

| 688 | O IMPACTO DE PROJETOS TRANSNACIONAIS NO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL: O CASO DO CORREDOR
BIOCEÂNICO PARANAGUÁ-ANTOFAGASTA NO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL PARANAENSE

Thomaz Machado Teixeira Ramalho, Marta Maria Bertan Sella Gabardo

Resumo

O presente artigo tem por objetivo analisar um projeto da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA), no contexto do processo de integração regional entre o Brasil e os países do Cone Sul.

O artigo descreve o processo de integração regional sul americano, enfatizando a mudança de foco inicialmente comercialista para o atual enfoque de integração física, social e produtiva. Analisa que, apesar do seu planejamento físico-territorial levar em conta essencialmente variáveis e objetivos dentro de uma escala transnacional, estes grandes projetos possuem um significativo impacto no território onde serão implantados. Por fim, o artigo advoga pela importância de também se planejar tais projetos observando-se atentamente as suas diversas dimensões estratégicas e a escala local e regional, no sentido destes puderem amplificar os seus impactos para além dos objetivos transnacionais e se estabelecerem como poderosos indutores para o desenvolvimento socioeconômico na escala regional e local e para a integração econômica e produtiva transnacional.

Palavras-chaves: Integração Sul Americana, transporte ferroviário, desenvolvimento regional.

1. A Integração Regional na América do Sul

Já na década de 1950, a CEPAL¹, sob a liderança de economistas como Raúl Prebisch e Celso Furtado, advogava por dois princípios fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico latino americano que era vítima, naquele momento, da “maldição” da deterioração dos termos de troca²: a industrialização e a integração econômica regional. O pensamento Cepalino influenciou fortemente no surgimento do Nacional Desenvolvimentismo que será a corrente política dominante em diversos países da América Latina nas décadas de 1950 a 1970.

Durante a década de 1950, no Governo Juscelino Kubitschek, o Brasil, bem como outros países do continente, irá, de fato, promover o seu desenvolvimento industrial, baseando-se num modelo de substituição de importações que, em conjunto com o ideário

¹ Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe, vinculada ao Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC).

² A deterioração dos termos de troca foi o termo pelo qual a CEPAL batizou o processo de valorização contínua dos preços dos produtos manufaturados em paralelo à desvalorização dos preços dos produtos primários. Como a América Latina era importadora de manufaturas e exportadora de primários, via-se em crescente dificuldade para equilibrar a sua Balança Comercial, a cada ano, mais deficitária.

nacionalista, acabou por se associar a práticas comerciais protecionistas que prejudicaram o âmbito integrador previsto pela CEPAL, sendo que tais práticas foram ainda mais reforçadas quando da ascensão de governos militares por toda a América Latina, cuja dimensão desenvolvimentista estratégica favorecia a lógica do jogo de soma zero (CERVO et al, 2011).

Como a redemocratização nos anos 1980, ainda que no contexto econômico extremamente desfavorável da “década perdida” latino-americana, deu-se os primeiros passos para a integração regional, inicialmente com a criação da ALADI – Associação Latino Americana de Integração, pelo Tratado de Montevideu de 1980. A ALADI não pode ser caracterizada como um bloco ou comunidade regional, mas essencialmente como um quadro normativo para a integração latino-americana em bases flexíveis, através de Acordos de Complementação Econômica (ACE). O ACE 18 de 1991, assinado por Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, será, por exemplo, a base normativa que criará e organizará o funcionamento do Mercosul.

O Mercosul, apesar de não ter sido a primeira tentativa de integração regional latino americana (tendo sido precedida pelo Pacto Andino, de 1969, que se transformará mais tarde na Comunidade Andina de Nações), foi, sem dúvida, pelo próprio peso da participação do Brasil e da Argentina, o bloco econômico de maior relevância regional. Seu início foi extremamente promissor, tendo o volume de comércio intra-bloco quintuplicado em apenas sete anos (de US\$ 3,6 bilhões, em 1990, para US\$ 18,5 bilhões, em 1997)³. Tal período de euforia durou até a maxidesvalorização do Real, em janeiro de 1999, após a liberalização cambial pelo governo brasileiro, que promoveu uma maior competitividade dos seus produtos no mercado externo e acarretou numa grave crise política entre o Brasil e a Argentina, que até hoje não foi plenamente superada, apesar dos fluxos comerciais intrabloco terem se recuperado a partir de 2005 e, em 2011, terem totalizado US\$ 47,2 bilhões⁴.

As dificuldades enfrentadas no âmbito do Mercosul demonstraram ao Brasil que um processo de integração regional com foco principal nos aspectos comerciais se torna extremamente vulnerável diante de cenários de Crises Econômicas, como foi a enfrentada pelo Brasil, em 1999, e pela Argentina, em 2001. Era necessário dar um passo adiante na lógica comercialista, cuja tendência seria se reverter, com o tempo, numa lógica de soma zero, onde, para um país alcançar um superávit comercial, seria necessário o déficit

³ Dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC): www.mdic.gov.br (acessado em outubro de 2012).

⁴ Idem.

comercial de outro. Foi neste contexto, com o Mercosul em franco declínio⁵, que se reuniu a I Cúpula Sul Americana, em Brasília, no ano de 2000, por iniciativa do Governo Fernando Henrique Cardoso. É nesta I Cúpula que se lançará a IIRSA: a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana, que na III Cúpula será incorporada pela então criada Comunidade Sul Americana de Nações (CASA), que em 2007 se transformará no projeto da Unasul (União de Nações Sul Americanas), ambicioso empreendimento de integração multissetorial que envolve todos os 12 países da América do Sul (SHMIED, 2007).

2. A Integração Regional Física, Social e Produtiva: a UNASUL e a IIRSA

A União Sul Americana de Nações foi criada em 2008, com a assinatura do Tratado de Brasília, que só entrou em vigor em março de 2011⁶, quando a Unasul finalmente passa a ter personalidade jurídica. Estrutura-se em quatro pilares básicos: a concertação política, buscando o alinhamento dos países sul americanos nas instâncias internacionais multilaterais; o comércio, com a proposta da criação de uma zona de livre comércio na América do Sul⁷; a infraestrutura, com a incorporação da IIRSA; e a integração social, com a promoção de políticas públicas para a redução de desequilíbrios sociais regionais e a criação de uma identidade sul americana.

O funcionamento da Unasul se organiza em conselhos temáticos, abrangendo temas de interesses regionais, como Defesa, Saúde, Desenvolvimento Social, Energia, dentre outros. Em 2009, foi criado na Cúpula de Quito o COSIPLAN, Conselho Sul Americano de Infraestrutura e Planejamento, que passou a ser responsável pela coordenação da IIRSA. A IIRSA contém uma extensa carteira de projetos, distribuída em três setores – transportes, energia e comunicações – e divididas em dez eixos de integração e desenvolvimento: o eixo Andino, o eixo Andino do Sul, o eixo Capricórnio, o eixo da hidrovia Paraguai-Paraná, o eixo do Amazonas, o eixo do Planalto das Guianas, o eixo do Sul, o eixo Interoceânico Central, o eixo Mercosul-Chile e o Eixo Peru-Brasil-Bolívia. Neste sentido, o planejamento das infraestruturas não é feito em bases nacionais, mas dentro de uma ótica de integração e

⁵ O auge da crise do Mercosul será no ano de 2002, quando o volume de comércio intrabloco chegou a R\$ 8,9 bilhões.

⁶ Após a nona ratificação, feita pelo Uruguai. O Brasil ratificou o Tratado em julho de 2011.

⁷ Existem seis possíveis estágios de integração regional: zonas de tarifas preferenciais (flexibilização de barreiras tarifárias e não-tarifárias), zonas de livre comércio (eliminação de barreiras tarifárias e não-tarifárias), união aduaneira (anterior + política aduaneira unificada, com uma TEC – tarifa externa comum), mercado comum (anterior + liberalização do fluxo de capital e mão de obra intra-bloco), união monetária ou econômica (anterior + política cambial unificada e política monetária convergente) e integração econômica total (anterior + política monetária e fiscal unificada, com uma regulamentação supranacional).

desenvolvimento transnacional. Há ainda uma Agenda de Implementação Consensual, onde se inclui os projetos prioritários para os próximos cinco anos (COSIPLAN, 2012).

Entre 2004 e 2010, foram executados 524 projetos, com um investimento total de US\$ 96,1 bilhões, tendo sido a maioria deles financiados pelo Fonplata (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata), CAF (Corporación Andina de Fomento), BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e os orçamentos nacionais dos países-membros. Em 2011, a COSIPLAN promoveu um exercício de atualização do portfólio de projetos, que resultou na identificação de 531 projetos com um investimento estimado de US\$ 116,1 bilhões. Destes, US\$ 65,1 bilhões serão destinados a projetos de transporte, US\$ 50,9 bilhões a projetos de energia e US\$ 45 milhões a projetos de comunicações.

A IIRSA, enquanto estratégia geopolítica de integração física, social e produtiva sul americana, tem como seu principal beneficiário o próprio Brasil: país que faz fronteira com 10 dos 12 países membros da Unasul e o maior e mais competitivo produtor e exportador regional de manufaturas e produtos primários. A América do Sul é hoje um mercado com uma população de aproximadamente 400 milhões de habitantes e uma taxa de urbanização superior a 80% (UNITED NATIONS, 2012) e se caracteriza como um destino histórico para exportação de manufaturados brasileiros. Por outro lado, a Ásia vem se consolidando cada vez como mercado para produtos primários brasileiros, tornando-se estratégica a articulação da rede logística nacional com portos no Oceano Pacífico.

Nesse sentido, dentro da nova ordem multipolar mundial, caracterizada pela ascensão de novos protagonistas como China, Índia e Brasil, a Unasul seria o canal político e a IIRSA a instrumentalização para uma reinserção hegemônica do Brasil no contexto sul americano, dentro de um atual contexto em que os Estados Unidos da América vêm progressivamente perdendo espaço na região⁸, ao mesmo tempo em que a China vem cada vez mais se inserindo como importante parceiro, através de maciços investimentos diretos e amplo aprofundamento de relações comerciais. A IIRSA seria uma âncora de inserção brasileira neste vácuo gerado pela perda de protagonismo estadunidense, que hoje vem sendo principalmente ocupado pela China.

3. O Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá-Antofagasta

⁸ A política externa americana tem ampliado, nos últimos anos, os seus principais esforços nas suas relações com o Oriente Médio e Ásia.

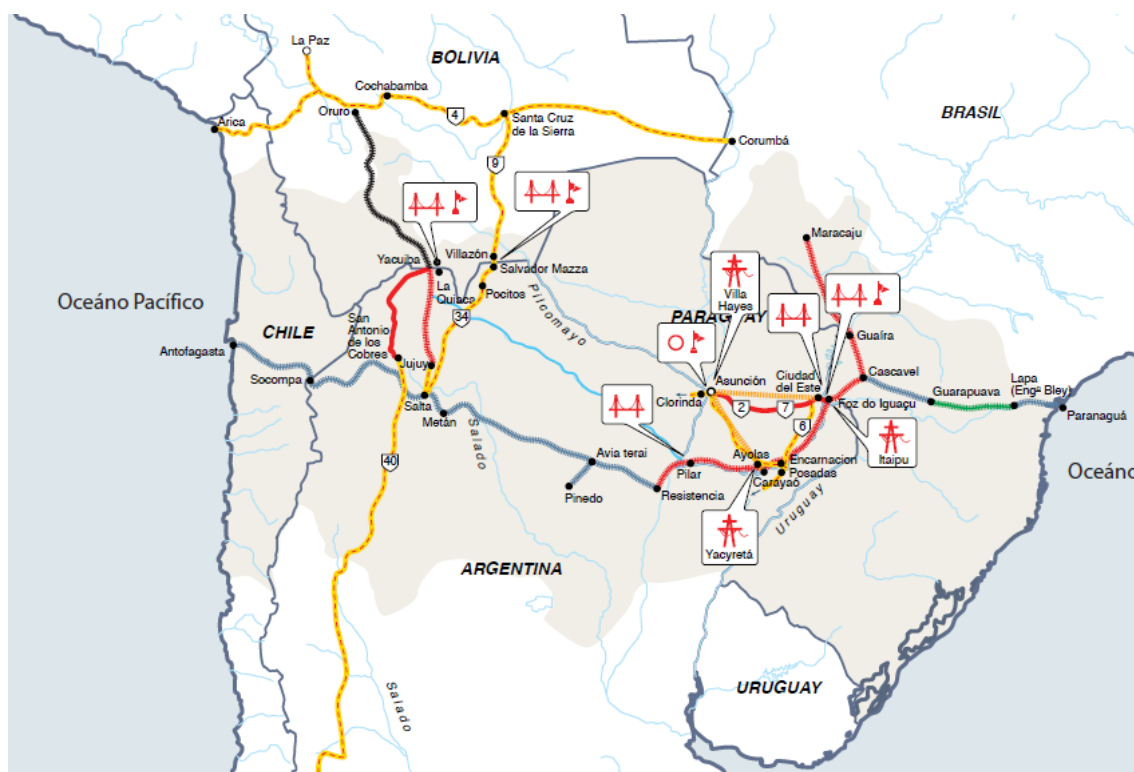


Figura 01: Projetos Estruturantes do Eixo Capricórnio (IIRSA). Fonte: FIESP (2012).

O Eixo Capricórnio da IIRSA contém um portfólio de projetos que totaliza um investimento de US\$ 3,48 bilhões, a partir de 5 projetos estruturantes: a Ponte Binacional Salvador Mazza - Yacuiba (entre Argentina e Bolívia) e Posto de Fronteira; a Conexão Oeste Argentina-Bolívia (rodoviária e ferroviária); o Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá-Antofagasta; a Conexão Rodoviária Foz do Iguaçu-Ciudad del Este-Assunção-Clorinda; e a Linha de Transmissão de 500 KV (Itaipu-Assunção-Yacyreta). Os projetos estruturantes são compostos de projetos individuais e o Corredor Bioceânico Paranaguá-Antofagasta é composto por nove, totalizando um investimento de US\$ 2,096 bilhões (FIESP, 2012).

Projeto Individual	Valor (US\$ milhões)	Status	Prazo	Países
Trecho Cascavel-Foz do Iguaçu	590	Pré-execução	2019	Brasil
Otimização de nó: Ponte Bimodal Ñeembucú-Rio Bermejo	60	Pré-execução	2016	Argentina Paraguai
Trecho Ciudad del Este-Pilar	1.000	Pré-execução	N/D	Paraguai
Recuperação do Ramal Ferroviário C3 (Resistencia-Avia Terai-Pinedo)	104	Pré-execução	2016	Argentina
Recuperação do Ramal Ferroviário C12 (Avia Terai-Metán)	212	Pré-execução	2016	Argentina
Recuperação do Ramal Ferroviário C14 (Salta-Socompa)	60	Pré-execução	2016	Argentina

Ponte Ferroviária com Parque de Cargas (Ciudad de Este-Foz do Iguaçu)	70	Perfil	2019	Brasil Paraguai
Trecho Paraguá-Cascavel e variante ferroviária Guarapuava-Engenheiro Bley	N/D	Pré-execução	2019	Brasil
Trecho Chile (Antofagasta-Socompa)		Concluído		Chile

Tabela 01: Projetos Individuais do Corredor Bioceânico Paranaguá-Antofagasta Fonte: FIESP (2012).

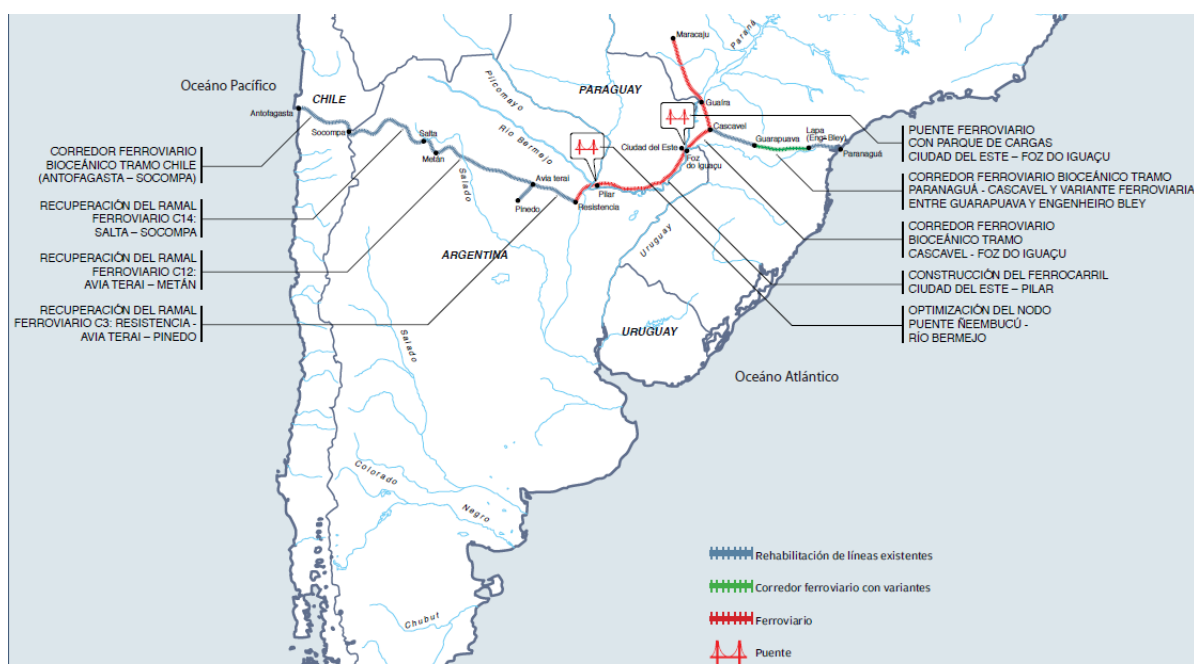


Figura 02: Projetos Individuais do Corredor Bioceânico Paranaguá-Antofagasta. Fonte: FIESP (2012)

O corredor bioceânico deve ser analisado em duas dimensões estratégicas. Por um lado, possibilitará a integração física entre o porto de Paranaguá (no Atlântico) e o porto de Antofagasta (no Pacífico); mas também facilitará as trocas comerciais e a integração produtiva entre o Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Para o Brasil, o corredor tanto funciona como canal de exportação pelo Oceano Pacífico como uma infraestrutura para a articulação econômica e produtiva com o Cone Sul. Para o Paraná, especificamente, o corredor bioceânico consolida o Estado como polo logístico natural em relação ao Cone Sul e o insere como polo logístico privilegiado em relação aos mercados asiáticos em expansão. Tratam-se, portanto, de duas dimensões sinérgicas, mas que possuem condicionantes e potencialidades distintas e que devem ser levadas em conta no seu processo de implementação, sendo, por isso, detalhadas separadamente para depois serem abordadas de maneira integrada.

3.1. O Corredor Bioceânico enquanto canal de exportação pelo Pacífico

Em relação à primeira dimensão estratégica, a crescente expansão dos mercados asiáticos (especialmente o chinês e o indiano) representa uma oportunidade para a

ampliação dos fluxos de exportação brasileira e certamente a integração das áreas de produção brasileiras com o porto de Antofagasta facilitaria uma maior inserção e competitividade dos produtos brasileiros nestes mercados. Apenas para se ter uma dimensão da importância da Ásia para as exportações brasileiras, a China, o Japão e a Índia foram, no primeiro semestre de 2012, respectivamente, o primeiro, o sexto e o oitavo principais compradores das exportações brasileiras. Estes três países, sozinhos, absorveram 23,1% do total das exportações brasileiras (a China sozinha foi responsável por 18.1%), o equivalente a US\$ 27,1 bilhões. Apesar destes números, a quase totalidade das exportações para o mercado asiático foi de commodities, principalmente petróleo e combustíveis, soja e derivados, e minérios (SECEX/MDIC, 2012).

Neste sentido, enquanto função de canal de exportação pelo Pacífico, o corredor bioceânico deve ser enxergado como um projeto prioritário de curto-médio prazo pela própria natureza dos fluxos comerciais que se estabelecem hoje entre o Brasil e a Ásia, já que, apesar dos atuais preços elevados das commodities, se tratam de produtos com baixo valor agregado e que mantém o Brasil na sua condição histórica de exportador de primários e importador de manufaturas (FURTADO, 2005).

Apesar do atual consenso nas análises macroeconômicas em relação às commodities e ao crescimento do mercado asiático, não há qualquer garantia de médio-longo prazo que a atual alta nos preços se mantenha e nem que os mercados asiáticos continuem no seu atual ritmo de capacidade de absorção de tais produtos.

A alta dos preços da soja, que só este ano já teve variações de preço superiores a 70%, por exemplo, se deu basicamente devido a três fatores: questões climático-ambientais, que condicionou a quebra da safra nos Estados Unidos da América, Argentina e no sul do Brasil; o aumento da demanda, especialmente alavancada pelo mercado chinês; e pela influência da alta dos preços no mercado de futuros das commodities. Esse último fator, que em geral passa despercebido para a maioria dos analistas, pode criar, pelo próprio caráter especulativo intrínseco ao mercado financeiro, um fator de desestabilização dos preços a médio prazo, caso haja uma mudança no atual cenário macroeconômico mundial caracterizado por juros baixos. Devido à atual taxa de juros nominal americana de 0,25%, que descontada a inflação de 2%, se consolida numa taxa de juros real de -1,75%⁹, houve uma transferência generalizada de investimentos de renda fixa para investimentos de renda variável, por parte de investidores ávidos por melhores remunerações. Há, portanto, no contexto atual, uma forte pressão de investidores especuladores nos mercados de futuro de

⁹ Dados do FED: www.global-rates.com (acessado em outubro de 2012).

commodities, o que significa que parte significativa do seu atual preço possa ser uma bolha do mercado financeiro.

A própria história da formação econômica brasileira mostra a fragilidade de se estruturar o desenvolvimento das nossas infraestruturas com bases em ciclos econômicos oportunistas, como foi com o açúcar, a borracha, o cacau, o algodão ou o café. É inegável que, em seu tempo, tais ciclos proporcionaram booms econômicos a partes do território brasileiro, mas se tivessem sido pensados como “janelas de oportunidade” que foram, poderiam ter proporcionado alternativas de desenvolvimento mais sustentadas. Se, por exemplo, os mais de 8.000 km de estradas de ferro que foram construídas só no Estado de São Paulo entre 1867 e 1930 tivessem sido planejados para além do motivo único de escoar a produção do café para o Porto de Santos, criando-se e uma rede ferroviária que fomentasse a criação de uma rede integrada de polos produtivos no território, o legado deste ciclo econômico para o posterior desenvolvimento industrial de São Paulo teria sido muito maior (FURTADO, 2005).

3.2. O Corredor Bioceânico enquanto infraestrutura de articulação produtiva

Evolução das Exportações Brasileiras (em US\$ bilhões)						
Produto/Ano	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Primários	40,3	51,6	73,0	62,0	90,0	122,5
Manufaturados	74,7	83,9	92,7	67,3	79,6	92,3
Semimanufaturados	19,5	21,8	27,1	20,5	28,2	36,0

Tabela 02: Evolução das Exportações Brasileiras - 2006/11

Fonte: SECEX/MDIC.

Uma análise da evolução recente das exportações brasileiras nos revela a grande evolução da participação das commodities nas exportações brasileiras nos últimos seis anos, que em números absolutos, triplicou. Fica claro, portanto, que o enfoque na exportação de commodities se trata de uma “janela de oportunidade” econômica, com base em oportunidades externas conjunturais, tendo inclusive havido uma redução no total exportado no ano de 2009, ápice da crise imobiliária americana. Por outro lado, percebe-se que as exportações brasileiras de manufaturados, que representavam 54,3% do total exportado em 2006 e se reduziu para 36,1% do total exportado em 2011, sofreram uma redução não só relativa, mas absoluta, não tendo ainda recuperado os patamares de 2008.

Países de destino	2011		2010		2008		2006		2004		2002	
	US\$ Bi	Part. %	US\$ Bi	Part. %	US\$ Bi	Part. %	US\$ Bi	Part. %	US\$ Bi	Part. %	US\$ Bi	Part. %
Argentina	20,411	7,97	16,836	8,34	16,159	8,16	10,779	7,82	6,748	6,98	2,004	3,31
EUA	11,685	4,56	9,973	4,94	16,109	8,14	16,656	12,09	14,723	15,23	11,61	19,21
Holanda	4,752	1,86	3,917	1,94	3,782	1,91	1,777	1,29	2,336	2,42	0,859	1,42
México	3,313	1,29	3,252	1,61	3,594	1,82	3,907	2,83	3,487	3,61	2,126	3,52
Alemanha	3,092	1,21	3,076	1,52	3,988	2,01	2,79	2,02	1,654	1,71	0,973	1,61
Chile	2,855	1,12	2,919	1,45	3,122	1,58	2,647	1,92	1,942	2,01	1,179	1,95
Paraguai	2,740	1,07	2,38	1,18	2,356	1,19	1,181	0,86	0,838	0,87	0,538	0,89
Venezuela	2,530	0,99	2,019	1,00	3,568	1,80	3,114	2,26	1,301	1,35	0,748	1,24
Colômbia	2,225	0,87	1,888	0,93	2,021	1,02	1,188	0,86	0,934	0,97	0,597	0,99
Bélgica	2,091	0,82	1,63	0,81	1,956	0,99	1,309	0,95	0,795	0,82	0,759	1,26
China	2,031	0,79	1,394	0,69	1,095	0,55	0,879	0,64	0,966	1,00	0,52	0,86
Uruguai	1,885	0,74	1,347	0,67	1,487	0,75	0,871	0,63	0,551	0,57	0,327	0,54
Peru	1,852	0,72	1,685	0,83	1,839	0,93	1,087	0,79	0,56	0,58	0,422	0,7
Reino Un.	1,700	0,66	1,822	0,9	1,923	0,97	1,731	1,26	1,291	1,33	0,944	1,56
Bolívia	1,446	0,56	1,127	0,56	1,080	0,55	0,64	0,46	0,49	0,51	0,377	0,62
Itália	1,218	0,48	1,021	0,51	1,269	0,64	1,312	0,95	1,066	1,10	0,631	1,04
França	1,197	0,47	1,15	0,57	1,485	0,75	1,057	0,77	0,639	0,66	0,449	0,74
África Sul	1,133	0,44	0,902	0,45	1,447	0,73	1,151	0,84	0,758	0,78	0,369	0,61
Japão	1,098	0,43	0,876	0,43	0,775	0,39	0,594	0,43	0,478	0,49	0,471	0,78
Espanha	1,089	0,43	1,281	0,63	0,986	0,50	0,873	0,63	0,618	0,64	0,355	0,59
Angola	0,716	0,28	0,708	0,35	1,749	0,88	0,76	0,55	0,3	0,31	0,165	0,27
Nigéria	0,546	0,21	0,521	0,26	1,218	0,62	1,046	0,76	0,399	0,41	0,459	0,76
Coréia Sul	0,535	0,21	0,463	0,23	0,281	0,14	0,321	0,23	0,327	0,34	0,181	0,3
Arábia Sd	0,489	0,19	0,472	0,23	0,65	0,33	0,617	0,45	0,167	0,17	0,145	0,24
Índia	0,476	0,19	0,733	0,36	0,421	0,21	0,379	0,27	0,26	0,27	0,102	0,17
Rússia	0,299	0,12	0,217	0,11	0,629	0,32	0,439	0,32	0,211	0,22	0,091	0,15
Demais	0,263	0,1	0,295	0,15	0,418	0,21	0,335	0,24	0,171	0,18	0,131	0,22
Egito	18,623	7,27	15,659	7,75	17,276	8,73	15,583	11,32	9,127	9,43	5,536	9,16
Tt. Manuf	92,29	36,05	79,563	39,4	92,683	46,82	75,023	54,44	53,137	54,96	33,068	54,71
Tt GERAL	256,041	100	201,915	100	197,942	100	137,807	100	96,677	100	60,438	100

Fonte: MDIC/SECEX. Elaboração: AEB

Tabela 03: Destino e participação de países na exportação de manufaturados brasileiros

Conforme se observa na Tabela 03, o principal destino das exportações de manufaturas brasileiras em 2011 foi a Argentina, apesar das medidas protecionistas assumidas pelo governo Cristina Kirchner. Mais significativo se torna esse dado ao se comparar com a evolução das exportações feitas para os Estados Unidos da América, e sua notável redução após a crise imobiliária de 2009. Se adicionarmos a Argentina, o Chile e o Paraguai, países diretamente afetados pela implantação do corredor bioceânico, o total de manufaturados exportados pelo Brasil para estes países equivale a 10,16% do total das exportações brasileiras. Uruguai e Bolívia, no raio de influência do corredor bioceânico também figuram na lista a frente de parceiros comerciais tradicionais, como Itália, França e Japão.

Para além do papel de canal de exportação para uma inserção mais competitiva dos produtos manufaturados brasileiros para as economias argentina, chilena, paraguaia, uruguaia e boliviana, o corredor bioceânico Paranaguá-Antofagasta deve ser planejado como um importante indutor da articulação econômica e produtiva do Brasil com esses países. Para tanto, a ênfase deve recair não somente na infraestrutura em si, mas nos polos logísticos ao longo dela, de maneira a articular a rede de transportes nacionais com o corredor, além de um enfoque especial nos arranjos institucionais e de gestão que permitam a produção sinérgica e consorciada dos fatores produtivos presentes nos diversos países, consolidando-se espécies de Arranjos Produtivos Transnacionais (APT), o que abrandaria a atual lógica inserção puramente comercialista do Brasil nas suas relações com o Cone Sul, que tem sido progressivamente vista com “maus olhos” pelos países vizinhos e vem tornado o Brasil cada vez mais alvo de ações protecionista dos mesmos.

O Brasil também poderá ampliar, dentro da lógica de complementaridade produtiva, a importação de commodities dos vizinhos do Cone Sul. Hoje, o Brasil já é o maior importador de commodities da Bolívia, o segundo maior do Uruguai e Paraguai, o terceiro maior da Argentina e o sexto maior do Chile (UNCTAD, 2012).

3.3. A implantação do Corredor Bioceânico: integrando as dimensões estratégicas

Fica claro, portanto, a importância da articulação de duas dimensões estratégicas no que diz respeito ao Corredor Bioceânico Paranaguá-Antofagasta: uma conjuntural e outra estrutural. A curto-médio prazo, o corredor bioceânico deverá operar como um canal de exportação, tanto para as commodities brasileiras em direção aos mercados emergentes da Ásia como para manufaturas brasileiras para o Cone Sul, além de canal de importação das commodities do Cone Sul para o mercado brasileiro. A médio-longo prazo, e se pensado corretamente a sua articulação com as redes nacionais de transporte através de polos logísticos-produtivos, poderá também fomentar a articulação produtiva e a integração econômica do Cone Sul, especialmente entre Brasil, Argentina e Chile, as economias mais maduras na esfera regional. A primeira dimensão estratégica, apesar de proporcionar ganhos mais imediatos à economia brasileira, deve ser pensada como um primeiro passo em direção à segunda dimensão estratégica, que certamente exigirá concessões por parte do Brasil, mas que proporcionará um desenvolvimento regional mais equilibrado e, portanto, mais sustentado a longo prazo. Apesar da interdependência, não há uma hierarquia entre essas duas dimensões estratégicas. Elas não são a priori, conflituosas, mas sim complementares e sinérgicas. A primeira dimensão se calca quase que exclusivamente em fatores externos

conjunturais que podem perdurar ou não e, portanto, não deveria justificar *per se* o esforço financeiro, institucional e político de implantação do corredor transnacional. A segunda dimensão tem um caráter estrutural, mas também não possui atualmente força suficiente *per se* para justificar esses mesmos esforços. A primeira dimensão, por se tratar de uma “janela de oportunidade” exige que o corredor bioceânico seja implementado o quanto antes. A segunda dimensão, pelo seu caráter estrutural, exige um planejamento que integre a escala transnacional às escalas regional e local.

Na análise conjunta da Tabela 01 e da Figura 02, fica claro que o projeto crítico para a viabilização do corredor bioceânico é o trecho Ciudad del Este-Pilar, o único que não tem prazo de finalização previsto e cujo único país envolvido é o Paraguai. Assim, a partir de análise com base na metodologia SWOT/FOFA, uma importante ameaça para a implementação do Corredor Bioceânico é a atual instabilidade política paraguaia, que levou à sua suspensão no Mercosul e na Unasul até que se conduza eleições democráticas e transparentes naquele país¹⁰. Levando-se em conta a dimensão da integração produtiva, a modificação do trecho Ciudad del Este-Pilar para as províncias de Misiones e Corrientes, na Argentina, poderá soar contraditório, mas uma análise mais aproximada do traçado deste trecho (vide Figura 02) que praticamente margeia o Rio Paraná, demonstra que o atual traçado proposto não estimula a integração produtiva do território paraguaio com o Brasil e a Argentina, mas simplesmente atravessa o país como um corredor de exportação sem maiores compromissos com o desenvolvimento regional e local. Neste caso, levando-se em conta a urgência do primeiro objetivo estratégico do corredor bioceânico, conjuntural e que, por se basear em oportunidades externas, não deve ser postergado, seria mais adequado que o trecho Ciudad del Este-Pilar fosse substituído por dois outros trechos: Foz do Iguaçu-Hosadas-Sorriente e Ciudad del Este-Assunción-Resistencia, podendo-se futuramente também se criar o trecho Ciudad-del Este-Encarnación para maior integração do território paraguaio com o corredor. Neste sentido, o trecho Foz do Iguaçu-Sorriente garantiria, a despeito da instabilidade política paraguaia, a implementação do corredor de ligação bioceânico até 2019 (ou mesmo até 2016), cuja dimensão estratégica é de curto-médio prazo, enquanto o trecho Ciudad del Este-Assunción-Resistencia promoveria uma melhor integração produtiva da economia paraguaia com as economias brasileira e argentina, cuja dimensão estratégica é de médio-longo prazo.

¹⁰ <http://www.gazetadopovo.com.br/mundo/conteudo.phtml?id=1310419&tit=Volta-do-Paraguai-a-Unasul-antes-de-eleicao-e-improvavel-diz-Patriota>

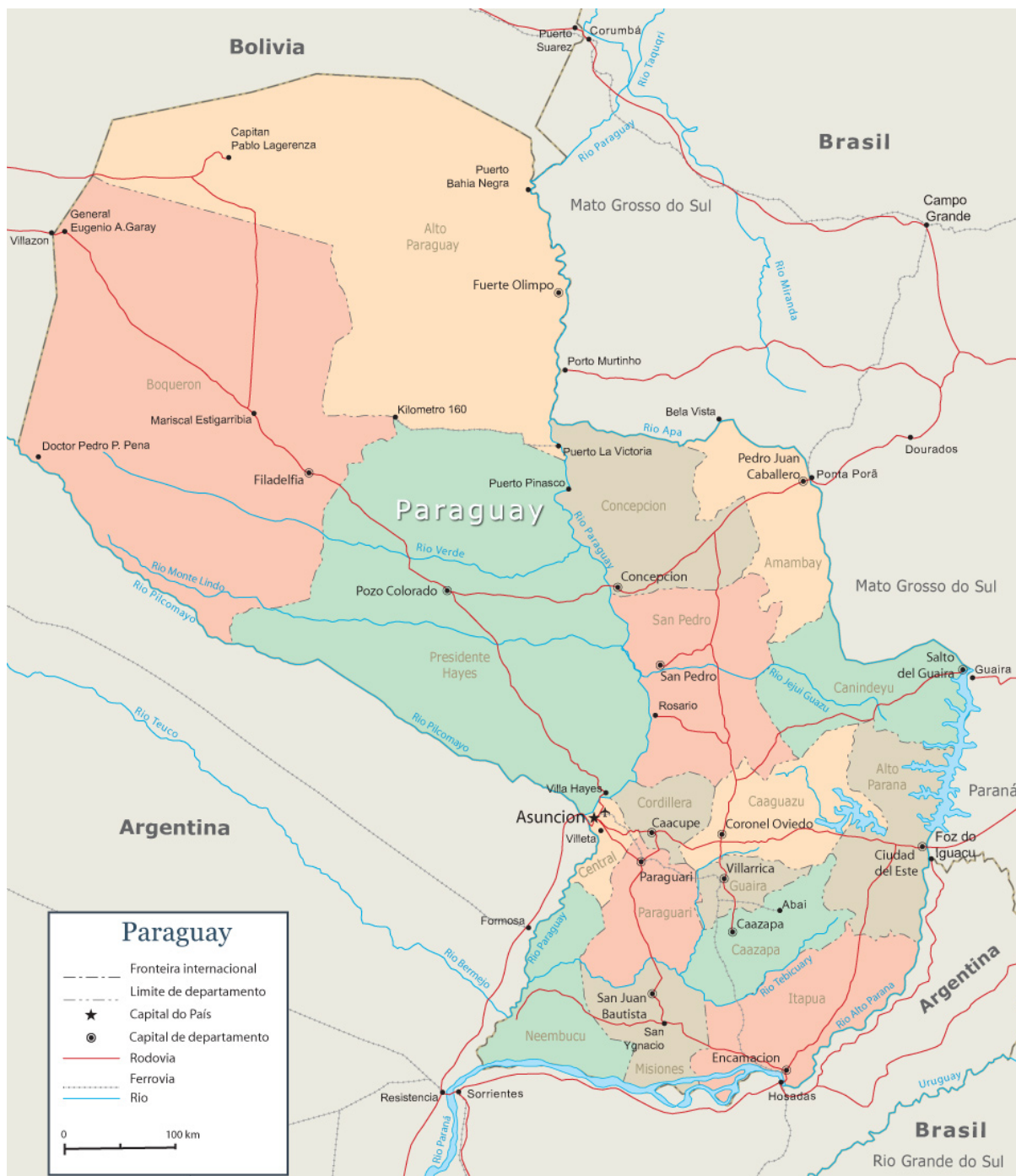


Figura 03: Mapa do Paraguai

Fonte: Guia Geográfico das Américas (2012)

3.4. A implantação do Corredor Bioceânico: integrando as escalas de intervenção

Para além dos ajustes na implantação dos grandes projetos transnacionais de infraestrutura em relação às dimensões estratégicas do mesmo, é importante salientar que, apesar do seu planejamento físico-territorial levar em conta essencialmente variáveis e objetivos dentro de uma escala transnacional, estes grandes projetos possuem um

significativo impacto no território onde serão implantados, especialmente no caso do corredor bioceânico Paranaguá-Antofagasta, cuja dimensão estratégica de médio-longo prazo é possibilitar a integração produtiva dos países onde será implantado.

No caso do Brasil, deve ser levar em conta, por um lado, a integração deste corredor com a rede ferroviária nacional, com os corredores de outros modais de transporte e com os arranjos produtivos locais já consolidados ou em fase de consolidação no Estado do Paraná.

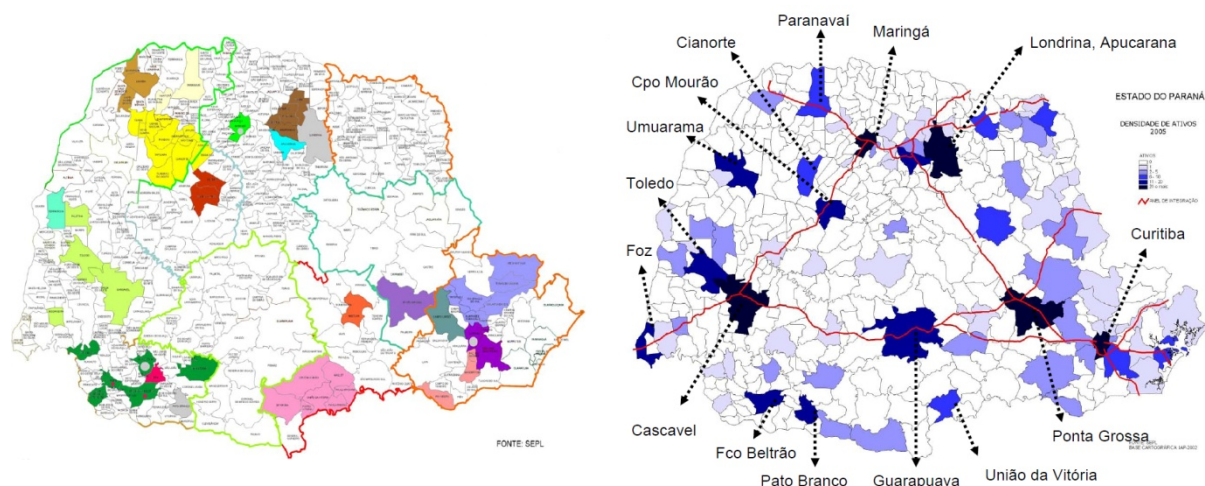


Figura 04: Arranjos Produtivos Locais do Paraná e Localização dos seus Ativos Institucionais

Fonte: SEPL-PR (2006)

A maior parte dos ativos institucionais dos Arranjos Produtivos Locais já consolidados no Estado do Paraná encontra-se ao longo do anel rodoviário de integração estadual (vide linha vermelha em destaque na Figura 04). O anel de integração regional tem como polos principais os municípios de Cascavel, Guarapuava, Ponta Grossa, Londrina e Maringá, além das extensões para Foz do Iguaçu, Curitiba-Paranaguá, sentido Mato Grosso do Sul e sentido São Paulo.

É imperativo se levar em consideração tal realidade na hora de se articular a rede intermodal de transportes do Paraná (tanto a existente quanto a proposta) com o projeto do Corredor Bioceânico para que este conjunto de infraestruturas se torne um importante indutor do desenvolvimento regional e da integração produtiva do Paraná com o restante do Brasil e países do Cone Sul.

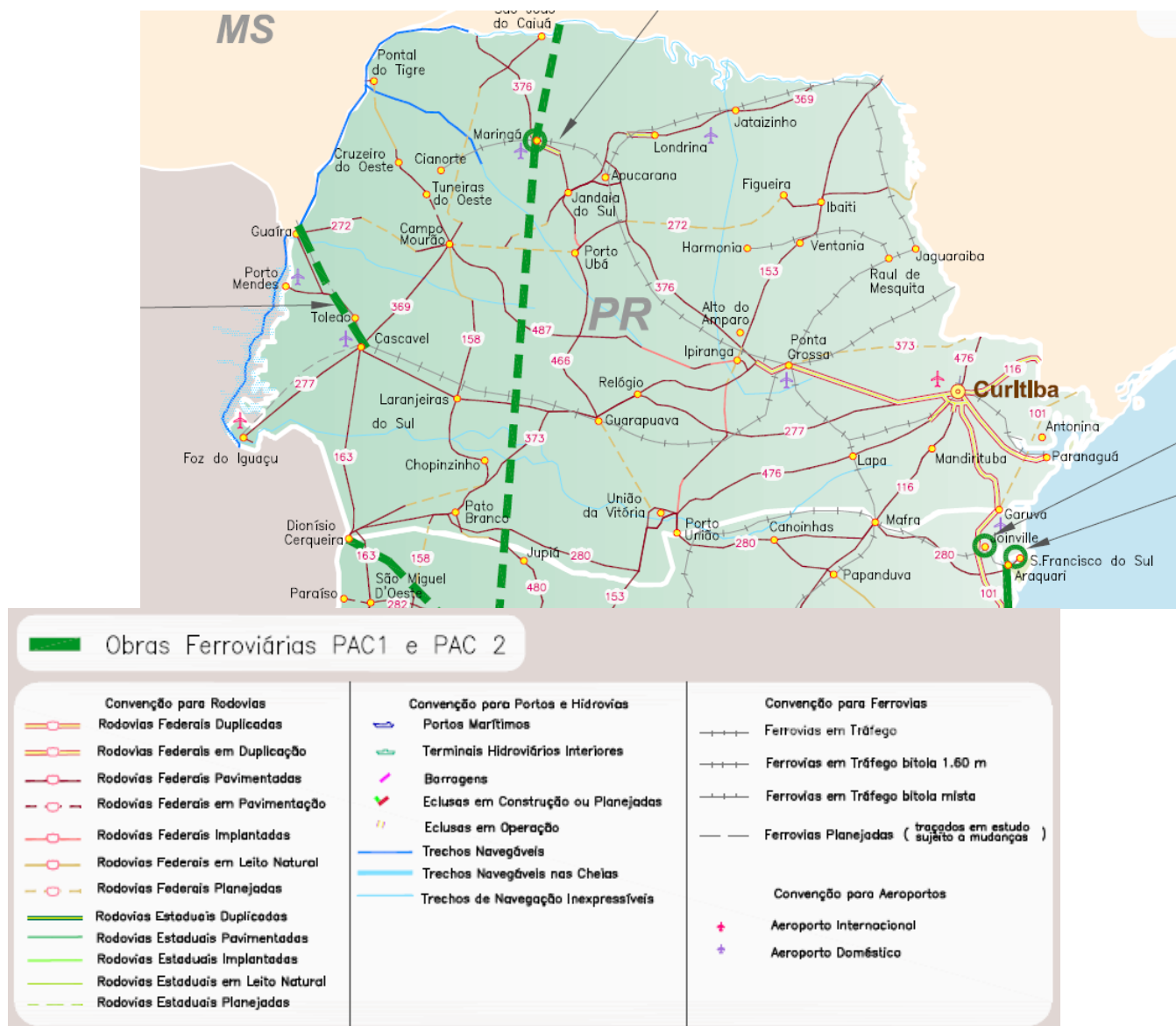


Figura 05: Rede Nacional de Transportes e Obras Ferroviárias do PAC

Fonte: Ministério dos Transportes (2012)

Conforme se verifica na Figura 05, que descreve a atual rede de transportes do Paraná e as obras ferroviárias do PAC - Programa de Aceleração do Crescimento, boa parte malha ferroviária desejada para se completar o anel ferroviário de integração já existe. Alguns ajustes ou complementações no atual cenário planejado, no entanto, proporcionaria uma perfeita articulação entre a escala transnacional, nacional e regional, permitindo a integração produtiva do interior paranaense com esse importante corredor ferroviário bioceânico.

Em primeiro lugar, é importante salientar que os polos regionais previamente identificados (Cascavel, Guarapuava, Ponta Grossa, Londrina e Maringá) já se encontram

4. Conclusão

O impacto de projetos transnacionais de infraestrutura na escala regional pode ser significativamente ampliado caso o mesmo leve em consideração, no momento do seu planejamento, as diversas dimensões estratégicas existentes na sua inserção no território. No caso do corredor bioceânico Paranaguá-Antofagasta, fica claro que para além da sua função de corredor transnacional de importação e exportação, o mesmo poderá vir a ser um indutor da integração produtiva dos países do Cone Sul, objetivo estratégico de longo prazo e que dá um sentido estrutural (e não mais conjuntural) ao próprio projeto. Os dois objetivos estratégicos, conforme descrito, não são concorrentes, mas complementares e necessários à viabilização integral do projeto e por isso, apesar de interdependentes, devem ser levados em conta os prazos específicos e a maneira como os mesmos se inserem no território, conforme exemplificado no caso do trecho ferroviário Ciudad del Este-Pilar.

Por fim, para que o projeto transnacional de infraestrutura tenha seu impacto ampliado no desenvolvimento regional, é necessário que o mesmo esteja integrado com a rede de transporte e os arranjos produtivos existentes e potenciais em cada país. No caso do corredor bioceânico Paranaguá-Antofagasta, o mesmo pode vir a reforçar o desenvolvimento socioeconômico do interior paranaense e promover, a longo prazo, a sua integração produtiva com os demais países do Cone Sul, através de arranjos produtivos transnacionais.

5. Referências

CERVO, Amado L. BUENO, Clodoaldo. **História da Política Exterior do Brasil**. Brasília: Editora UnB, 2011.

COSIPLAN (Conselho Sul Americano de Infraestrutura e Planejamento) 2012. **Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana**. COSIPLAN. Disponível em: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/lb11_completo_baja.pdf [Consultado em outubro 2012]

FIESP (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo). **8 Ejes de Integración de la Infraestructura de América del Sur**. São Paulo: Unasul, 2012.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005.

SECEX/MDIC (Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior) 2012. Balança Comercial Brasileira – Dados Consolidados Janeiro-Junho 2012, Brasília: MDIC, 2012.

_____. Balança Comercial Brasileira – Dados Consolidados Janeiro-Dezembro 2011, Brasília: MDIC, 2012.

_____. Balança Comercial Brasileira – Dados Consolidados Janeiro-Dezembro 2010, Brasília: MDIC, 2012.

_____. Balança Comercial Brasileira – Dados Consolidados Janeiro-Dezembro 2009, Brasília: MDIC, 2012.

_____. Balança Comercial Brasileira – Dados Consolidados Janeiro-Dezembro 2008, Brasília: MDIC, 2012.

_____. Balança Comercial Brasileira – Dados Consolidados Janeiro-Dezembro 2007, Brasília: MDIC, 2012.

_____. Balança Comercial Brasileira – Dados Consolidados Janeiro-Dezembro 2006, Brasília: MDIC, 2012.

SEPL (Secretaria Estadual de Planejamento do Paraná). Arranjos Produtivos Locais do Estado do Paraná. Distribuição Espacial dos *Ativos Institucionais*. Reuniões do Comitê Diretor da Rede, 2006. Disponível em: www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1198692481.pdf [Consultado em Outubro de 2012]

SHMIED, Julie. Cenários da integração regional: os desafios da União de Nações Sul-americanas (UNASUL) - **O novo caminho da integração na América do Sul**. Cadernos Adenauer, Ano VIII, vol. 1. 2007.

TOKATLIAN, Juan. **O cone sul e suas relações internacionais: um espaço de cooperação para a América do Sul**. Política Externa, São Paulo, v. 17, nº 1, p. 49 a 85, Jun-Ago, 2008.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) 2012. The State of Commodity Dependence 2012, New York, United Nations.

UNITED NATIONS, Department of Economic and Social Affairs, Population Division 2012. World Urbanization Prospects, the 2011 Revision. [Online]. United Nations. Disponível em: <http://esa.un.org/unup/> [Consultado em outubro 2012]