. **Introdução à Pesquisa Qualitativa**. 3ª edição. Tradução Joice Elias Costa. Porto Alegre: Artmed, 2009.

MAZZUCATO, M. **O estado empreendedor: desmascarando o mito do setor público x setor privado**. São Paulo: Portfolio-Penguin, 2014.

MÉNDEZ, R. **Geografía económica: la lógica espacial del capitalismo global**. Barcelona: Editorial Ariel, 2006.