

## Entrevista

### O Corredor Rodoviário Bioceânico e a integração territorial<sup>1</sup>

João Carlos Parkinson

Recebido em: 30/08/2023; aceito em: 30/08/2023

DOI: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v24i4.4278>

O nosso entrevistado é atualmente o Coordenador Nacional dos Corredores Rodoviário e Ferroviários Bioceânicos e uma das figuras mais proeminentes relacionadas à Coordenação Geral de Assuntos Econômicos da América Latina e Caribe e especificamente aos estudos para a implantação do Corredor Rodoviário Bioceânico. Graduiu-se em Economia pela Universidade de Brasília (UNB). Integrou a delegação do Brasil junto à Organização Mundial do Comércio em Genebra/Suíça em 1987-1992. Chefiou o Setor Político e o Setor Econômico/Promoção Comercial da Embaixada do Brasil em Moscou/Rússia no período de 1992-1997. Em Lima, Peru, chefiou o Setor Econômico no período de 1997-1999. Integrou a representação brasileira junto aos mecanismos de organização das reuniões de Cúpula ALC-UE, Grupo do Rio, Ibero-americana, MERCOSUL, Brasil-UE, UNASUL, entre outras no período de 1999 a 2002. Em Paris/França chefiou o Setor Econômico Bilateral e Multilateral e o Setor Financeiro, ocasião em que representou o Brasil junto a OCDE e Clube de Paris no período de 2003-2008. Em Dublin/Irlanda, chefiou o Setor Econômico e de Promoção Comercial de 2008-2011. Foi chefe da delegação brasileira em várias reuniões do COSIPLAN (UNASUL) e Grupos de Trabalho na área de infraestrutura.

Nas palavras do nosso entrevistado, a Rota Bioceânica é um corredor rodoviário de 2,3 mil quilômetros, a ser implantado e que interliga o Oceano Atlântico aos portos de Antofagasta e Iquique, no Chile, cortando o Brasil, Paraguai e Argentina. Objetiva assim, encurtar as distâncias e otimizar as exportações do Centro-Oeste brasileiro a mercados como Ásia, Oceania e Estados Unidos.

Para Parkinson, esta implantação provocará mudanças radicais em relação aos padrões existentes e o impacto será profundo pois há necessidade de romper paradigmas para que a conexão com o Pacífico, com as regiões do norte do Chile, com o norte da Argentina, com o Chaco paraguaio, seja feita de forma direta.

Em razão de o Centro Oeste brasileiro não dispor de uma costa, acabou por se sujeitar a uma logística centralizada, segundo o nosso entrevistado, em Buenos Aires e São Paulo. Nesse contexto, “Mato Grosso do Sul acabou dependente dos portos brasileiros, de uma logística onerosa e prejudicial aos produtores do Estado”.

Na abertura do Fórum Internacional de Logística Multimodal Sustentável realizado em Foz de Iguaçu em maio de 2022, o Ministro Parkinson (Figura 1) afirmou que “Sistemas logísticos eficientes levam desenvolvimento aos países e transformam a realidade das cidades”. A sua defesa na implantação do corredor leva em conta não somente a ligação dos oceanos Pacífico e Atlântico como também a redução de distância, o custo do transporte para o acesso a mercados.

<sup>1</sup> Entrevista concedida à editora da revista Interações, Arlinda Cantero Dorsa, no dia 10 de agosto de 2023, para compor o Dossiê III: O papel da UniRila nos desafios da integração na Rota Bioceânica (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile).



Figura 1 – Ministro João Carlos Parkinson de Castro



Fonte: Arquivo de Wilson Ruanis.

**Interações**, em suas publicações anteriores, Dossiê I e II – publicados respectivamente em 2019 e 2021 – "Desafios da Integração na Rota Bioceânica (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile" contou com a valiosa participação do nosso ilustre entrevistado com a publicação dos artigos "Turismo como instrumento dinamizador do Corredor Rodoviário Bioceânico" e "Estudios analíticos acerca del Corredor Bioceánico".

Neste Dossiê III, de 2023, com a habitual gentileza e simpatia, além de um profundo conhecimento, podemos contar com esta entrevista que traz uma visão global sobre o Corredor Bioceânico e segundo suas palavras o Corredor é o único projeto de infraestrutura regional que conta com o respaldo presidencial (Declarações de Assunção e Brasília) e uma agenda diversa, com o envolvimento de atores federais, estaduais, municipais e com a própria academia.

**ARLINDA:** Em 2021, no Dossiê II (Interações, UCDB) sobre o Corredor Rodoviário Bioceânico, o senhor apresentou o projeto como uma plataforma de desenvolvimento econômico, capaz de atrair novos investimentos e fomentar parcerias de integração territorial. Qual é sua visão atual e como vê o futuro?

**PARKINSON:** Os corredores são obras de infraestrutura. Seu propósito pode ser facilitar o movimento de carga e pessoas. Nesse caso, são corredores de transporte. Essa modalidade beneficia sobretudo os territórios na origem e destino, mas sacrifica os espaços intermediários. Quando se integram os nós logísticos e se identificam os fluxos de comércio complementares, criamos os corredores logísticos e de comércio. Os beneficiários são os agentes econômicos e operadores comerciais. Com os corredores econômicos e de desenvolvimento, incorporamos outros elementos, tais como a criação de emprego local, a melhoria da educação, a formalização e a internacionalização de empresas locais, a criação de um ambiente multicultural, bem como uma mão de obra mais capacitada e melhor remunerada. Deve-se, portanto, usar a ferramenta de infraestrutura para transformar a realidade socioeconômica dos territórios que integram o corredor.

Minha visão não mudou. É isso que desejo para Mato Grosso do Sul e seus cidadãos. Uma transformação ampla e profunda do Estado, de suas instituições e de seus indivíduos.

Vejo a realidade se modificando gradualmente. É um processo longo e multidimensional. Por exemplo, a cidade de Porto Murtinho é outra. A atividade econômica primordial não é mais a pesca. É a prestação de serviço portuário. O grupo FV Cereais investiu na construção de seu terminal mais de R\$ 300 milhões. O empresário Vicari edificou uma área de estacionamento para abrigar caminhões que movimentam grãos a serem exportados pelo porto. Outras empresas irão futuramente instalar outros terminais fluviais. A academia e o Sistema S devem ser acionados para dar apoio aos municípios e à população. Hoje, a UEMS está oferecendo um curso de logística à distância e o Sebrae presta apoio ao desenvolvimento do empreendedorismo local.

Na minha visão de futuro, vejo a cidade de Porto Murtinho adquirindo um novo contorno, distinto ao que identifiquei quando visitei a cidade pela primeira vez há cinco anos. Está deixando para trás seu perfil provinciano e conservador. No entanto, o choque decorrente das transformações aceleradas será muito forte e profundo. Os jovens poderão se sentir deslocados do cenário em construção, pois as lideranças políticas ainda relutam em avançar no ritmo determinado pelo mercado e pela conjuntura em transformação. As mudanças serão, porém, inevitáveis.

**ARLINDA:** Como o governo brasileiro tem garantido uma coordenação eficaz e promovido parcerias sólidas com os países e territórios do Mercosul e outros atores nacionais envolvidos no Corredor Rodoviário Bioceânico, a fim de assegurar uma implementação bem-sucedida da infraestrutura e alcançar uma integração regional eficiente e de sucesso? Qual sua visão?

**PARKINSON:** Muitos foram os corredores unimodais/multimodais e bi e multinacionais sugeridos para serem desenvolvidos. A experiência africana e asiática é muito rica em casos de sucesso. Infelizmente, na América do Sul são poucos os casos que chegaram a bom termo. Uma das razões é a falta de uma governança sólida e resistente aos ciclos políticos e econômicos.

O Corredor Rodoviário Bioceânico congrega semestralmente reuniões dos Coordenadores Nacionais e dos responsáveis por cinco mesas de trabalho. Esse conjunto de instâncias resistiu ao tempo e às mudanças políticas e ideológicas.

No entanto, essa estrutura é basicamente intergovernamental. Por isso, precisava ser fortalecida com o estabelecimento de relações entre as instâncias subnacionais, capazes de assumir o papel de novo motor do crescimento regional. De fato, o Chaco paraguaio, os municípios do Oeste de Mato Grosso do Sul e os territórios do Norte da Argentina e do Chile apresentavam potencialidades não exploradas ou tidas como marginais. Com o Corredor Rodoviário Bioceânico, esses territórios passam a adquirir um protagonismo nacional que não tinham no passado. Os empresários dessas regiões deixarão de ser meros receptores de carga e passarão a ser exportadores ou importadores diretos.

As novas oportunidades comerciais e econômicas geradas pelo corredor despertam interesses de investidores nacionais e estrangeiros. Por exemplo, os municípios localizados ao longo do corredor manifestaram disposição de abrigar portos secos em seus territórios, elevar a capacidade hoteleira e aprimorar a acessibilidade de caminhões e veículos às áreas urbanas, além de abrigar caminhões e veículos em áreas dedicadas.

Em 26 e 27 de maio de 2022, em Campo Grande, com o apoio da Assembleia do Estado de Mato Grosso do Sul, realizou-se o evento “A Integração dos Municípios do Corredor Rodoviário Bioceânico”. Em 27, 28 e 29 de novembro de 2023, na cidade de Iquique, se celebrará sua

quinta edição. Nessa ocasião, foram oferecidos para os 79 Municípios do Estado e demais entes subnacionais dos outros países dois acordos, um de promoção do comércio e outro do turismo. Como resultado dessa iniciativa, a Região de Tarapacá instalou em Campo Grande seu escritório de representação comercial e firmou convênio de cooperação com Mato Grosso do Sul.

Essas e outras iniciativas do gênero devem ser promovidas, pois nem sempre os Governos centrais veem com bons olhos ações que incentivem a descentralização político-administrativa e resultem em ganhos de autonomia econômica. O caso brasileiro é uma exceção, na medida em que o federalismo está fortemente enraizado no País.

**ARLINDA:** Quais estratégias o Brasil tem adotado ou deve adotar para fomentar a cooperação multilateral e despertar o interesse de outras nações no desenvolvimento do corredor?

**PARKINSON:** O Brasil tem procurado avançar na construção do Corredor Rodoviário Bioceânico mediante a difusão de suas vantagens e impactos. Consolida-se, primeiramente, o projeto para, então, oferecê-lo a investidores estrangeiros e governos interessados nos seus benefícios. Foram realizadas apresentações para as Embaixadas dos países da Asean, Embaixada da China e da Espanha e organizada mesas de negócios com a Embaixada da Índia. Com o governo de Okinawa (Japão), acenou-se com a possibilidade de se usar futuramente as instalações portuárias como ponto (hub) de distribuição da carga regional.

As estratégias têm sido de atrair o interesse comercial e econômico dos países asiáticos e regionais, pois deve ser construída uma relação empresarial sólida a partir de um novo eixo, que permitirá ganhos de competitividade para os produtos exportados e importados. Ambos fluxos vão se beneficiar com as reduções de custo e tempo. Na realidade, creio que o fluxo de importação seja mais transformador da realidade econômica do que o fluxo de exportação.

No âmbito regional, tem-se enfatizado as vantagens decorrentes do associativismo, como meio de assegurar ganho de escala e maior eficiência logística, bem como da complementaridade comercial desconhecida.

Nesse esforço, as dificuldades identificadas são a carência de informações técnicas e de custos, o desconhecimento dos principais operadores comerciais de eventuais parceiros e práticas dominantes em outros mercados e as barreiras linguística e cultural.

**ARLINDA:** Sabemos que projetos de infraestrutura transnacionais podem enfrentar desafios em relação às questões fronteiriças e normativas. De acordo com sua percepção quais ações deveriam ser efetivadas para resolver possíveis conflitos e facilitar o trânsito de bens e pessoas ao longo do Corredor Rodoviário Bioceânico?

**PARKINSON:** Dei sempre prioridade à construção do corredor como meio de aprimorar a integração física regional e oferecer uma alternativa logística para o Centro-Oeste brasileiro. O trânsito aduaneiro e as questões normativas, por serem questões espinhosas e que envolvem vários órgãos, devem ser priorizadas à medida que a obra avança. A expectativa de ganhos logísticos e comerciais imediatos transforma os governos locais e os operadores comerciais em atores diretamente interessados. Passam a ser aliados naturais, pois podem exercer influência e pressão política junto aos governos centrais.

A dificuldade que surge, então, é por onde promover ou tramitar as mudanças necessárias. Por meio dos organismos sub-regionais? Não creio! Estão dominados por interesses diversos

e conflitantes dos governos centrais. A abordagem mais fácil seria adotar medidas seletivas e localizadas. No entanto, a seletividade é ainda vista com cautela por parte dos governos centrais. Daí a necessidade de contar com apoio político local.

A despeito dessas dificuldades, foi possível avançar em alguns campos. O governo brasileiro deve aderir nos próximos meses à Convenção TIR, instrumento criado há várias décadas para facilitar a passagem pela aduana da carga em trânsito. O Brasil só agora se preocupa com esse tipo de carga, pois sempre exportou diretamente pelos portos do Atlântico, não tendo que cruzar territórios de outros países para alcançar o mercado alvo. Isso mudou com a ascensão do mercado asiático.

Do mesmo modo, fortalece-se o entendimento de que Mato Grosso do Sul deve ter áreas de controle aduaneiro integradas com a Bolívia e o Paraguai. Não há razão para a carga ser controlada duplamente pelas autoridades de fronteira. Num mundo digitalizado, os processos e os controles podem ser realizados por meio digitais ou por câmeras. Pretende-se, inclusive, introduzir o controle facial e térmico na fronteira Porto Murtinho-Carmelo Peralta para dificultar o “contrabando de formiga”. Deve haver, porém, um equilíbrio entre segurança e facilitação comercial. Algo complexo e difícil de ser logrado.

**ARLINDA:** Quais os próximos passos para aumentar a integração entre os países do Corredor? As reuniões oficiais já realizadas desde 2015 têm contribuído para esta integração? O Senhor poderia explicitar o que considera forças, oportunidades e ameaças existentes entre os países que compõem o Corredor?

**PARKINSON:** A integração territorial é um processo evolutivo e multidimensional, do qual todos devem participar. Com a construção da ponte e a divulgação de oportunidades comerciais e turísticas, a integração irá se aprofundar, em razão da queda de custos e tempos, bem como maiores facilidades serão geradas para o deslocamento dos produtos e insumos. O cidadão e o empresário de Mato Grosso do Sul deverão se internacionalizar, pois estarão mais em contato com outras culturas e atividades. O empresário passará a ser exportador e importador, cabendo a ele o serviço de redistribuição da carga. Atualmente, apenas 0,7% das empresas exportadoras brasileiras estão registradas em Mato Grosso do Sul. Muito pouco. Também é inexpressivo o número de despachantes locais. O número de empresas dedicadas ao comércio exterior deverá crescer com o tempo, assim como a oferta de serviços correlatos (despachante, seguro, logística etc.).

Como forças, entendo que a criação de rotas alternativas e a geração de novos fluxos de comércio e investimento sejam fatores relevantes. Estudos preliminares indicam que a redução das distâncias e dos tempos pode diminuir os custos de transporte de maneira significativa. Outra força seria a valorização da posição geográfica do Mato Grosso do Sul. Deixou de ser “o cotovelo do Brasil” para se transformar no “centro ou *hub* da América do Sul”. Não poderia deixar de me referir a mão de obra empreendedora- jovem e talentosa- do estado, que passará a se beneficiar com o advento de novas oportunidades de emprego de qualidade. De fato, a possibilidade de receber insumos importados a preços competitivos, agregar localmente valor e redistribuir os produtos transformados por meio de sua rede de transporte multimodal (ferrovia, rodovia e hidrovía) para outros destinos do Brasil, é uma enorme oportunidade para os jovens empreendedores. A proximidade do Paraguai também irá incentivar a importação de

milho, essencial para o desenvolvimento da suinocultura e avicultura de Mato Grosso do Sul. Devemos exportar proteína animal, agregando valor aos insumos básicos. O corredor fortalece os estabelecimentos empresariais existentes, na medida em que abre a perspectiva de crescimento com a agregação de novos mercados geográficos.

As oportunidades são diversas, uma vez que o Corredor reverte uma situação que foi historicamente desfavorável ao Centro-Oeste. As cargas não devem unicamente ingressar em território brasileiro pelo sul do País (São Borja ou Uruguaiana) nem o produto local ser necessariamente escoado para Santos e Paranaguá. Com o corredor, o Centro-Oeste passará a melhor usufruir as vantagens comerciais do Mercosul. Na atualidade, os grandes sócios comerciais de Mato Grosso do Sul estão na Ásia e os fluxos de comércio gerados pelos acordos do Mercosul se orientam a partir do eixo Buenos Aires-São Paulo. Como resultado, são poucos (e caros!) os produtos chilenos e argentinos disponíveis no mercado sul-mato-grossense. O Centro-Oeste, Norte e Nordeste pouco ganharam com os acordos do Mercosul. Essa situação pode se reverter diante da significativa redução de custo e tempo entre Campo Grande e Loma Plata, Salta ou Iquique.

As principais ameaças são a dualidade Atlântico-Pacífico, o centralismo político-administrativo da Argentina, Paraguai e Chile (em proporção decrescente), a dificuldade em implantar a integração das aduanas, a precária digitalização dos territórios, a insuficiência de mão de obra especializada, a baixa densidade populacional e a necessidade de os portos chilenos se adequarem a um tipo de carga distinto ao minério.

**ARLINDA:** Em seus artigos, palestras e entrevistas, o senhor tem enfatizado o papel do turismo com uma abordagem transversal e multidisciplinar. Poderia explicar essa visão? O turismo é um produto em permanente transformação. Hoje, o turista busca conforto e hospitalidade, num ambiente saudável e sustentável. O turista é cada vez mais exigente. Busca destinos onde possa desfrutar bons momentos com a família e os amigos, mas sobretudo onde sua individualidade seja reconhecida e valorizada. O turismo se tornou mais customizado.

**PARKINSON:** Com o corredor, o proprietário e os serviços de um hotel terão que aprender a lidar com distintas culturas e conhecer suas especificidades. O ambiente hoteleiro e os prestadores de serviço em geral sofrerão uma imersão num mundo multicultural, distinto ao ambiente predominante no Centro-Oeste brasileiro, ainda muito conservador.

Isso significa que os atendentes terão que ser bilíngues; que os cardápios dos restaurantes deverão ser confeccionados em dois idiomas; que os hotéis poderão emitir fatura para os turistas estrangeiros sem a exigência do CPF; que as placas nas rodovias serão elaboradas em português e espanhol; e que as agências bancárias de Porto Murtinho, Bonito, Dourados e outras cidades terão uma seção de câmbio.

Esses exemplos atestam que a atividade turística de Mato Grosso do Sul sofrerá profundo impacto, fazendo com que Campo Grande se internacionalize e receba hotéis de melhor nível (cinco estrelas). Os empresários das grandes empresas nacionais e estrangeiras exigem um bom serviço hoteleiro, assim como maior oferta de escritórios.

A capacidade hoteleira dos municípios ao longo da rota do corredor será ampliada e diversificada, com a instalação de hotéis para turistas com distinto poder aquisitivo. A oferta turística não ficará restrita a Bonito ou influenciada apenas pelo ecoturismo. Outros produtos



serão oferecidos (“*bird watching*”, experiência pantaneira, visita ao aquário e excursões de estudo da piscicultura, “*tracking*” etc.). O público será mais variado e exigente (jovem, com médio a alto poder aquisitivo, acostumado a alto padrão).

Essas mudanças terão que ser acompanhadas pela expansão do aeroporto, a oferta de uma frequência aérea mais diversificada e, sobretudo, internacional. O corredor imporá ao serviço aéreo de Mato Grosso do Sul uma mudança de padrão compatível com o aumento do fluxo de turistas e empresários. Não poderemos ter melhor acessibilidade para a carga e enormes dificuldades para realizar deslocamentos aéreos regionais.

**ARLINDA:** Em uma nota de conversa junto ao Prof. Mario Leiva, do Paraguai, o Senhor deixou claro que as alianças surgirão entre as cidades, universidades e empresas ao longo do corredor e que o objetivo é um só: alcançar fluxos de comércio e investimento mais eficientes. Qual é o cenário atual?

**PARKINSON:** Conforme salientei, já vemos alguns sinais nesse sentido. O Governo de Tarapacá abriu um escritório comercial em Campo Grande e firmou convênio com Mato Grosso do Sul. As cidades de Jujuy e Campo Grande assinaram acordo de cidades-irmãs. A Universidade de Santiago del Estero foi autorizada a realizar exames de proficiência no idioma português e A UNIGRAN Dourados estabeleceu uma relação de cooperação com a UNAP, universidade do norte do Chile.

No campo empresarial, os sinais são mais débeis, em razão de o associativismo ainda não ter sido explorado como devido. Existem intentos de integrar os nós logísticos (condomínios, plataformas, terminais multimodais etc.), mas ainda muito incipientes.

Essas tendências vão se fortalecer com a disponibilidade da ponte e a conclusão das obras da Transchaco. Os melonitas do Chaco paraguaio devem realizar viagem de prospecção do potencial produtivo e comercial de Mato Grosso do Sul no mês de agosto em curso. A Aprosoja e grupos empresariais do agronegócio de Mato Grosso irão conhecer as vantagens e dificuldades do Corredor Rodoviário Bioceânico em viagem de Cuiabá a Iquique nas próximas semanas.

Há, portanto, movimentação de peças importantes nesse grande e complexo tabuleiro que é o centro da América do Sul.

**João Carlos Parkinson** – Ministro das Relações Exteriores do Brasil. Diplomata e funcionário de carreira do Ministério das Relações Exteriores. Coordenador Nacional dos Corredores Rodoviário e Ferroviários Bioceânicos. **E-mail:** parkinsondecastro54@gmail.com, **Orcid:** <http://orcid.org/0000-0002-7434-9892>

