

de Franco, Ledys; Souza Borba Gonçalves, Julia; Atienza, Miguel; Barros, Pedro Silva

Working Paper

Redes de atores e o seu papel no desenvolvimento de corredores:
Diagnóstico e proposta de governança para o corredor rodoviário
bioceânico Mato Grosso do Sul - Portos do norte do Chile

Texto para Discussão, No. 2901

Provided in Cooperation with:

Institute of Applied Economic Research (ipea), Brasília

Suggested Citation: de Franco, Ledys; Souza Borba Gonçalves, Julia; Atienza, Miguel; Barros, Pedro Silva (2023) : Redes de atores e o seu papel no desenvolvimento de corredores: Diagnóstico e proposta de governança para o corredor rodoviário bioceânico Mato Grosso do Sul - Portos do norte do Chile, Texto para Discussão, No. 2901, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília, <https://doi.org/10.38116/td2901-port>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/285023>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/2.5/br/>

TEXTO PARA DISCUSSÃO

2901

**REDES DE ATORES E O SEU PAPEL
NO DESENVOLVIMENTO DE
CORREDORES: DIAGNÓSTICO E
PROPOSTA DE GOVERNANÇA PARA O
CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO
MATO GROSSO DO SUL-PORTOS
DO NORTE DO CHILE**

**LEDYS FRANCO
JULIA DE SOUZA BORBA GONÇALVES
MIGUEL ATIENZA
PEDRO SILVA BARROS**



ipea

Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

REDES DE ATORES E O SEU PAPEL NO DESENVOLVIMENTO DE CORREDORES: DIAGNÓSTICO E PROPOSTA DE GOVERNANÇA PARA O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO MATO GROSSO DO SUL-PORTOS DO NORTE DO CHILE^{1,2}

LEDYS FRANCO³

JULIA DE SOUZA BORBA GONÇALVES⁴

MIGUEL ATIENZA⁵

PEDRO SILVA BARROS⁶

1. Este *Texto para Discussão* é fruto do convênio de colaboração entre o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e a Universidade Católica do Norte (UCN) para elaborar pesquisas sobre o Corredor Rodoviário Bioceânico (CRB), rota que ligará o estado de Mato Grosso do Sul aos portos do norte do Chile. O convênio se vincula ao projeto Redes Sociais no Corredor Rodoviário Bioceânico, em execução pelo Instituto de Economia Regional Aplicada (Idear/UCN), com o objetivo de coletar informações primárias e identificar os principais atores e organizações do corredor, suas relações e como eles podem contribuir para o desenvolvimento do projeto.

2. Os autores agradecem o apoio de Helitton Christoffer Carneiro e Jackson Batista Bitencourt na elaboração dos mapas deste *Texto para Discussão*.

3. Pesquisadora no Instituto de Economia Regional Aplicada da Universidade Católica do Norte do Chile (Idear/UCN). *E-mail*: <ledys.franco@ce.ucn.cl>.

4. Pesquisadora do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos Internacionais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dinte/Ipea). *E-mail*: <julia.goncalves@ipea.gov.br>.

5. Professor titular do Departamento de Economia da UCN; e pesquisador do Idear/UCN. *E-mail*: <miatien@ucn.cl>.

6. Técnico de planejamento e pesquisa na Dinte/Ipea. *E-mail*: <pedro.barros@ipea.gov.br>.

Governo Federal

Ministério do Planejamento e Orçamento

Ministra Simone Nassar Tebet

ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada ao Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidenta

LUCIANA MENDES SANTOS SERVO

Diretor de Desenvolvimento Institucional

FERNANDO GAIGER SILVEIRA

**Diretora de Estudos e Políticas do Estado,
das Instituições e da Democracia**

LUSENI MARIA CORDEIRO DE AQUINO

Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas

CLÁUDIO ROBERTO AMITRANO

**Diretor de Estudos e Políticas Regionais,
Urbanas e Ambientais**

ARISTIDES MONTEIRO NETO

**Diretora de Estudos e Políticas Setoriais,
de Inovação, Regulação e Infraestrutura**

FERNANDA DE NEGRI

Diretor de Estudos e Políticas Sociais

CARLOS HENRIQUE LEITE CORSEUIL

Diretor de Estudos Internacionais

FÁBIO VÉRAS SOARES

Chefe de Gabinete

ALEXANDRE DOS SANTOS CUNHA

Coordenador-Geral de Imprensa e Comunicação Social

ANTONIO LASSANCE

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Texto para Discussão

Publicação seriada que divulga resultados de estudos e pesquisas em desenvolvimento pelo Ipea com o objetivo de fomentar o debate e oferecer subsídios à formulação e avaliação de políticas públicas.

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – **ipea** 2023

Redes de atores e o seu papel no desenvolvimento de corredores: diagnóstico e proposta de governança para o corredor rodoviário bioceânico Mato Grosso do Sul - portos do norte do Chile/Ledys Franco ... [et al.]. – Rio de Janeiro: IPEA, 2023. 83 p. : il., mapas. – (Texto para Discussão ; n. 2901).

Inclui Bibliografia.

1. Corredor Rodoviário Bioceânico. 2. Integração em Infraestrutura. 3. Corredores de Desenvolvimento. 4. América do Sul. I. Franco, Ledys. II. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

CDD 388

Ficha catalográfica elaborada por Elizabeth Ferreira da Silva CRB-7/6844.

Como citar:

FRANCO, Ledys; GONÇALVES, Julia de Souza Borba; ATIENZA, Miguel; BARROS, Pedro Silva. **Redes de atores e o seu papel no desenvolvimento de corredores:** diagnóstico e proposta de governança para o corredor rodoviário bioceânico Mato Grosso do Sul - portos do norte do Chile. Rio de Janeiro: Ipea, jul. 2023. 83 p. (Texto para Discussão, n. 2901). DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2901-port>.

JEL: O18; H54; C31.

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos).

Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério do Planejamento e Orçamento.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

SUMÁRIO

SINOPSE

ABSTRACT

1 INTRODUÇÃO.....	6
2 REDES DE ATORES COMO INSTRUMENTO PARA A CONSTRUÇÃO DA GOVERNANÇA NOS CORREDORES DE TRANSPORTE	9
2.1 Como entender a estrutura das redes de atores e de organizações para a governança de um corredor de transporte?.....	9
2.2 Por que é importante a participação de atores e organizações na elaboração e implementação de um corredor?.....	11
2.3 Governança atual do CRB.....	14
3 REDES DE ATORES NO CRB PARA UMA GOVERNANÇA INCLUSIVA	24
3.1 Como é a interação entre os atores dos diferentes países participantes do CRB?	24
3.2 Identificação de comunidades – rede de atores do CRB.....	28
3.3 Participação no CRB intrapaíses	30
3.4 Participação setorial no CRB entre países.....	47
3.5 Participação de pares de países no CRB	54
4 PROPOSTA DE GOVERNANÇA INCLUSIVA PARA MELHOR GESTÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO CRB	65
4.1 Modelo de coordenação para a cooperação regional do CRB	67
4.2 Stakeholders: o “dilema do ator-chave”.....	70
4.3 Promoção do CRB.....	71
4.4 Proposta de integração de duas novas mesas.....	71
5 CONCLUSÕES	74
REFERÊNCIAS	75

SINOPSE

Este *Texto para Discussão* aborda um desafio-chave: analisar a atual coordenação da iniciativa do Corredor Rodoviário Bioceânico (CRB) para promover a integração em infraestrutura e cooperação entre o estado de Mato Grosso do Sul, o Chaco paraguaio, as regiões do noroeste argentino (NOA) e os portos do norte do Chile, analisando a rede de atores. A análise é fundamental para repensar a forma de governança que pode orientar esta iniciativa no futuro para o cumprimento dos objetivos declarados. O propósito do texto é explicar como a rede de atores do corredor está organizada, bem como propor uma forma potencial de governança que permita melhor coordenação entre os atores participantes, para que o corredor possa se tornar um instrumento de desenvolvimento regional.

Palavras-chave: Corredor Rodoviário Bioceânico; integração em infraestrutura; América do Sul; corredores de desenvolvimento.

ABSTRACT

This study addresses a key challenge: to analyze the current coordination of the Bioceanic Road Corridor initiative to promote infrastructure integration and cooperation between the State of Mato Grosso do Sul, the Paraguayan Chaco, the NOA regions of Argentina and the ports of northern Chile by examining the network of stakeholders. This analysis is fundamental to rethink the form of governance that can guide this initiative in the future towards the achievement of the declared objectives. The purpose of this document is to explain how the corridor's network of stakeholders is organized and to propose a possible form of governance that would allow a better coordination among the participating stakeholders, so that the corridor can become an instrument for regional development.

Keywords: Bioceanic Road Corridor; infrastructure integration; South America; development corridors.

1 INTRODUÇÃO

Desde os anos 1990, a evolução dos corredores econômicos vem substituindo a abordagem do polo de crescimento, com o objetivo de promover o desenvolvimento por meio de infraestrutura física e funcional para conectar regiões comercial e institucionalmente, bem como proporcionar a inserção em cadeias globais de valor (CGVs). Mais recentemente, a ideia de corredores logísticos tem sido discutida (Sanguinetti *et al.*, 2021), pautando a interconectividade entre diferentes modos, a promoção da conectividade digital e das pequenas e médias empresas (PMEs), principalmente para o incentivo da integração produtiva e das CGVs mais inclusivas (CEPAL, 2014), a harmonização de normas técnicas entre as partes (Tironi, 2020) e o cuidado ambiental (Virga, Miranda e Marchi, 2021). Dada a crescente importância da região Ásia-Pacífico na economia global, os corredores podem facilitar a interconexão entre os polos produtivos dos países e a inserção de suas economias naquela região (Barros, Severo e Carneiro, 2022).

No entanto, a implementação de um corredor envolve vários compromissos, dependendo de seu estágio de desenvolvimento: passar de uma rota de transporte para um corredor de transporte, depois para um corredor comercial e, finalmente, para um corredor econômico e de desenvolvimento envolve ciclos de atualização da infraestrutura física e funcional (Dannenberg, Diez e Schiller, 2018). Esta evolução implica, segundo Kunaka e Carruthers (2014, p. 23, tradução nossa), “escolhas estratégicas e decisões desenvolvidas e tomadas por empresas, municípios e governos para atrair fluxos crescentes de mercadorias para determinadas regiões”.

Os países sem litoral e em desenvolvimento, apesar das melhorias tecnológicas no transporte, ainda enfrentam grandes desafios no acesso aos mercados mundiais, incluindo: i) dependência da infraestrutura dos vizinhos de trânsito; ii) dependência de fortes relações políticas transfronteiriças; iii) dependência da paz e estabilidade dos vizinhos; e iv) dependência das práticas administrativas dos vizinhos (Faye *et al.*, 2004).

A gestão dos corredores se relaciona tanto com as relações entre as diferentes instituições e como elas colaboram quanto com a garantia de que a infraestrutura e os serviços estejam em operação. Assim, a gestão de um corredor de comércio e transporte é cada vez mais aceita como um componente necessário, visto que há inúmeras partes envolvidas que requerem coordenação para realizar a sua implementação e garantir que funcione eficientemente. Schönweitz (2008) argumenta que, na elaboração de um corredor, a parceria entre os atores públicos e privados é um fator crítico.

Consequentemente, muitos corredores na África, na Ásia e na Europa têm instituições e arranjos administrativos criados para a gestão dos corredores, sendo centrais a coordenação e o consenso entre países e regiões envolvidos a fim de assegurar que as soluções sejam aceitáveis para todos. A partir desta perspectiva, este estudo aborda um desafio-chave: analisar a atual coordenação da iniciativa do CRB para promover a integração e a cooperação da infraestrutura entre o estado de Mato Grosso do Sul, o Chaco paraguaio, as regiões do nordeste e do noroeste da Argentina (NEA e NOA, respectivamente) e os portos do norte do Chile, analisando a rede de atores que compõe o CRB. Esta análise é fundamental para repensar a forma de governança que pode orientar esta iniciativa no futuro para o cumprimento de seus objetivos declarados.

Este estudo de caso é relevante por cinco razões, conforme a seguir descrito.

- 1) É uma iniciativa promovida por quatro governos nacionais.
- 2) É organizada por um grupo de trabalho (GT) que integra cinco mesas-redondas de coordenação:
 - a) mesa de gestão coordenada de fronteiras;
 - b) mesa de universidades;
 - c) mesa de desenvolvimento produtivo;
 - d) mesa de infraestrutura, transporte e logística; e
 - e) mesa de turismo.
- 3) É uma iniciativa para integrar regiões que têm a condição de dupla periferia, ou seja, periféricas em relação aos centros nacionais – cuja relação também se caracteriza pela formação territorial-produtiva na qual os primeiros são de produção primária e pouco diversificada e os segundos são áreas diversificadas com produção industrial e serviços – e, além disso, pertencem a países que estão na periferia global (Juste, 2017).
- 4) São regiões com graves deficiências de infraestrutura, baixa participação em cadeias de valor e distanciamento dos centros de distribuição e consumo (Juste e Oddone, 2020).
- 5) Fazem parte da Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul (Zicosul), um projeto de integração impulsionado por governos subnacionais que surgiram de iniciativas do setor privado coordenadas com o setor público (Silva *et al.*, 2020).

Segundo Parkinson (2022), todas as regiões por onde o CRB passará possuem vantagens competitivas que o tornam um relevante projeto de integração para a projeção dos mercados do Pacífico e a integração dos centros econômicos, sendo o Chile o país que, devido às suas capacidades já instaladas (infraestrutura portuária e logística, acordos comerciais) e à sua posição geográfica, permitirá as exportações e importações argentinas, brasileiras e paraguaias para o Pacífico. Por sua vez, o NOA já possui uma rede ferroviária estabelecida e várias fontes de energia que poderiam ser transformadas em produtos de maior valor agregado para exportação. O Chaco paraguaio será melhor integrado com as rotas que ligam a Assunção, e o bom desempenho do comércio com os vizinhos (Argentina e Paraguai) terá seu potencial impulsionado pelo corredor; Mato Grosso do Sul está posicionado no centro do subcontinente sul-americano, tem vasta conectividade rodoviária com todo o território brasileiro e os países vizinhos, e poderá se tornar o centro de redistribuição de insumos e produtos (Parkinson, 2022).

Embora haja oportunidades significativas em relação à iniciativa do CRB, as regiões periféricas são frequentemente isoladas não apenas das oportunidades econômicas, mas também distantes dos processos políticos. Isto faz do CRB um desafio para superar as desarticulações, evitando deficiências institucionais, ambientais e sociais que podem prejudicar o desenvolvimento e o sucesso do corredor (Scholvin, 2021). Para Manning (2008, p. 30, tradução nossa), “nunca é a forma espacial que atua, mas sim os atores sociais, embutidos em formas espaciais particulares (multidimensionais) e fazendo uso de formas particulares (multidimensionais)”.

Neste texto, explica-se como está organizada a rede de atores do corredor, propondo uma forma potencial de governança que permita melhor coordenação entre os atores participantes, de modo que o corredor possa se tornar um instrumento de desenvolvimento regional. O estudo está dividido em três seções. Inicialmente, discutimos como a governança nos corredores de transporte é organizada com base em redes de atores e quem participa delas, destacando as particularidades e as características do CRB. Em seguida, apresentamos os dados e resultados da pesquisa sobre a rede de atores do CRB de acordo com suas características gerais, *clusters*, país e relação entre países. Por fim, apresentamos as propostas para uma melhor governança do CRB, com base nos resultados apresentados na seção anterior. As principais conclusões deste estudo indicam que: i) embora o CRB seja um projeto que liga diretamente regiões periféricas e distantes aos centros nacionais, sua atual coordenação e gestão mostra maior participação nacional-central, exceto na Argentina; ii) o setor privado está ausente na gestão e coordenação do corredor; iii) as ligações multilaterais são escassas, o que indica maiores interações dentro dos países que entre países; e iv) dos setores estudados, o mais integrado é o acadêmico.

2 REDES DE ATORES COMO INSTRUMENTO PARA A CONSTRUÇÃO DA GOVERNANÇA NOS CORREDORES DE TRANSPORTE

2.1 Como entender a estrutura das redes de atores e de organizações para a governança de um corredor de transporte?

Para entender como as redes de atores são um instrumento para a construção da governança nos corredores de transporte, primeiramente realizamos uma abordagem geral da cooperação transfronteiriça e paradiplomática; em segundo lugar, destacamos a importância da participação dos atores e da organização na elaboração e implementação de um corredor; e, finalmente, é apresentada a atual estrutura de governança do CRB.

A cooperação transfronteiriça por intermédio dos corredores econômicos deve ser vista em diferentes estruturas e funções institucionais e de governança. Os corredores são desenvolvidos no contexto das cinco perspectivas teóricas de paradiplomacia propostas por Alvarez, Pont e Oddone (2019): governança; desenvolvimento territorial; integração regional; ator internacional; e política externa e processos decisórios. Portanto, nestes projetos, a motivação para o engajamento e alinhamento das práticas e objetivos de trabalho em torno do planejamento e implementação dos corredores é um desafio. Levar em conta a dimensão territorial dos corredores também requer a consideração sobre quem são os atores que ocupam os territórios pelos quais passam, como estão organizados administrativamente e como se relacionam com os projetos. No contexto do CRB, estas cinco perspectivas podem ser entendidas conforme descritas a seguir.

De uma perspectiva de *governança*, reconhece-se que os governos nacionais não podem implementar efetivamente uma iniciativa de corredor sem trabalhar em estreita colaboração com os governos regionais e locais envolvidos no traçado dos projetos. Da mesma forma, é fundamental considerar que as autoridades governamentais e locais estão “aninhadas” em estruturas legais e institucionais de alto nível para atuar em áreas relacionadas ao avanço e à realização de corredores (Öberg, 2014).

Da perspectiva de desenvolvimento territorial, o território abrangido pelo CRB, que cruza o Gran Chaco sul-americano, é central para se pensar no desenvolvimento local a partir de uma perspectiva transversal e multinível que leva em consideração os acessos ao Atlântico e ao Pacífico.

Da perspectiva do *ator internacional*, destaca-se o protagonismo das unidades subnacionais, seja em nível regional (departamentos, estados, províncias ou regiões) ou local (municípios), diretamente envolvidas no desenho da agenda do GT para a integração física e econômica da região com a da Ásia-Pacífico.

Da perspectiva da *política externa e processos decisórios*, assume-se que os governos subnacionais têm a capacidade de tomar decisões – mesmo que limitadas em relação ao governo nacional – e influenciar as negociações internacionais de acordo com seus interesses (Mariano e Mariano, 2002). No caso de Mato Grosso do Sul, isto se tornou mais evidente em função de seu peso político – como a nomeação do ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento para o período 2019-2022, que tem uma longa trajetória política naquele estado – e econômico, devido à soja e suas exportações para a China (Barros e Gonçalves, 2021).

Da perspectiva da *integração regional*, as duas declarações presidenciais existentes sobre o CRB o mencionam como o projeto de infraestrutura que aproximará o Mercado Comum do Sul (Mercosul) e a Aliança do Pacífico. Além disso, a consolidação de um corredor bioceânico ligando os governos subnacionais do Mediterrâneo sul-americano é um objetivo da Zicosul. O CRB está relacionado a aspectos da integração regional sul-americana de três maneiras: i) persiste diante da fragmentação dos órgãos regionais, como o declínio da União de Nações Sul-Americanas (Unasul) e do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan); ii) dá ímpeto aos objetivos da Zicosul, que é promovida pelos governos subnacionais; e iii) viabiliza os objetivos da aproximação da Aliança do Pacífico com o Mercosul (Barros e Gonçalves, 2021).

Kunaka e Carruthers (2014, p. 23) argumentam que a representação multissetorial e a participação do setor privado são condições *sine qua non* para o sucesso dos corredores de comércio e de transporte transnacional. Um corredor é, portanto, uma estrutura espacial para superar a fragmentação dos limites legais, institucionais, físicos e práticos. A cooperação transfronteiriça por intermédio dos corredores econômicos passa por diferentes etapas de acordo com a evolução dessas iniciativas (Sequeira, Hartmann e Kunaka, 2014), em que a relevância dos atores varia de acordo com a etapa. O quadro 1 resume a visão de Sequeira, Hartmann e Kunaka (2014) sobre os principais desafios enfrentados pelas partes interessadas nas etapas de infraestrutura dura (*hard*) e branda (*soft*) da evolução de um corredor e os atores mais relevantes em cada etapa.

QUADRO 1**Principais atores durante a evolução de um corredor**

	Ciclo de desenvolvimento (fase de infraestrutura dura)	Ciclo operacional (fase de infraestrutura branda)
Foco	Foco em projetos de investimento	Foco em resolução de problemas e assuntos (arranjos institucionais)
Partes envolvidas	Ministérios setoriais de comércio, indústria, transportes e finanças	Órgãos públicos de regulamentação e controle de transporte e comércio
	Agências de promoção de investimentos	Operadores logísticos
	Governos e autoridades locais	Operadores de rede e instalação de transporte
	Instituições financeiras	Embarcadores-transportadores
Desafios	Estabelecer uma estrutura política e jurídica adequada	Saber o que está errado e o porquê, e então coordenar para consertar o que precisa ser consertado

Fonte: Sequeira, Hartmann e Kunaka (2014) e Hope e Cox (2015).

Segundo Sequeira, Hartmann e Kunaka (2014), a falta de coordenação das partes interessadas é geralmente um ponto fraco no planejamento e gestão dos corredores. Portanto, os vínculos entre os atores envolvidos e os benefícios para as comunidades precisam ser investigados para compreender plenamente os impactos potenciais e as disparidades em torno da implementação de um corredor.

2.2 Por que é importante a participação de atores e organizações na elaboração e implementação de um corredor?

O regionalismo ou cooperação transfronteiriça, segundo Scott (1999), pode ser visto como parte de um processo de regulamentação política, que opera em diferentes escalas espaciais e descreve uma abordagem espacialmente integrada para a solução de problemas envolvendo atores em nível local, regional e nacional. Os corredores econômicos são desenvolvidos em um ambiente de cooperação transfronteiriça, pois i) exigem o estabelecimento de parcerias entre cidades, regiões, governos nacionais e subnacionais; ii) surgem sob o marco de diferentes estruturas institucionais e de governança e variados contextos culturais, uma vez que são projetos políticos estratégicos promovidos por diversos atores (governos, sociedade civil e empresas transnacionais) agrupados em organizações, sejam elas públicas, privadas ou sociais (Fernández e Espinoza, 2004); e iii) afetam a realidade territorial, a multimodalidade do transporte (ferroviário, marítimo e terrestre) e as políticas e estratégias de integração sub-regional.

Segundo Kunaka e Carruthers (2014), os corredores econômicos envolvem infraestrutura (*hardware*), instituições e serviços (*software*). O setor público desempenha um papel fundamental no desenvolvimento de infraestrutura e instituições (por exemplo, regulamentação de trânsito), criando oportunidades para aumentar o comércio e melhorar a competitividade, enquanto o setor privado está interessado em desenvolver novos mercados e maximizar a eficiência em suas cadeias de abastecimento e custos comerciais. No contexto institucional (jurídico e regulatório), os corredores exigem colaboração no mais alto nível de tomada de decisões (alianças políticas entre chefes de Estado, parlamentos, chancelarias etc.), cooperação (entre ministérios, governos nacionais e subnacionais e o setor privado) e gestão, que se refere ao funcionamento eficaz do corredor. O quadro 2 resume os principais interesses dos atores envolvidos ou afetados pelos corredores transnacionais.

QUADRO 2

Os atores típicos dos corredores e seus principais interesses

Atores: partes interessadas	Principais interesses
Embarcadores	Movimento de mercadorias no menor tempo possível
	Redução dos custos de transporte: otimização dos custos de transporte
Transportadoras	Redução do tempo de resposta
	Otimização das margens de lucro
Operadores logísticos	Redução dos custos operacionais: processo eficiente de despacho
	Aumento do volume de carga
	Reduções de taxas transfronteiriças
	Simplificação e harmonização da documentação
Autoridades portuárias	Aumento da utilização dos portos
	Melhoria do desempenho logístico
	Melhoria da competitividade portuária
Autoridades alfandegárias	Aumento na cobrança de direitos alfandegários
	Harmonização da documentação aduaneira
Autoridades rodoviárias	Melhoria do desenvolvimento econômico geral
	Recuperação dos custos de infraestrutura
Serviços de segurança	Melhoria da segurança rodoviária
	Controle de tráfico ilegal
	Controle de bens e substâncias ilegais
Autoridades de saúde	Manejo de plantas e animais
	Controle e manejo de doenças associadas a populações móveis – HIV/AIDS, doenças sexualmente transmissíveis (DSTs) etc.

(Continua)

TEXTO para DISCUSSÃO

(Continuação)

Atores: partes interessadas	Principais interesses
Parceiros de desenvolvimento	Aumento do comércio
	Integração regional
	Mitigação da pobreza
Consumidores	Redução no custo das mercadorias
Negócio local	Oportunidades de crescimento dos negócios
Comunidades locais, organizações não governamentais (ONGs)	Oportunidades de desenvolvimento
	Redução da pobreza (impacto sobre os indicadores socioeconômicos)

Fonte: Hope e Cox (2015).

A governança dos corredores é um processo complexo que requer o envolvimento constante das partes interessadas (institucionais e econômicas) a fim de promover e facilitar a colaboração. Envolve tanto relações e confiabilidade quanto garantias de que os serviços e a infraestrutura estejam operando. Portanto, a eficácia da colaboração e das coalizões é também uma dimensão-chave para o sucesso de um corredor. No caso específico do CRB, a colaboração e as coalizões permitirão a descentralização e a desconcentração do desenvolvimento econômico para as regiões do Mediterrâneo, e proporcionarão um acesso mais eficiente aos mercados internacionais por meio dos portos do Pacífico (para Brasil, Argentina e Uruguai) e do Atlântico (para Chile, Argentina e Paraguai) (Barros *et al.*, 2020).

Portanto, o desenvolvimento do CRB exige a participação de todos os níveis de governo, do setor privado e da sociedade civil para assegurar que a formulação de políticas estratégicas seja coordenada a fim de alcançar o máximo efeito do investimento em infraestrutura e serviços. Além disso, ao atravessar a região do Gran Chaco sul-americano, é importante levar em conta as dinâmicas e problemas territoriais que estão diretamente relacionados aos interesses das partes envolvidas (quadro 2): o desequilíbrio dos ecossistemas resultante da degradação ambiental, dos recursos naturais e da biodiversidade, a defesa do meio ambiente e da diversidade cultural (Cogna, 2018), o empobrecimento e, conseqüentemente, a migração da população, entre outros (Carlino e Veiravé, 2011).

O que não foi feito é criar uma governança do corredor ou ainda é uma governança muito difusa (ator privado, Chile).

2.3 Governança atual do CRB

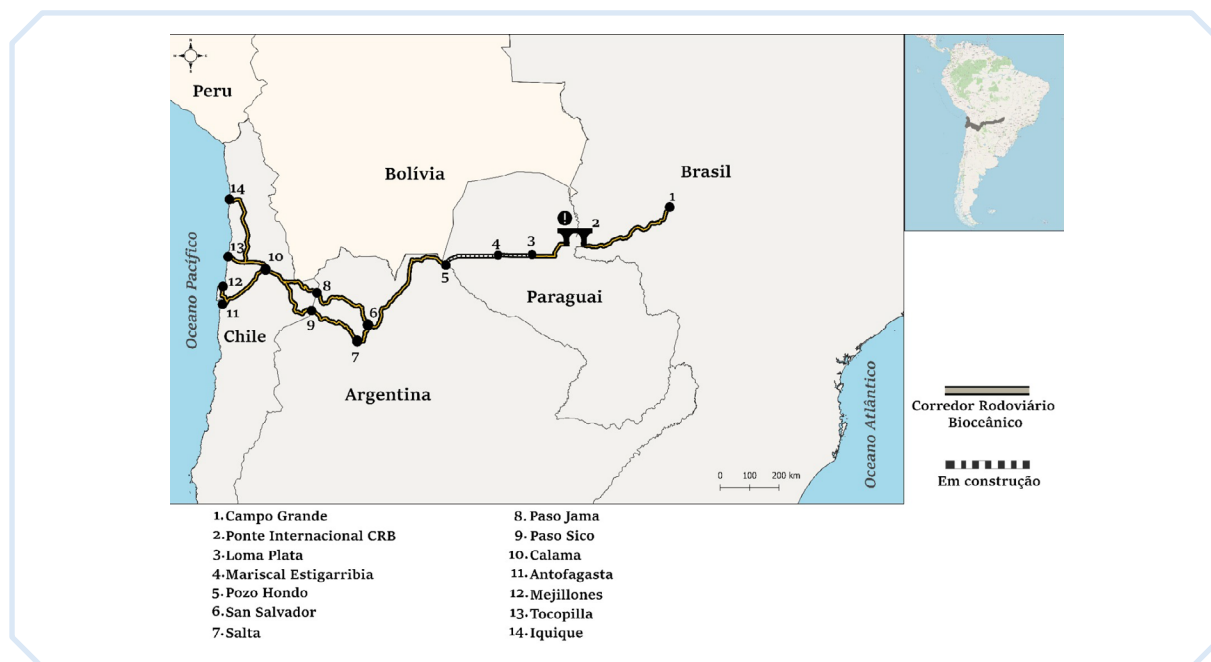
Com o objetivo de alcançar uma sólida integração comercial na América Latina, especialmente nas regiões sem litoral, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) propôs no início dos anos 2000 a possibilidade de estabelecer corredores bioceânicos com acesso ao Pacífico, como resposta à desconexão de territórios subnacionais do comércio exterior. Posteriormente, a IIRSA foi incorporada ao Cosiplan da Unasul, a fim de ampliar a agenda dos objetivos dos projetos de infraestrutura, além de privilegiar o Estado como o principal promotor das políticas de desenvolvimento.

Apesar de seu caráter inovador, a IIRSA tem enfrentado obstáculos que se referem à limitada capacidade de investimento público e de empréstimos internacionais, baixa contribuição de instituições multilaterais, um ciclo vicioso de atração de recursos para projetos que já os têm alocados e baixa liderança regional (Castro e Cimini, 2020). Além disso, esta iniciativa está em declínio, uma vez que a última reunião do Cosiplan foi realizada em dezembro de 2017, durante a Presidência Pro Tempore da Argentina, e a partir de 2018 o processo de enfraquecimento se acentuou com a decisão da Colômbia de deixar a Unasul, seguida i) pela decisão de Argentina, Brasil, Chile, Equador, Paraguai e Peru de suspender sua participação no bloco; e ii) pela criação do Fórum para o Progresso e Desenvolvimento da América do Sul (Prosul) em 2019 (Barros e Gonçalves, 2021).

Em virtude da estagnação dessas instituições, os projetos de corredores foram assumidos por diferentes atores em nível local, regional, nacional e internacional (governos, setor privado, academia, sociedade civil). Como resultado, foram geradas dinâmicas para estabelecer um nível de governança capaz de acompanhar as demandas e implementar os objetivos dos corredores. Um exemplo é o CRB que inclui Campo Grande-Puerto Murtinho (Brasil); Carmelo Peralta-Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo (Paraguai); Misión La Paz-Tartagal-Jujuy-Salta (Argentina); Passagens de Sico e Jama (Argentina/Chile); Portos de Antofagasta-Mejillones-Iquique (Chile) (mapa 1).

TEXTO para DISCUSSÃO

MAPA 1 Trechos do CRB



Elaboração dos autores.

Esse projeto surge de várias tentativas de integração regional: i) em 1973, o Grupo Empresarial Inter-regional do Centro-Oeste da América do Sul (Geicos) surgiu para estabelecer um mercado regional integrando o noroeste da Argentina, o norte do Chile, o sudeste da Bolívia e o Paraguai (Mercado, 2017); ii) a mobilização dos governos subnacionais que já participavam em Zicosul; iii) em 2015, com base na proposta dos governos nacionais de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, no contexto da aproximação da Aliança do Pacífico com o Mercosul, foi assinada a Declaração de Assunção sobre os Corredores (Declaração de Assunção, 2015);¹ iv) dois anos depois, em 2017, o compromisso de implementar o CRB foi reafirmado com a assinatura da Declaração de Brasília sobre os Corredores Bioceânicos (Declaração de Brasília, 2017);² v) em 2020, o Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata) aprovou o financiamento de US\$ 354 milhões para o Projeto de Melhoria e Pavimentação da Rodovia PY-15, Trecho Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo e Acesso à Estigarribia Mariscal no Departamento de Boquerón, República do Paraguai, que é um trecho integrante do CRB; e vi) em novembro de 2021, a Frente Parlamentar para o CRB foi criada com legisladores dos quatro países (Brasil..., 2021).

1. Disponível em: <<https://difrol.gob.cl/download/declaracion-de-asuncion-sobre-corredores-bioceanicos/>>.

2. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/atos-adotados-por-ocasio-da-li-reuniao-do-cmc-e-da-li-cupula-de-chefes-de-estado-do-mercado-sul-e-estados-associados-brasilia-20-e-21-de-dezembro-de-2017#III>.

O CRB tem, aproximadamente, 2.290 km de comprimento e afeta diretamente uma população de 6.291.699 habitantes. Se forem consideradas as regiões vizinhas, a população total envolvida é de 20.376.000 habitantes. O escopo de ação desta iniciativa poderia ser mais amplo, se ela conseguisse melhorar a conectividade e a cooperação com outros mercados internacionais, como Ásia-Pacífico, por meio do desenvolvimento do comércio, dos investimentos e da possível participação no Belt and Road Initiative (BRI) (OECD, 2018; Pepe, 2019).

Entre os objetivos desse corredor estão: i) permitir uma economia de cerca de 20% nos custos de transporte e de até 60% de redução de tempo mediante soluções logísticas multimodais com possibilidade de exportação e importação de e para a Ásia-Pacífico; ii) promover o desenvolvimento de cadeias produtivas regionais; iii) estimular maior articulação e coordenação entre os agentes locais; iv) estimular uma integração comercial mais eficiente para o comércio de produtos sensíveis ao tempo; v) estimular a participação em CGVs; vi) oferecer um canal de movimentação mais eficiente para cargas e passageiros; e vii) incentivar o turismo no Cone Sul latino-americano (Atas de Reunião de 2015-2029 e Zicosul).³

Com base na Declaração de Assunção assinada pelos presidentes de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, foi formado um GT, inicialmente composto pelos ministérios da Infraestrutura, Obras Públicas e Transportes. Posteriormente, em 2016, no âmbito da terceira reunião do GT na cidade de San Salvador de Jujuy (Argentina), criaram-se quatro mesas de trabalho: i) gestão coordenada de fronteiras; ii) universidades; iii) desenvolvimento produtivo; e iv) infraestrutura, transporte e logística. Em reuniões posteriores, foi formada a mesa de turismo. Na quarta reunião do GT realizada no Paraguai em maio de 2017, o Brasil apresentou uma proposta para um modelo de governança cujo objetivo seria consolidar todas as questões em uma única instância para a realização do projeto, a fim de superar a resistência em sua implementação. Na proposta, sugeriu-se a criação de um comitê governamental, um comitê diretivo e um mecanismo de apoio, com quatro programas temáticos que incluem essas mesas-redondas e a participação de atores públicos, privados, da sociedade civil e acadêmicos. Até o momento, porém, esses comitês não foram formalizados.

A organização institucional e temática de cada GT mostra que este órgão é capaz de reunir atores estatais, subnacionais e privados em torno da ideia de que uma determinada região do território nacional se beneficiará da melhoria da interconexão física (Barros e Gonçalves, 2021). Também é notável que as reuniões do GT não foram realizadas nas

3. Disponível em: <<https://corredorbioceanico.org/recursos/>> e <<https://zicosur.co/acerca-de-zicosur/>>.

TEXTO para DISCUSSÃO

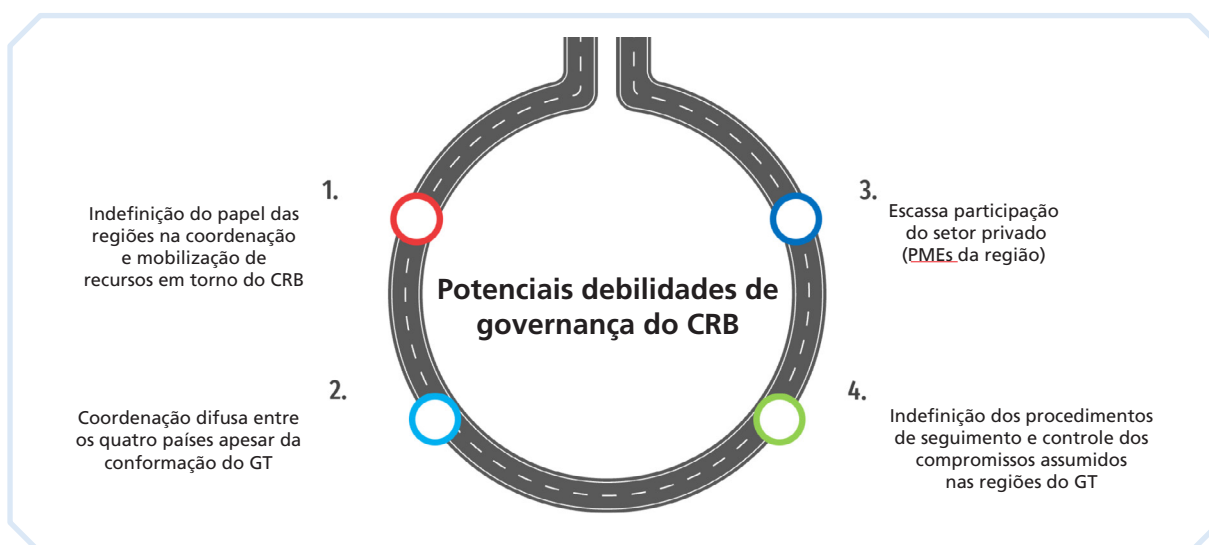
capitais nacionais, com exceção daquelas que ocorreram no Paraguai (Barros *et al.*, 2020). Entretanto, devido à participação de duas Repúblicas Federativas (Argentina e Brasil) e duas Repúblicas Unitárias (Chile e Paraguai), o grau de autonomia e descentralização de regiões, estados, províncias e departamentos varia (Barros e Gonçalves, 2021).

Embora a composição dos GTs destaque a diversidade de atores e demandas que vão além do econômico-comercial, incluindo temas como turismo e rede universitária, a participação de governos nacionais e subnacionais, representantes de portos, câmaras de comércio, entre outras organizações (Barros e Gonçalves, 2021), ainda não está claro qual é o grau de autonomia e descentralização dos territórios em termos de desenvolvimento de políticas públicas para o CRB, devido, entre outros aspectos, ao fato de que as diferenças entre os sistemas políticos dos países participantes, como o federalismo, afetam diretamente as políticas públicas e, conseqüentemente, a paradiplomacia (Schiavon, 2018).

Além disso, apesar de ser a única iniciativa de integração física e comercial apoiada por duas declarações presidenciais e cujas reuniões anuais foram realizadas até hoje – com exceção de 2020 por causa da pandemia da covid-19 –, não se sabe como os compromissos assumidos em cada reunião são monitorados e avaliados. Também não está claro se os membros das mesas-redondas permaneceram os mesmos desde as primeiras reuniões ou se eles mudaram nos últimos sete anos. Por estas e outras razões, a figura 1 apresenta um resumo dos principais problemas que se destacam na atual coordenação do CRB.

FIGURA 1

Problemas observados na atual governança do CRB



Elaboração dos autores.

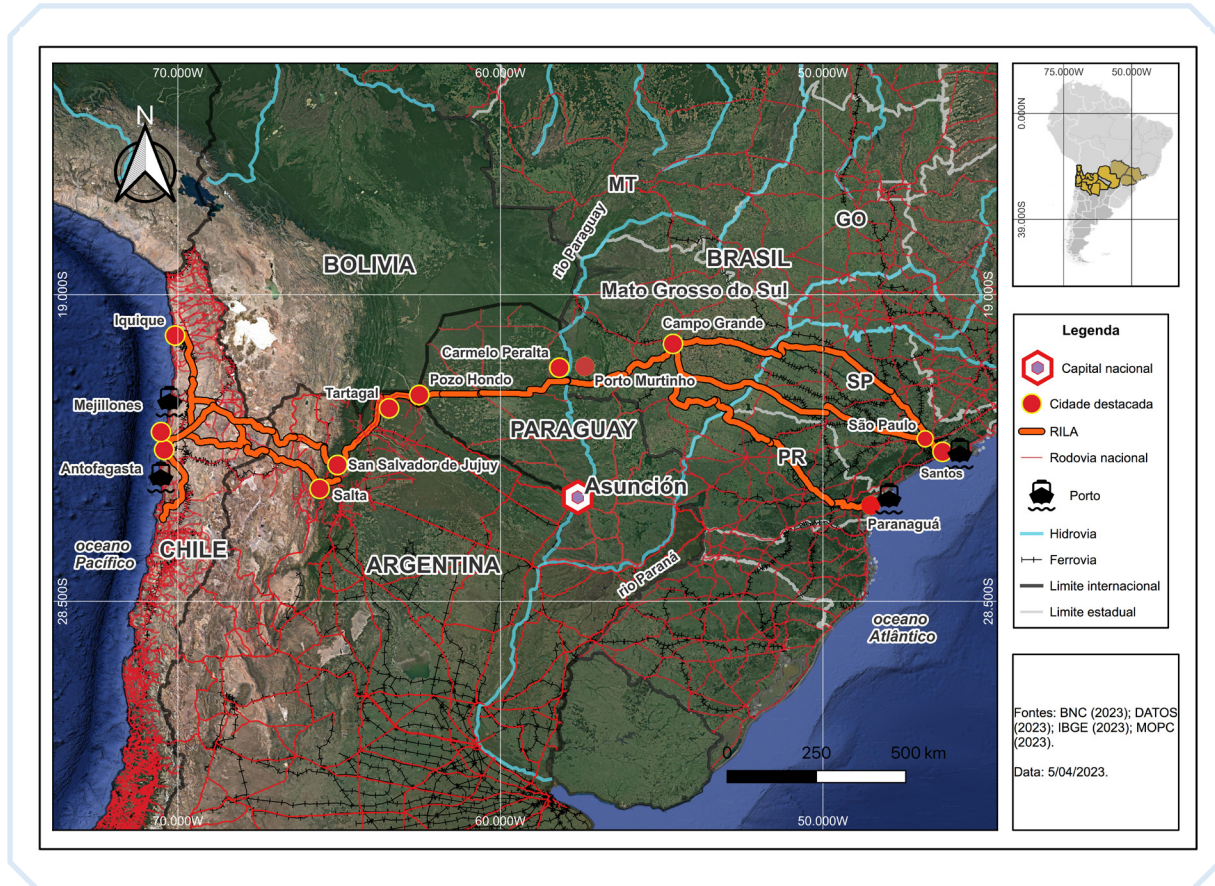
MAPA 2
Corredores bioceânicos na América do Sul



Fonte: Adaptado de Barros, Severo e Carneiro (2022).

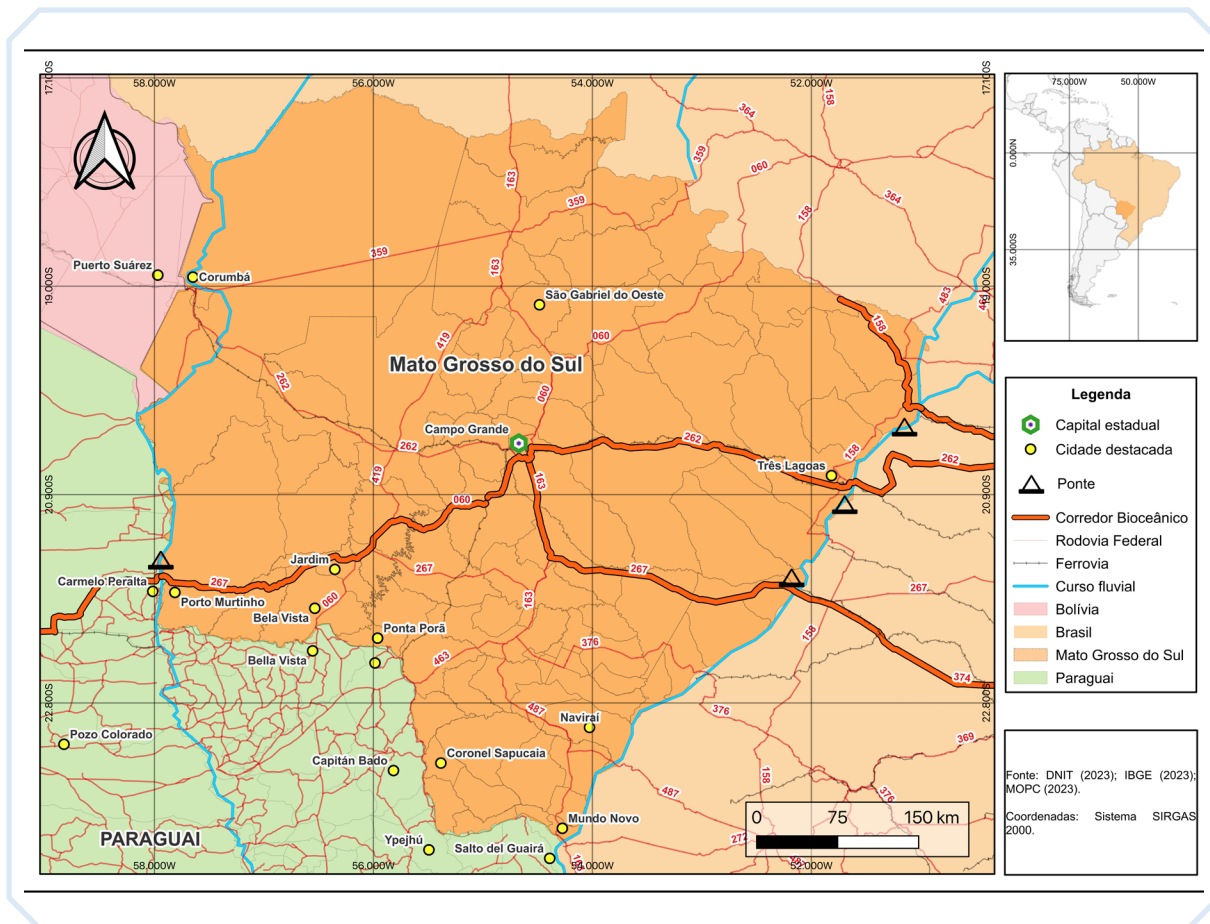
TEXTO para DISCUSSÃO

MAPA 3 Trechos do CRB



Elaboração dos autores.

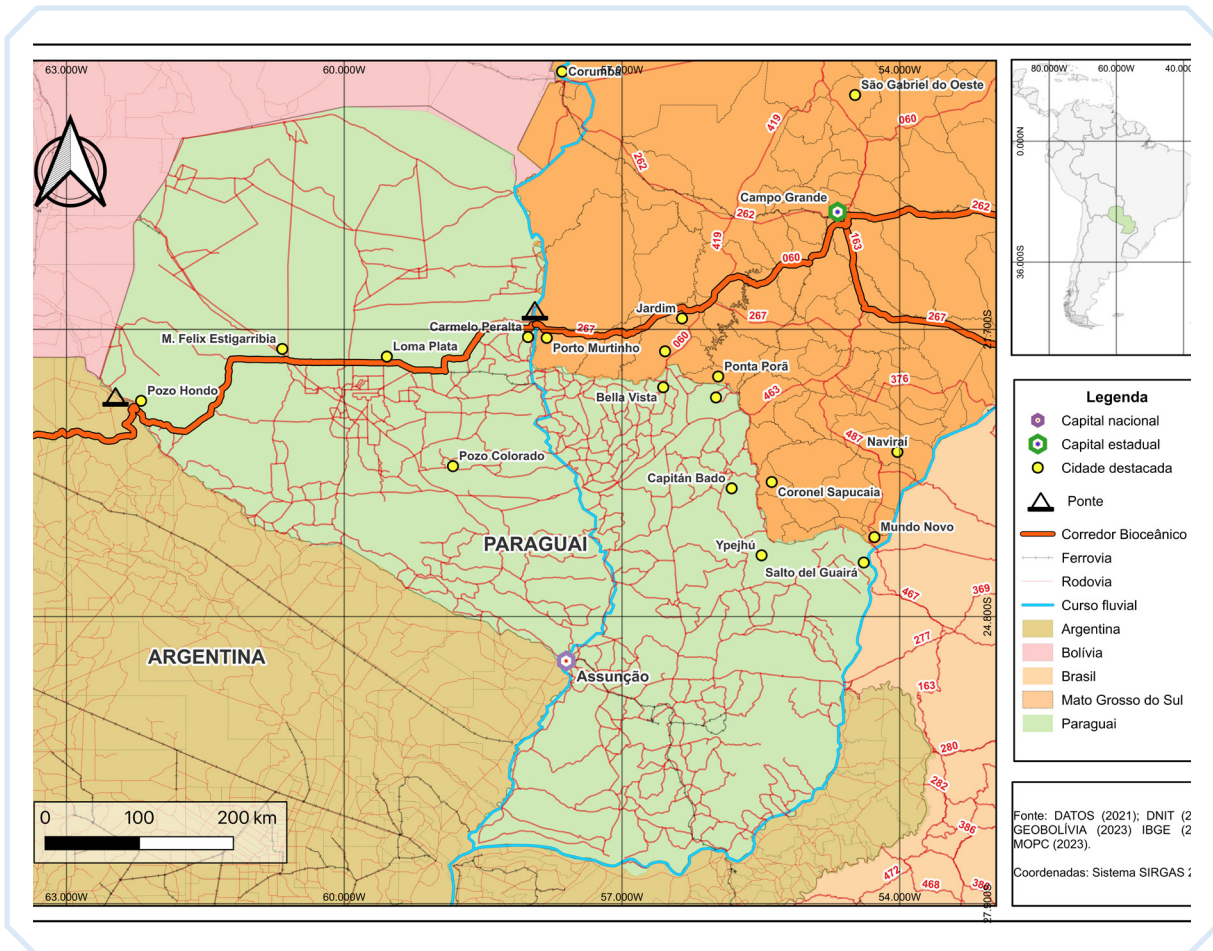
MAPA 4
Estado de Mato Grosso do Sul e suas rodovias



Elaboração dos autores.

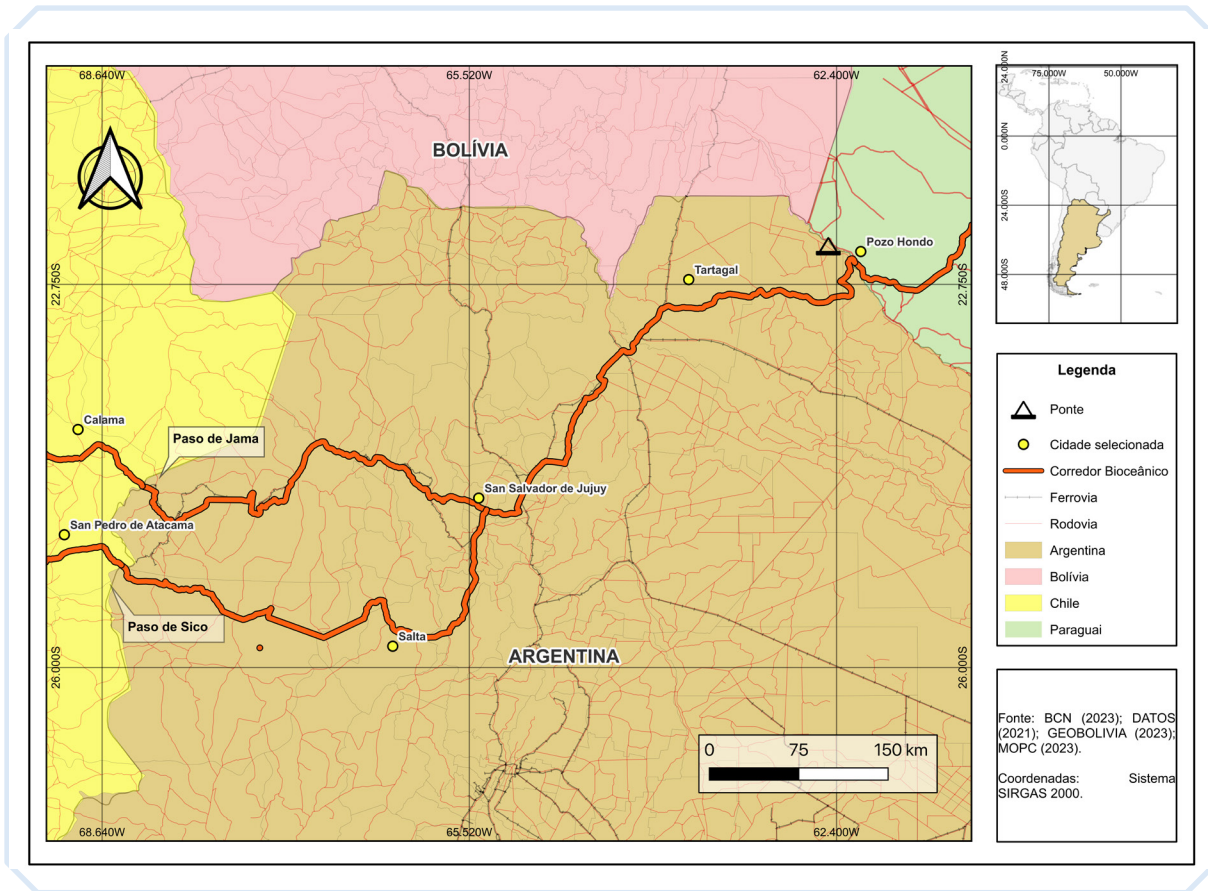
TEXTO para DISCUSSÃO

MAPA 5
Ocidente paraguaio e suas rodovias



Elaboração dos autores.

MAPA 6
Noroeste argentino e suas rodovias

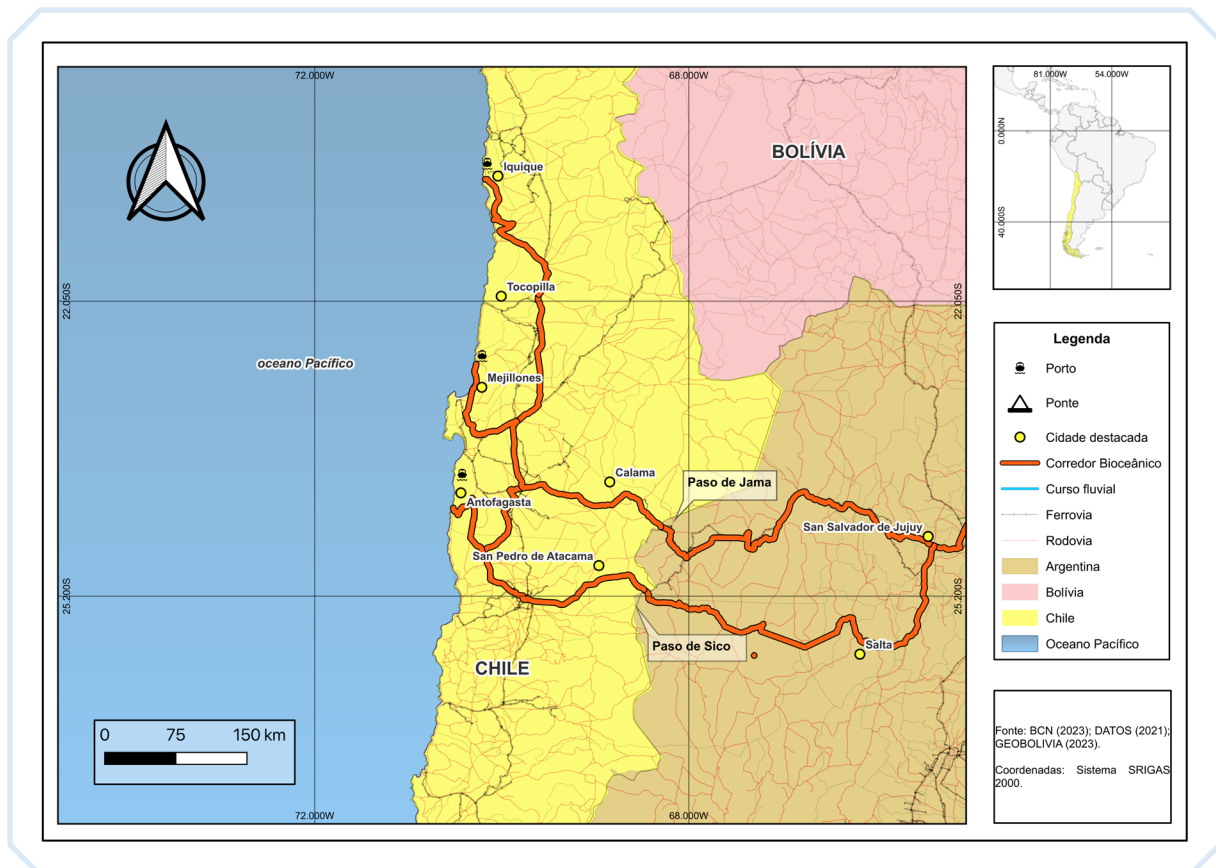


Elaboração dos autores.

TEXTO para DISCUSSÃO

MAPA 7

Norte do Chile e suas rodovias



Elaboração dos autores.

3 REDES DE ATORES NO CRB PARA UMA GOVERNANÇA INCLUSIVA

3.1 Como é a interação entre os atores dos diferentes países participantes do CRB?

O desenvolvimento de corredores transnacionais reflete as cinco dimensões-chave da governança territorial: coordenar as ações dos atores e instituições, integrar setores políticos, mobilizar a participação dos atores, adaptar-se a contextos em mudança e analisar os impactos territoriais (Copus e Lima, 2015). Além disso, projetos de corredor coexistem nas relações econômicas e políticas entre países e regiões que fazem parte desses projetos, em que diferenças consideráveis no papel do Estado, mercados e fluxos de capital podem levar a resultados distintos em seu progresso e realização (Dunford e Liu, 2019). Entretanto, em projetos de amplo alcance, a construção de coalizões para o bem comum de uma iniciativa de integração é complexa, sendo a coordenação e coesão das partes interessadas um dos desafios mais relevantes durante o planejamento, concepção e implementação desses projetos (Hope e Cox, 2015). Nesta seção, ampliamos a discussão sobre como as interações entre os atores envolvidos em uma iniciativa de corredor são um fator-chave para a realização dos projetos.

Para responder à questão, tomamos o CRB como um estudo de caso e utilizamos informações primárias coletadas em duas etapas sobre os atores públicos e privados envolvidos em seu desenvolvimento. A primeira etapa foi baseada em uma revisão de atas e da lista de participantes das reuniões do GT desde a assinatura da Declaração de Assunção, em 2015. Na segunda etapa, aplicou-se um questionário por amostragem tipo “bola de neve”, no qual cada um dos atores entrevistados mencionou outros atores com os quais estavam ligados. Isto permitiu identificar os principais atores que compõem as redes CRB e como eles estão ligados entre si. Esta pesquisa está estruturada em quatro partes: i) dados sobre o ator entrevistado; ii) percepção sobre a iniciativa do CRB; iii) rede de atores CRB; e iv) condições e possíveis resultados do corredor. A coleta de dados levou dois anos, período durante o qual a rede ficou saturada. A partir desta fonte de dados, obtivemos um total de 243 respostas: 94 no Chile, 78 no Brasil, 42 na Argentina, 27 no Paraguai, 1 na Bolívia e 1 no Uruguai.

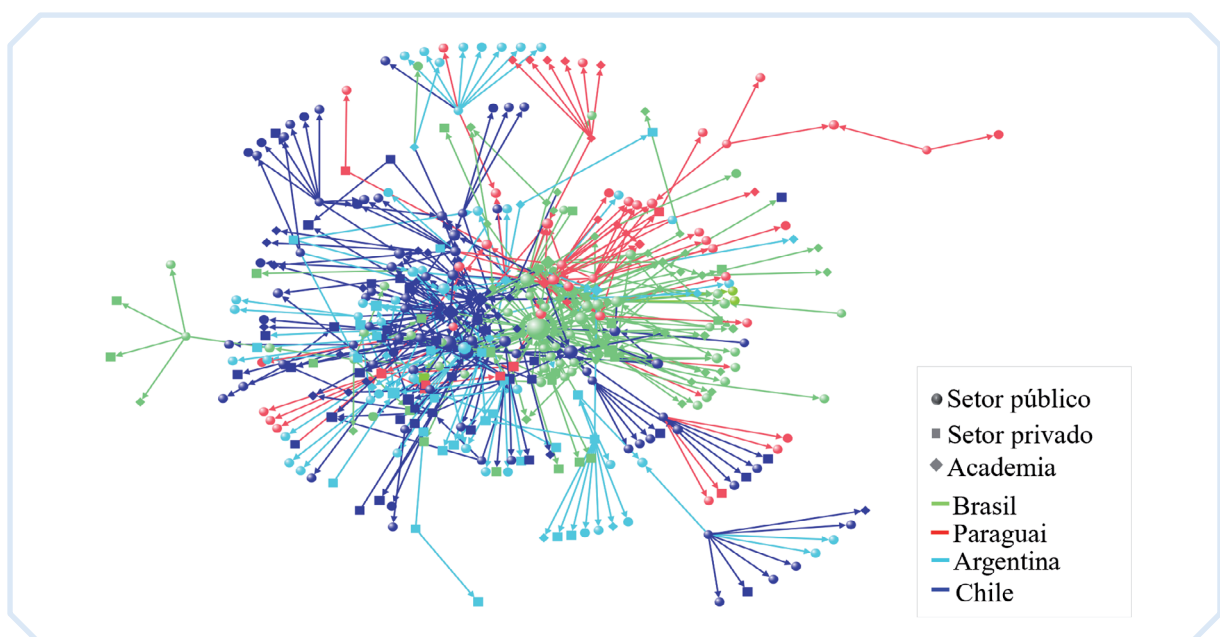
Para o processamento e análise de dados, foi utilizada a técnica de Análise de Redes Sociais (Social Network Analysis – SNA) para estudar: i) tamanho e padrões das relações sociais que ligam os atores nos quatro países CRB; e ii) se o espaço

TEXTO para DISCUSSÃO

relacional dá origem à formação de comunidades com características próprias nas relações intra e intergrupais (Scott e Carrington, 2011).⁴ Além disso, foram analisadas reuniões bilaterais em nível presidencial e subnacional que discutiram os avanços e tópicos relacionados ao CRB.

Na maioria dos corredores há uma ampla gama de atores dos setores público e privado com diferentes interesses no seu desenvolvimento, incluindo investidores, governos, empresas internacionais e nacionais, fornecedores de transporte e infraestrutura, sociedade civil e academia. Entretanto, como apontam Sequeira, Hartmann e Kunaka (2014), os atores variam de acordo com o estágio de evolução do corredor (quadro 1, seção 2), visto que a abordagem do desenvolvimento e os desafios a serem enfrentados são diferentes em cada estágio. Para o caso do CRB, a rede de atores é apresentada na figura 2.

FIGURA 2
Rede de atores do CRB



Elaboração dos autores.

A estrutura dessa rede é do tipo centro-periferia, sendo o centro (principalmente atores do Brasil e do Chile) o grupo de atores com alta capacidade de conexão com

4. A formação da comunidade foi verificada com uma análise de robustez, por meio da qual aplicamos diferentes medidas de agrupamento a fim de encontrar o melhor tipo de algoritmo para representar a rede de atores CRB. Estes resultados estão disponíveis mediante solicitação aos autores.

outros, enquanto na periferia estão os atores com um nível inferior de relacionamento. Além disso, observamos que quanto mais longe do centro, menos ligações existem. Há também uma predominância de relações entre atores de uma mesma nacionalidade, o que pode ser explicado pelas próprias características do CRB, como a seguir.

- 1) Trata-se de um projeto *top-down* promovido pelos governos nacionais de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile mediante assinatura da Declaração de Assunção, em 2015. Existe uma visão “nacional” do corredor, apesar de seu caráter transnacional e de seu impacto regional e local.
- 2) A fase de desenvolvimento do CRB em cada país – fase inicial de investimento em infraestrutura e serviços de transporte – é heterogênea e envolve maior participação e responsabilidade do setor público nacional representado por ministérios, ministérios das relações exteriores e presidentes.
- 3) O corredor é financiado pelos recursos de cada Estado e, em menor medida, por instituições financeiras regionais como o Fonplata,⁵ que financia a pavimentação do setor desde Mariscal Estigarribia (Paraguai) até Pozo Hondo, na fronteira com a Argentina. Enquanto isso, o financiamento da Ponte Internacional Porto Murtinho-Carmelo Peralta é de responsabilidade do Estado paraguaio, por intermédio da empresa pública Itaipu Binacional. Trata-se de um projeto que não é financiado com recursos de outros países extrarregionais, tais como a China ou os Estados Unidos. Ao contrário de outros projetos de integração, não há participação de instituições como o Banco Mundial, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) no financiamento da execução do projeto, nem de investidores privados do território e/ou do exterior.

O progresso é muito lento nos acordos de fronteira e nas normas sanitárias, e há uma percepção de resistência à cooperação internacional para implementar mudanças radicais (ator público nacional, Brasil).

Pode-se observar que o espaço relacional está separado em dois eixos, em que a nacionalidade desempenha um papel fundamental. No lado direito da figura, há maior interação entre os atores do Brasil e do Paraguai, enquanto no lado esquerdo a interação

5. Fonplata é um banco de desenvolvimento formado por cinco países: Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai, cuja principal missão é apoiar a integração dos países-membros para alcançar um desenvolvimento harmonioso e inclusivo, mediante operações de crédito e recursos não reembolsáveis do setor público.

maior é entre os atores do Chile e da Argentina. Uma primeira abordagem para explicar este padrão é a distância geográfica, de acordo com a lei de Tobler (1970, p. 236, tradução nossa) “todas as coisas estão relacionadas entre si, mas as coisas mais próximas no espaço têm uma relação maior do que as coisas distantes”. Uma segunda explicação são as relações comerciais históricas entre os países vizinhos, por exemplo, a rota comercial de minerais como carbonato de lítio, bórax, butano, perlite, sal, ulexite e salmoura por meio da ferrovia Antofagasta-Salta desde 1948.

No caso Brasil-Paraguai, destaca-se a administração da Itaipu Binacional, a usina hidrelétrica com a maior produção de eletricidade do mundo. Esta questão tornou-se relevante para as relações bilaterais Brasil-Paraguai nos últimos anos, principalmente devido à renegociação do Anexo C do Tratado de Itaipu, que trata especificamente das condições de comercialização da energia gerada pela usina, que se juntou ao tema CRB na agenda bilateral entre esses dois países, de modo que as relações comerciais entre eles foram discutidas em duas frentes: energia e infraestrutura.

A questão sobre quem envolver em um corredor é fundamental: se houver poucos atores, a governança pode falhar; se houver muitos, a coordenação se torna complexa. O padrão de relações em torno do CRB tem algumas vantagens e desvantagens. Entre as vantagens está o maior nível de relações e colaboração entre “os extremos”, ou seja, entre o Atlântico (Brasil) e o Pacífico (Chile), o que poderia ter efeitos de desbordamento (*spillover*) para os países intermediários – no caso das relações Brasil-Paraguai e Chile-Argentina (figura 2).

As desvantagens incluem laços mais fracos entre atores de países mais distantes, como Argentina-Brasil (eles não compartilham uma fronteira na rota CRB) e Chile-Paraguai, o que pode representar um desafio em termos de interação governamental para desbloquear gargalos transfronteiriços mediante assinatura de acordos.

Como tem sido argumentado, a presença de governos nacionais é de suma importância para a implementação de projetos com uma dimensão nacional-regional-global, caso contrário o dinamismo se perde. O caso Argentina-Brasil é ilustrativo desta fraqueza, visto que, embora haja uma forte presença de atores subnacionais destes dois países e uma história de aproximação diplomática entre eles, não há os laços fronteiriços para exercer pressão sobre os governos locais, como no caso do Brasil-Paraguai e do Paraguai-Argentina – como será explicado a seguir. Como este projeto depende dos governos centrais, sua implementação pode ser afetada por outros fatores, tais como a ausência de afinidades políticas. Mostra-se, mais à frente neste texto, que atualmente há uma baixa participação do governo central argentino no CRB, que priorizou o Corredor Bioceânico Central, uma situação que se somou às dificuldades no relacionamento bilateral dada a ausência de convergência política.

A implementação dos acordos CRB requer uma forte apropriação política de seus objetivos e um compromisso com seu processo de desenvolvimento. Também requer a participação do setor privado, que está disposto a desenvolver novos mercados e maximizar a eficiência em suas cadeias de abastecimento e custos comerciais (Arnold, 2006; Kunaka e Carruthers, 2014). Sem isso, os objetivos de crescimento econômico e desenvolvimento social buscados por meio dos corredores estão em risco (Hope e Cox, 2015).

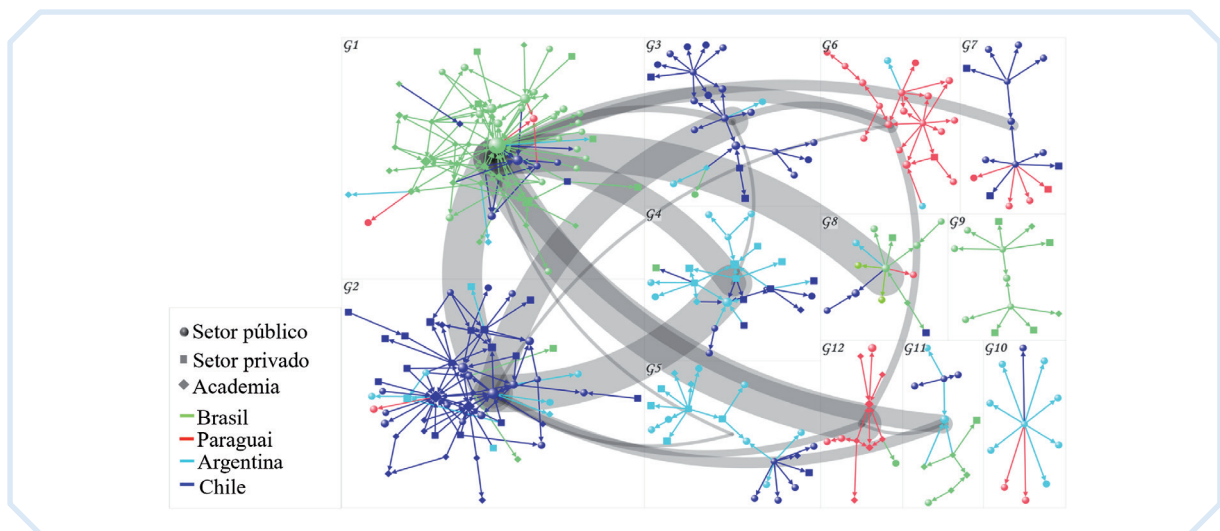
A fim de aprofundar as características da rede do CRB, as subseções seguintes analisam as interações entre os atores do corredor em termos de identificação de *clusters* na sua rede de atores, a estrutura das redes em nível nacional, as relações bilaterais e as redes por área setorial (público nacional, público subnacional, privado e acadêmico). O conjunto de relações das organizações internacionais também é explorado em termos de suas ligações com a iniciativa do CRB.

3.2 Identificação de comunidades – rede de atores do CRB

No contexto do CRB, encontramos 42 *clusters* de diferentes tamanhos (figura 3 e tabela 1). O maior engloba 59 atores, enquanto as menores comunidades são compostas por dois e nove atores (*clusters* 13 a 42); essas comunidades são consideradas como resíduos, já que os *clusters* 1 a 12 concentram 70% do número total de atores. Esta rede de comunidades foi codificada por cores de acordo com a nacionalidade e por números segundo o setor que elas representam. As linhas cinzas mostram as interações entre os agrupamentos (a espessura da linha indica o volume das interações). Como mostrado na figura 3 e na tabela 1, o *cluster* 1 é caracterizado pela baixa diversidade na nacionalidade (principalmente brasileira), mas é heterogêneo em sua composição setorial (acadêmica, pública nacional, pública subnacional, pública subnacional e privada). Os *clusters* 2 e 3 apresentam 80% de atores chilenos, mas com atributos diferentes no sistema de relacionamentos. O *cluster* 2 mostra as interações entre atores privados, públicos subnacionais e acadêmicos, enquanto o *cluster* 3 apresenta as interações entre atores públicos nacionais e subnacionais. Os *clusters* 4 e 5 se caracterizam por sua composição de atores argentinos e chilenos do setor público privado e subnacional. O *cluster* 6 possui uma composição de 90% de atores paraguaios e concentra uma alta participação de atores nacionais públicos. Finalmente, os *clusters* 7-12 permanecem homogêneos em nacionalidade e mais ou menos heterogêneos no setor.

TEXTO para DISCUSSÃO

FIGURA 3
Clusters na rede de atores do CRB



Elaboração dos autores.

Obs.: A figura deve ser lida em termos do que as cores e as formas representam. Os elos entre os aglomerados são representados pela cor cinza. A espessura de cada elo indica a sua força (quanto mais elos houver, mais fortes eles são; menor, o oposto).

TABELA 1
Clusters na rede de atores do CRB

Grupo	Quantidade	País (%)				Setor (%)				
		Chile	Argentina	Paraguai	Brasil	Público nacional	Público subnacional	Privado	Acadêmico	Não identificado
G1	59	12	3	2	83	24	22	12	41	2
G2	56	80	14	2	4	9	27	36	25	4
G3	24	83	13	0	4	38	17	13	4	29
G4	23	43	52	0	4	4	26	52	9	9
G5	21	33	67	0	0	19	29	29	14	10
G6	20	0	10	90	0	75	10	5	0	10
G7	15	73	0	27	0	47	20	27	0	7
G8	13	23	8	8	46	77	0	15	8	0
G9	12	0	0	0	100	17	33	33	17	0
G10	11	9	73	18	0	36	55	0	0	9
G11	11	0	0	91	9	27	0	0	64	9
G12	10	10	10	80	0	50	10	40	0	0

Elaboração dos autores.

Esses resultados são consistentes com o estágio do corredor, uma vez que, como tem sido documentado em experiências na Ásia e na África (Sequeira, Hartmann e Kunaka, 2014; Hope e Cox, 2015; Aggarwal, 2020; Magennis *et al.*, 2021), nos estágios

iniciais tende a ser observada mais interação entre atores com características similares, sejam eles nacionais, econômicos, sociais e/ou culturais. Entretanto, da perspectiva do corredor como um espaço funcional que vai além dos laços puramente econômicos para incluir as relações socioespaciais, a pouca interação observada entre os atores nos quatro países do CRB pode implicar vários riscos para sua materialização, como documentado em vários estudos de corredor (Baxter *et al.*, 2017; Dannenberg, Diez e Schiller, 2018; Asian Development Bank, 2016; Hope e Cox, 2015; Kunaka e Carruthers, 2014). Destacamos cinco riscos:

- inibir o potencial do CRB;
- gerar disparidades regionais em termos de benefícios e externalidades do CRB;
- não ser capaz de se adaptar às circunstâncias mutáveis nos quatro países com relação às mudanças demográficas, demandas resultantes de serviços e infraestrutura, impactos da mudança climática, entre outros;
- resultar em uma rede incompleta de infraestrutura transfronteiriça e multimodal; e
- ter custos elevados nas negociações.

A fim de analisar detalhadamente as interações dentro de cada país e como elas podem ou não favorecer a realização dessa iniciativa de integração, as redes nacionalizadas são apresentadas a seguir.

Como a estrutura institucional ainda não foi criada, permanece um estado de desconfiança entre os diferentes países para que isto funcione (ator acadêmico, Chile).

3.3 Participação no CRB intrapaíses

O regionalismo transfronteiriço implícito em um corredor transnacional, segundo Scott (1999, p. 607, tradução nossa), é “sensível ao contexto, condicionado por graus de autoconsciência regional, identidades locais, discursos ideológicos e os incentivos materiais à cooperação gerados pelos processos de integração interestaduais”. O CRB é um projeto caracterizado pela participação de duas Repúblicas Federativas (Argentina e Brasil) e duas Repúblicas Unitárias (Chile e Paraguai) e de suas regiões distantes dos centros nacionais, características que fazem variar o grau de autonomia e descentralização de regiões, estados, províncias e departamentos (Barros e Gonçalves, 2021). Além disso, como mencionado, o grau de progresso em cada um dos países não é homogêneo, de modo que os atores envolvidos em cada um devem responder não apenas ao atual estágio de planejamento e investimento do corredor dentro do território, mas também à estrutura administrativa do país. Por este motivo, é importante analisar como as redes de atores dentro de cada país

TEXTO para DISCUSSÃO

podem ou não favorecer a realização desta iniciativa de integração. O quadro 3 resume o estágio atual do corredor em cada país em termos de infraestrutura dura e branda, e em seguida discute os resultados das redes de atores por país e setor.

QUADRO 3

CRB – etapa por país

País	Etapa de infraestruturas duras
Brasil	Concluída: estradas (440 km) de Campo Grande a Porto Murtinho (BR 060-BR 419 e BR 267)
	Em projeto: ponte internacional Carmelo Peralta
Paraguai	Concluída: Carmelo Peralta-Loma Plata (275,73 km). PY 15 Estrada
	Em projeto: trecho Loma Plata-Mariscal Estigarribia (90 km). PY 9 Rodovia
	Em licitação: Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo (207 km). Estrada PY 15
Argentina	Concluída: todos os trechos por Salta e Jujuy
	Corredor por Jujuy: 814 km
	Corredor por Salta: 846 km
Chile	Concluída: todos os trechos
	Passagem Jama-Antofagasta: 472 km
	Passagem Jama-Iquique: 645 km
	Passagem Sico-Antofagasta: 449 km
	Passagem Sico-Iquique: 701 km

Elaboração dos autores.

3.3.1 Brasil

Mato Grosso do Sul é o único estado da Federação que participa formalmente do GT do CRB. A relevância da região Centro-Oeste (Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul mais o Distrito Federal) se destaca por sua proximidade com o Atlântico, por intermédio dos portos de São Paulo e Paraná, e com o Mediterrâneo sul-americano e o Pacífico, por meio dos portos do norte do Chile. A participação deste estado no CRB lhe dá a oportunidade de ser um centro logístico autônomo, superando a condição de início ou fim da cadeia produtiva (Barros e Gonçalves, 2021). A faixa de fronteira do estado de Mato Grosso do Sul é caracterizada por uma economia pouco diversificada, dependente de certos setores – na área de Porto Murtinho, cidade CRB que se conectará com Carmelo Peralta no Paraguai, o setor de turismo é responsável pela geração de empregos em virtude da baixa diversificação da produção (Silva *et al.*, 2020).

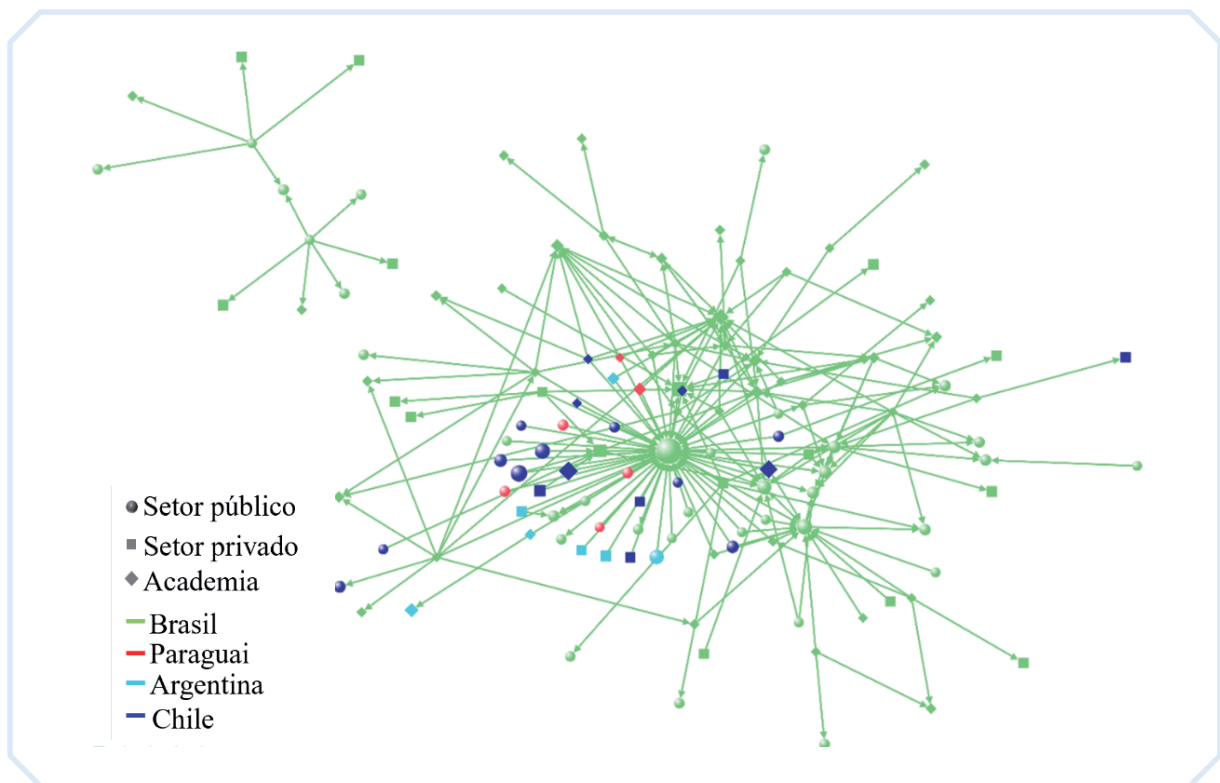
O estado é caracterizado como articulador, ou seja, estado mediterrâneo que tem conexões rodoviárias diretas com os vizinhos sul-americanos e, portanto, desempenha um papel central no acesso do Brasil ao Pacífico e ao Caribe (Barros, Severo e Carneiro, 2022). Questões como a cooperação transfronteiriça e a integração regional sul-americana estão

em sua agenda, dado que tem sete cidades gêmeas, sendo seis com o Paraguai e uma com a Bolívia, participa da Zicosul, do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul (Codesul) e da Mercocidades, que é a rede que representa os governos locais no Mercosul e das quais participam as cidades de Bela Vista, Coronel Sapucaia, Dourados e Paranhos (Banzatto, 2016). O caso das cidades gêmeas é de particular interesse, uma vez que se trata de acordos de fronteira onde há um intenso fluxo econômico, comercial e cultural, ao mesmo tempo que são vulneráveis à circulação do tráfico ilícito (Pêgo *et al.*, 2020).

Mato Grosso do Sul tem uma participação destacada no CRB, principalmente nas mesas do GT, pela atuação de importantes políticos daquela região e por ser o único estado do Brasil a participar do grupo (Barros e Gonçalves, 2021). Em maio de 2022, foi realizado o primeiro Fórum Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico na Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul, com a participação de representantes de Chile, Paraguai e Bolívia, e do ministro das Relações Exteriores do Brasil. Foram discutidos os benefícios do corredor para o Mato Grosso do Sul, como a oportunidade de transformar o estado em um polo logístico e o crescimento das atividades de quinze municípios em uma distância de 250 km: Nova Alvorada, Terenos, Jaraguari, Bandeirantes, Ribas do Rio Pardo, Aquidauana, Anastácio, Dois irmãos do Buriti, Bonito, Ponta Porã, Dourados, Rio Brillhante, Maracaju, Itaporã e Antônio João (Nelson Trad..., 2022).

A figura 4 mostra a rede de atores no Brasil em torno da iniciativa CRB. É uma rede com 139 nós e 231 *links*. Desta estrutura de rede destacam-se três características: i) é uma rede fragmentada (dividida em várias sub-redes) e do tipo estrela; ii) o centro é altamente dependente de um único ator; e iii) é uma rede com pouca coesão, ou seja, há pouca ligação entre os atores e sub-redes isoladas. Este tipo de rede tem algumas vantagens e desvantagens em termos de sucesso potencial na coordenação entre os atores. Uma vantagem potencial é o alto destaque de um ator-chave, que facilita a comunicação entre outros atores que não estão diretamente conectados, já que a maioria está conectada ao ator principal. Este ator também tem vários vínculos internacionais. Entretanto, estas vantagens potenciais podem se tornar uma desvantagem, visto que a eventual saída do ator de destaque levaria a uma rede menos densa com poucos elos.

FIGURA 4
Rede de atores do CRB no Brasil



Elaboração dos autores.

A participação setorial está distribuída principalmente entre atores públicos: nacional (25%) e subnacional (15%), acadêmica (37%) e com menos participação do setor privado (18%). A participação relativamente menor do setor privado pode ser decorrente do fato de que este setor percebe o estágio atual do corredor como altamente arriscado para investimentos e caro para a participação (Hope e Cox, 2015). Segundo Arnold (2006, p. 20, tradução nossa), “o setor privado deve assumir a liderança quando houver infraestrutura suficiente e um ambiente regulatório apropriado, enquanto o setor público deve assumir a liderança quando forem necessárias melhorias significativas na infraestrutura ou uma grande reforma regulatória”.




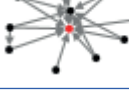




Com relação à identificação de *stakeholders*⁶ no Brasil (quadro 4), observamos que existe um ator-chave no Ministério das Relações Exteriores que tem a capacidade de se conectar com atores de diferentes setores no Brasil e em outros países. O destaque deste ator pode ser devido à organização que representa (de natureza pública nacional),

6. Para os propósitos deste estudo, *stakeholder* será entendido como uma pessoa ou organização que desempenha um papel fundamental na iniciativa do CRB em razão do seu alto capital social (maiores ligações com outros atores).

bem como sua participação ativa na mesa-redonda de desenvolvimento produtivo do GT do CRB. Observamos também que vários desses atores-chave participam da mesaredonda das universidades do GT. Os *stakeholders* no Brasil incluem todas as áreas setoriais, ou seja, há atores dos setores privado, público nacional e subnacional e acadêmico que têm o poder de influenciar e coordenar outros atores (quadro 4).

QUADRO 4

Rede de atores do CRB no Brasil

ID	Rede	Instituição	Setor	Escala administrativa	Mesa do CRB
1		Ministério das Relações Exteriores	Público	Nacional	Mesa de desenvolvimento produtivo (produção e comércio)
2		Ipea	Público	Nacional	Mesa de desenvolvimento produtivo (produção e comércio)
3		Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul	Acadêmico	Local	Universidades
4		Câmara de transporte de Mato Grosso do Sul	Privado	Regional	-
5		Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar	Público	Regional	-
6		Consultoria	Privado	Regional-local	-
7		Prefeitura de Campo Grande	Público	Local	-
8		Governo do Estado de Mato Grosso do Sul	Público	Regional	-

(Continua)

TEXTO para DISCUSSÃO

(Continuação)

ID	Rede	Instituição	Setor	Escala administrativa	Mesa do CRB
9		Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul	Acadêmico	Local	Universidades
10		Universidade Federal de Mato Grosso do Sul	Acadêmico	Local	-

Elaboração dos autores.

3.3.2 Paraguai

O Paraguai é caracterizado como um país sem litoral, mediterrâneo, cuja formação territorial atual foi o resultado da guerra contra a Tríplice Aliança (1864-1870) e da Guerra do Chaco (1932-1936) (Doratioto, 2015), e dividido entre as regiões ocidental e oriental. A região leste, centrada em Assunção, beneficiou-se das obras e investimentos de infraestrutura que interligam o país com a Argentina e o Brasil e a respectiva saída para o Atlântico, situação que foi impulsionada pela criação do Mercosul. Por sua vez, a região oeste, cuja principal rota de intercâmbio com a capital é o Transchaco, caracteriza-se pelo isolamento e, conseqüentemente, pela formação de dinâmicas paralelas à agenda realizada pelo governo nacional (Vázquez, 2005).

A participação dos departamentos paraguaios nas iniciativas de paradiplomacia, como no caso da Mercocidades,⁷ é extensa. Entretanto, os departamentos de Guaira, Paraguari, Caazapa, Boqueron e Alto Paraguai (estes dois últimos da região ocidental e membros do CRB) não participam da Mercocidades (Oddone, 2019), mas sim da Zicosul. A participação dos departamentos de Boqueron e Alto Paraguai na Zicosul e não na Mercocidades reforça a demanda para buscar acesso ao Pacífico pelos corredores bioceânicos.

Em 2017, o ministro paraguaio das Relações Exteriores destacou que o CRB “melhorará a produtividade e o potencial de toda a região central do Chaco, com o fornecimento de estradas pavimentadas e conexão aos mercados dos países vizinhos e aos portos

7. Rede formada por cidades do Mercosul. Foi fundada em 1995 pelas autoridades governamentais das cidades de Buenos Aires, La Plata, Santa Fé, Córdoba, Mendoza, Rio de Janeiro, Brasília, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Salvador, Assunção e Montevideu, com o objetivo de conseguir a participação dos municípios do Mercosul e, ao mesmo tempo, promover o intercâmbio e a cooperação entre as cidades da região.

do Atlântico e do Pacífico”.⁸ Parte das obras de infraestrutura do CRB atravessará o Gran Chaco sul-americano, que tem 1.141.000 km², representa 60% do território paraguaio (24% do território argentino, 12% do território boliviano e 0,66% do território brasileiro) e integra três eixos dos Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA: o Capricórnio, o Interoceânico Central e o eixo Hidrovia Paraguai-Paraná (Hourcade e Oddone, 2012). A este respeito, o Paraguai é o país que, no momento da publicação deste estudo, se encontra no estágio inicial do CRB, especificamente em termos de investimento na construção de estradas. Ele está em uma fase de grandes investimentos em infraestrutura, em especial na construção da rota bioceânica no Chaco paraguaio. Até hoje, o trecho de Carmelo Peralta a Loma Plata já foi concluído, o trecho de Loma Plata a Mariscal Estigarribia está em construção, e a partir deste ponto até Pozo Hondo, na fronteira com a Argentina, é financiado pelo Banco de Desenvolvimento do Fonplata, anteriormente denominado Fundo Financeiro para o Desenvolvimento dos Países da Bacia do Prata.

A rede de atores concentra 58 nós e 85 *links*. A figura 5 mostra uma estrutura estelar estendida, caracterizada por i) poucas ligações entre os atores; ii) ligações por vínculos mais longos; iii) atores centrais com vínculos fracos; e iv) uma rede altamente fragmentada devido a sua alta modularidade. Em termos de participação setorial, observamos 60% dos atores públicos nacionais (ministros das Relações Exteriores, ministros, diretores aduaneiros), enquanto apenas 3% são atores públicos subnacionais (governadores). São atores acadêmicos 22% (universidades) e 10% do setor local privado (agronegócios, cooperativas menonitas e consultores). Além disso, é uma rede na qual atores de outros países não desempenham um papel articulador ou de ponte na ligação de um conjunto de atores com outros, mas são atores com uma posição periférica nesta rede. Estas características da rede de atores podem ser o resultado das condições institucionais instaladas na região ocidental do Paraguai, das quais destacamos cinco.

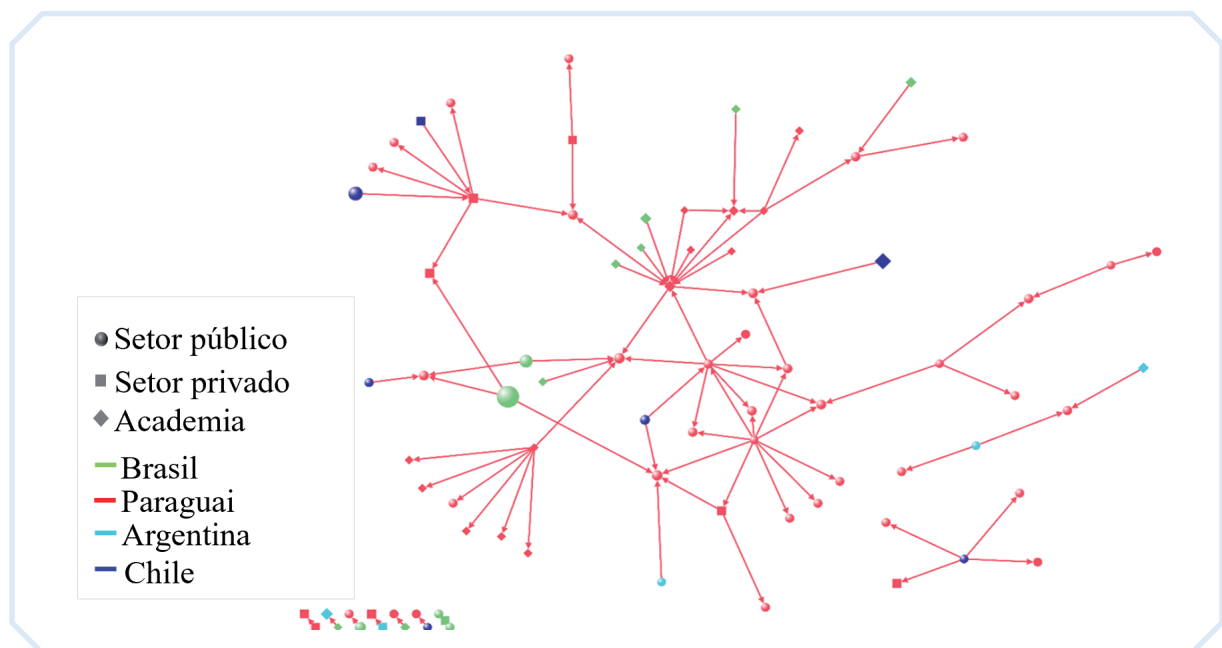
- Como uma república unitária, as regiões têm pouca autonomia para administrar as iniciativas de integração e, portanto, são altamente dependentes do governo nacional.
- Isolamento geográfico do centro (região oriental) devido à infraestrutura precária naquela região.
- Território com baixa densidade demográfica.
- Etapa do projeto: investimento em infraestrutura.

8. Disponível em: <<http://www.macrofinanzas.com.py/concluye-asuncion-recorrido-corredor-carretero-bioceanico-brasil-paraguay-argentina-chile/>>.

TEXTO para DISCUSSÃO

- Fase em que a participação das cooperativas e empresas da região é nula ou limitada.

FIGURA 5
Rede de atores do CRB no Paraguai



Elaboração dos autores.

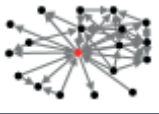
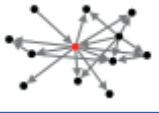
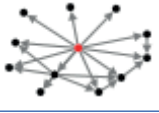
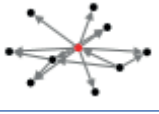
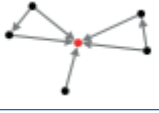



Contudo, destaca-se também um discurso positivo em nível nacional sobre o desenvolvimento potencial da região do Chaco como resultado de uma melhor conectividade física com a região oriental e a projeção para o Pacífico. Em março de 2022, o vice-ministro de relações econômicas e integração, embaixador Raúl Cano Ricciardi, presidiu uma reunião na qual ele propôs organizar um evento internacional no Chaco Central para mostrar o progresso do projeto do corredor bioceânico. Mencionaram-se principalmente os trabalhos realizados no Chaco paraguaio, considerando o “valor estratégico que o CRB terá para o Paraguai, que (...) transformará a região oeste em um centro logístico internacional, tornando-se a passagem mais curta entre o porto chileno no oceano Pacífico e o porto brasileiro no oceano Atlântico” (La Cancillería..., 2022, tradução nossa).

Tudo isso explica a alta participação de atores governamentais nacionais dos ministérios (Obras Públicas e Comunicações, Relações Exteriores, Indústria, Transportes e Finanças) (Arnold, 2006; Magennis *et al.*, 2021) na rede de atores do CRB no Paraguai. No entanto, as características da rede paraguaia não apresentam uma condição totalmente

favorável para o desenvolvimento do CRB, pois a grande extensão de suas ligações dificulta a coordenação entre os diferentes atores e setores. De fato, ao analisarmos as características dos participantes do CRB no Paraguai, observamos que o ator com o mais alto nível de conexões é do setor acadêmico e da mesa-redonda universitária do GT. Em contraste, os outros atores-chave são do setor público nacional e alguns estão ligados às mesas-redondas sobre i) gestão coordenada de fronteiras; e ii) infraestrutura, transporte e logística. No entanto, os vínculos destes atores são poucos, o que indica que, apesar de sua posição nacional, sua capacidade de conexão com outros atores ainda é limitada (quadro 5).

QUADRO 5

Stakeholders – rede de atores do CRB no Paraguai

ID	Rede	Instituição	Setor	Escala administrativa	Mesa do CRB
1		Universidade Nacional de Assunção	Acadêmico	Local	Universidades
2		Ministério de Relações Exteriores	Público	Nacional	-
3		Administração Nacional de Navegação e Portos (ANNP)	Público	Nacional	Mesa de gestão coordenada de fronteiras
4		Ministério de Relações Exteriores	Público	Nacional	Mesa de infraestrutura, transporte e logística
5		Ministério da Economia	Público	Nacional	-
6		Ministério de Relações Exteriores	Público	Nacional	-
7		Consultoria	Privado	-	-
8		Direção Nacional de Aduanas	Público	Nacional	Mesa de gestão coordenada de fronteiras

Elaboração dos autores.

3.3.3 Argentina

A Argentina é um país federal cujas províncias têm o poder de decisão decorrente da reforma constitucional de 1994, ou seja, entre outros poderes, têm a capacidade de agir em nível internacional. Esta capacidade remonta ao direito público provincial de 1986 e não pode ser incompatível com a política externa do país ou afetar outros poderes explicitamente delegados (Alvarez, 2019). Até a data, tem havido uma melhoria nas infraestruturas, principalmente para a integração e o desenvolvimento de regiões isoladas, desde a criação do Mercosul e da IIRSA. Contudo, a partir do panorama nacional, as obras orientadas para os portos nacionais e a bacia do Prata têm sido privilegiadas (Benedetti e Salizzi, 2014).

A demanda por melhorias infraestruturais na região norte do país remonta a iniciativas como o Programa de Desenvolvimento e Integração Norte Grande 2004, o Plano Belgrano 2015 e a Unidade Belgrano-Norte Grande 2019, que se concentram em investimentos em infraestruturas e competitividade nas regiões norte da Argentina. Em setembro de 2021, a Secretaria Pro Tempore da Zicosul, sob a coordenação da Argentina, realizou a reunião da Comissão de Infraestruturas, Logística e Serviços Associados da Zicosul com o objetivo de continuar a agenda de trabalho da coordenação anterior (província de Salta) e apresentar novas ferramentas de georreferência com enfoque na concentração de dados de infraestrutura e logística (Zicosur, 2021).

O caso argentino suscita importantes reflexões sobre o papel dos atores nacionais na dinamização do CRB: apesar de os atores provinciais e/ou locais predominarem e se agruparem apresentando suas demandas no GT ou na Zicosul, são os atores nacionais que têm o poder de implementar agendas nas reuniões bilaterais com os vizinhos – a exemplo do caso paraguaio.

O CRB na Argentina está em uma fase de infraestrutura branda e os valores que estão impulsionando esta iniciativa são de natureza comercial e logística. Em contraste com os outros países, há pouca menção ao CRB no *site* oficial do Ministério das Relações Exteriores da Argentina. Atualmente, o projeto de infraestrutura binacional em discussão é o Túnel Agua Negra, que ligará a província de San Juan à região de Coquimbo no Chile. Os corredores bioceânicos que recebem uma menção do presidente argentino são: i) o Corredor Bioceânico Noa-Centro, que ligará os portos argentinos do Atlântico e do Pacífico no Chile, passando pela província de Catamarca e a região do Atacama (Chile), que faz parte do Plano Federal de Desenvolvimento

(Palabras..., 2021); e ii) o Corredor Bioceânico por meio do Cristo Redentor de passagem de fronteira (La obra..., 2021).

No nível nacional, há interesse nas conexões comerciais com os países da Ásia-Pacífico, e especificamente com a China, o que seria facilitado pelo comércio por meio do CRB, porém, nos vários cenários recentes de aproximação entre os níveis nacionais desses países, não foram mencionados nem investimentos nem apoio a essa iniciativa, destacando-se, em particular, sete aspectos destas aproximações.

- 1) Investimentos chineses na modernização da ferrovia Belgrano Cargas.
- 2) A assinatura de um contrato de US\$ 1 bilhão com a China Railway Construction Corporation para construir estradas ligando Buenos Aires a Mendoza (Leiva, 2021).
- 3) As viagens do presidente Alberto Fernández à China e Rússia (países da Ásia-Pacífico) em fevereiro de 2022, com o objetivo de promover a estabilização macroeconômica e melhorar a capacidade de exportação (La gira..., 2022).
- 4) Assinatura do Memorando de Entendimento sobre Cooperação no âmbito do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Iniciativa da Rota Marítima da Seda do Século XXI (Acuerdo..., 2022).
- 5) Declaração do presidente argentino “para analisar como a Argentina pode se tornar a porta de entrada” para a Rússia na América Latina (Bimbi, 2022).
- 6) Acordo de integração estratégica entre a Argentina e a Federação Russa assinado em 2015, que abrange os seguintes pontos: fortalecimento dos laços políticos, cooperação econômico-comercial, cooperação cultural, comunicações, atividades espaciais, agricultura, pesca e aquicultura, meio ambiente, investimentos, plano de consulta política e cooperação de mecanismos regionais com a Rússia mediante a Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (Celac) (Acuerdo..., 2015).
- 7) Também foram assinados documentos de cooperação nas áreas de desenvolvimento verde, economia digital, desenvolvimento espacial, tecnologia e inovação, educação e cooperação universitária, agricultura, ciências da terra, mídia pública e energia nuclear (Acuerdo..., 2022).

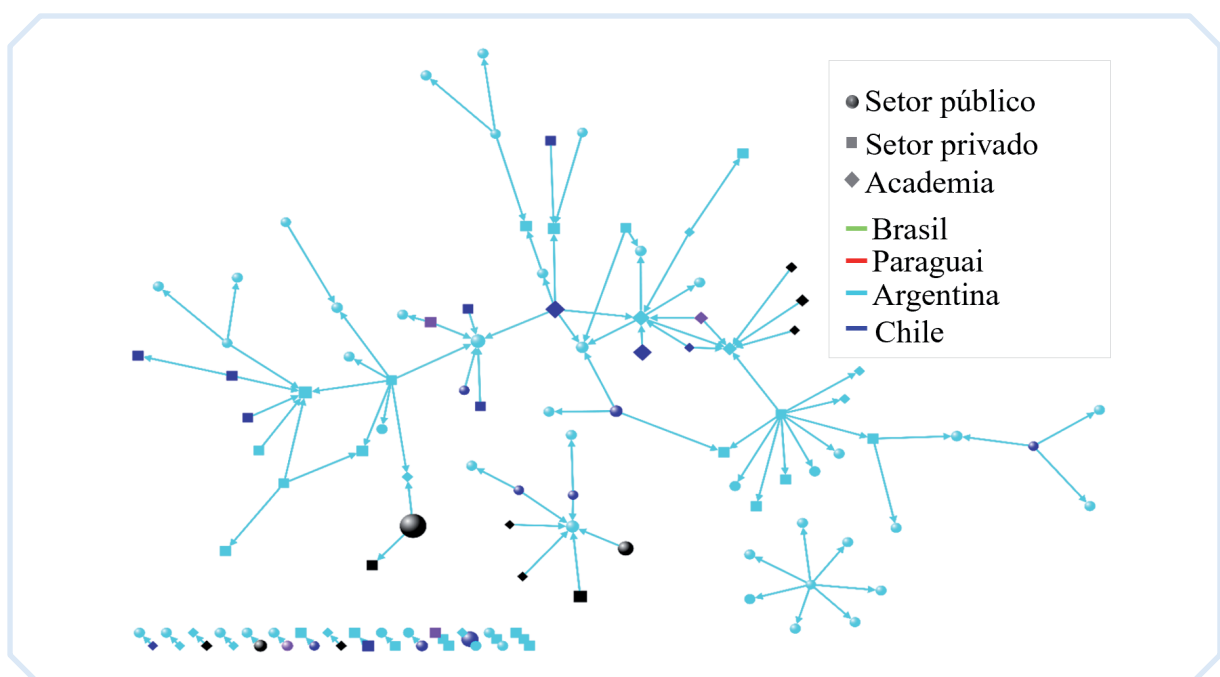
Nesse cenário geral, a estrutura da rede CRB na Argentina é linear e arborizada (como mostra a figura 6), com 85 nós e 104 ligações. Esta rede é caracterizada por i) relações

TEXTO para DISCUSSÃO

fragmentadas; ii) longas ligações entre atores; iii) ser sustentada por atores centrais no Chile (nós azuis escuros); iv) ser o país com a rede menos densa e mais fragmentada em comparação com Brasil, Paraguai e Chile; e v) localização periférica dos atores argentinos com mais ligações. Na Argentina, 35% são atores privados, 30% são do setor público subnacional (governadores, secretários ministeriais regionais e subsecretários, diretores, entre outros), 18% são públicos nacionais e 13% são acadêmicos. A característica linear desta rede, sua baixa densidade, a alta modularidade e a presença reduzida de atores nacionais não são muito favoráveis para a coordenação dos atores e a transmissão de informações sobre o planejamento do CRB.

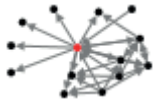



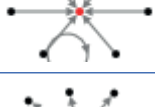


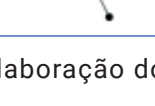
A identificação dos *stakeholders* na Argentina mostra que o ator com os laços mais fortes está associado ao setor acadêmico e à mesa-redonda de desenvolvimento produtivo do GT do CRB. Observa-se que os atores com maior poder de conexão com outros pertencem ao setor acadêmico, seguidos pelos atores do setor público subnacional e do setor privado. As partes interessadas na Argentina incluem todas as áreas setoriais em nível local e subnacional, enquanto a ausência de atores do setor público nacional continua sendo um desafio para coordenar ações institucionais (acordos) (quadro 6).

FIGURA 6
Rede de atores do CRB na Argentina



Elaboração dos autores.

QUADRO 6**Stakeholders – rede de atores do CRB na Argentina**

ID	Rede	Instituição	Setor	Escala administrativa	Mesa do CRB
1		Universidade Católica de Salta	Acadêmico	Regional	Mesa de desenvolvimento produtivo (produção e comércio)
2		Universidade Nacional de Jujuy	Acadêmico	Regional	-
3		Universidade Católica de Santiago del Estero – Sede Jujuy	Acadêmico	Regional	-
4		Secretaria de Integração Regional (Tucumán)	Público	Regional	-
5		Ipochase	Privado	Regional	-
6		Consultoria	Privado	Local	-
7		Conselho Profissional de Ciências Econômicas de Jujuy	Público	Regional-local	-
8		Governo de Salta	Público	Regional	-

Elaboração dos autores.

3.3.4 Chile

A proposta para o CRB e os trechos que o compõem foram discutidos pela primeira vez em abril de 2015 em Antofagasta, até que o projeto fosse formalizado em dezembro no âmbito da XLIX Reunião Ordinária do Conselho do Mercado Comum e da Cúpula de Chefes de Estados-Parte do Mercosul e Estados Associados, realizada em Assunção, Paraguai. O Chile tem uma longa história de defesa do CRB.

No âmbito da convergência na diversidade, o Chile tornou-se (entre os países da Aliança do Pacífico) aliado do Brasil na promoção da aproximação entre blocos, o que teve impactos positivos no fortalecimento das relações bilaterais entre os dois países, principalmente para o CRB (Borba Gonçalves, 2021).

A primeira referência aos corredores bioceânicos está no Acordo de Complementação Econômica de 1996 entre o Mercosul e o Chile, que destaca o compromisso com as conexões bioceânicas para o desenvolvimento e promoção da infraestrutura física (Garay-Vera, 2020). No entanto, vale lembrar as ações da Secretaria de Integração Regional de Antofagasta e Jorge Soria, senador por Tarapacá e ex-prefeito de Iquique, em defesa da criação da Zicosul e dos corredores bioceânicos.

O Chile é atualmente o país latino-americano mais bem posicionado na bacia do Pacífico em virtude do desenvolvimento de uma rede interregional decorrente da política econômica iniciada em 1990, que consiste em privilegiar acordos comerciais preferenciais bilaterais para acessar mercados, tornando-o mais atraente e aumentando seu peso diplomático (Schulz e Rojas-de-Galarreta, 2022). Como forma de promover o objetivo do Chile de ser a “ponte” entre a Ásia-Pacífico e a América Latina (Schulz e Rojas-de-Galarreta, 2022), o tratamento dado ao CRB na política externa tem permanecido uma prioridade desde sua criação em 2015 (Barros *et al.*, 2020). No período mais recente, o Chile reiterou seu compromisso com o CRB em duas ocasiões: na LX Cúpula do Mercosul, na qual a ex-ministra das Relações Exteriores destacou que o CRB “é fundamental para avançar em direção a uma maior aproximação e integração física entre as bacias do Atlântico e do Pacífico” (Cancellor Antonia..., 2022, tradução nossa), e na Cúpula das Américas, em que o presidente chileno citou que o CRB “são iniciativas que vale a pena projetar para o resto do continente” (Presidente..., 2022a, tradução nossa).

A ação das entidades subnacionais chilenas é limitada, dada a concentração de competências nesta área nas figuras do presidente e do ministro das Relações Exteriores: por exemplo, as questões de fronteira são de responsabilidade do Ministério das Relações Exteriores – por meio da Diretoria de Fronteiras e Limites – e do Ministério do Interior – pela Subsecretaria de Desenvolvimento Regional e Administrativo (Ovando, 2017).

No Chile, a demanda por maior descentralização e autonomia para as regiões tem sido muito forte desde o *estallido social* de outubro de 2019. Em 2021, foram realizadas pela primeira vez eleições para governadores regionais, com o objetivo de substituir a figura dos intendentess presidenciais. A descentralização e diversidade regional é um dos objetivos declarados do governo de Gabriel Boric e tem sido expressa principalmente na

formação ministerial. Portanto, a paradiplomacia no Chile poderia, como consequência, receber novos impulsos. O Ministério de Minas, por exemplo, é chefiado por Marcela Hernando, que foi intendenta, prefeita e deputada da região de Antofagasta.

O corredor, no lado do Pacífico, beneficiará as regiões do Norte Grande do Chile. Elas estão longe dos centros nacionais, que carecem de maiores investimentos em infraestrutura, e estão sujeitas à dinâmica das fronteiras – que poderiam ser melhoradas se uma rede de infraestrutura internacional bem coordenada fosse consolidada (Athenalab, 2019). De acordo com Pinzón (2015, p. 135, tradução nossa), “o território do norte do Chile é estratégico, tanto para integrar vários eixos de conectividade como para permitir a passagem para outros eixos de ligação com o resto da região”.

Por exemplo, o desenvolvimento da região de Tarapacá é estratégico para o centro-oeste sul-americano, para que possa ser uma ponte entre o mercado sul-asiático e a sub-região sul-americana, e impulsionar as trocas comerciais dos países que compõem esta localidade (Ovando e Alvarez, 2011). No caso de Antofagasta, uma das principais entradas do corredor em direção ao Pacífico, a região poderia se beneficiar da melhoria das instalações portuárias existentes, da logística, da diversificação produtiva (maior participação dos municípios nas CGVs) e do setor turístico.⁹

No Chile, há uma estrutura de rede do tipo estrela. A partir da figura 7 podemos identificar que esta rede é caracterizada por i) ter um centro e uma periferia; ii) alta coesão entre os atores-chave; iii) ligações fragmentadas na periferia; e iv) baixa densidade. Nesta rede, são identificados 30% dos atores públicos nacionais, seguidos por 25% dos atores privados, 21% dos atores públicos subnacionais e 21% dos acadêmicos. Como no caso do Brasil, a alta relevância de atores de destaque desempenha um papel de apoio e ponte na coordenação, e sua presença é um aspecto favorável. Entretanto, a rede é bastante vulnerável em termos de ligações, caso os atores-chave decidam, por exemplo, deixar de participar do corredor. Acrescente a isto a baixa densidade da rede, tornando ainda mais difícil estabelecer uma coordenação entre todos os atores chilenos do CRB.

Os *stakeholders* do Chile estão associados ao setor acadêmico e ao setor público subnacional. Alguns desses atores participam do GT do CRB, especificamente nas seguintes mesas-redondas: desenvolvimento produtivo, universidades, infraestrutura, transporte e logística, e gestão coordenada de fronteiras. Os atores no Chile abrangem

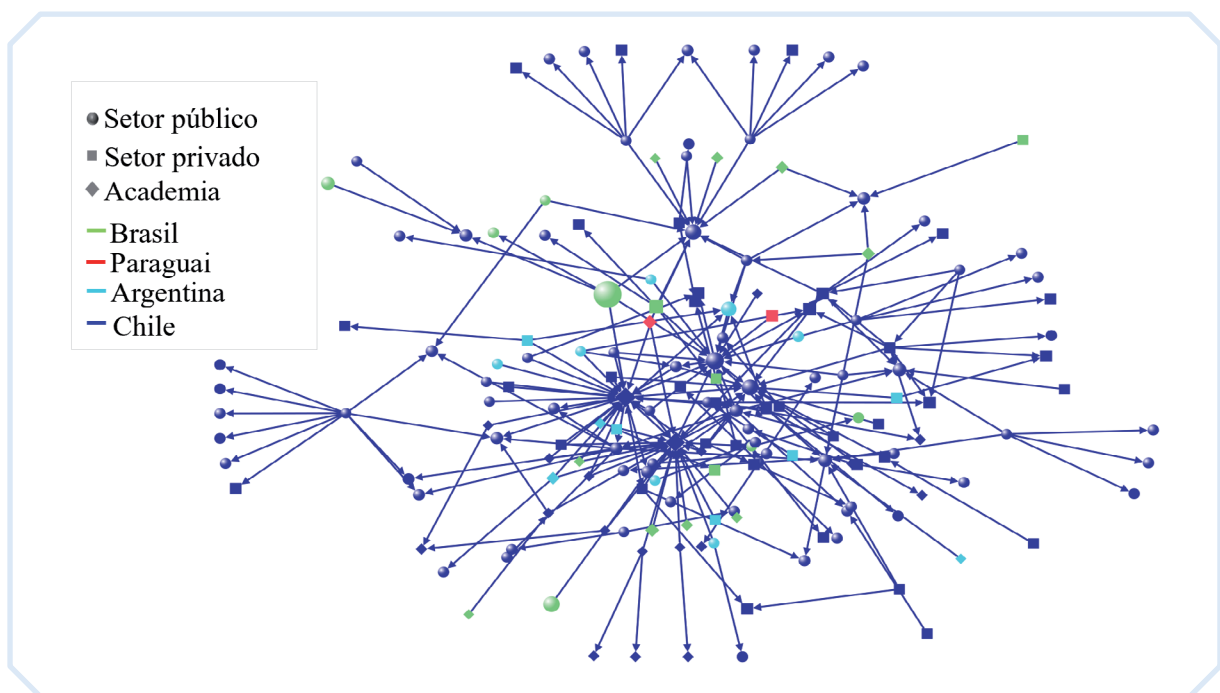
9. Disponível em: <https://corredorbioceanico.org/cms/wp-content/uploads/2021/03/Presentacion-Relatos-del-CBV_VERSION-COMPLETA.pdf>.

TEXTO para DISCUSSÃO

todas as áreas setoriais (públicas, privadas e acadêmicas) e diferentes níveis de ação (nacional, subnacional e local). Esta diversidade de atores no Chile é um fator-chave para a transferência de informações e coordenação das diferentes partes interessadas no desenvolvimento do CRB (quadro 7).

FIGURA 7

Rede de atores do CRB no Chile



Elaboração dos autores.










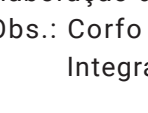
QUADRO 7

Stakeholders – rede de atores do CRB no Chile

ID	Rede	Instituição	Setor	Escala administrativa	Mesa do CRB
1		Universidade Católica do Norte	Acadêmico	Local	Mesa de desenvolvimento produtivo
2		Universidade Católica do Norte	Acadêmico	Local	Universidades

(Continua)

(Continuação)

ID	Rede	Instituição	Setor	Escala administrativa	Mesa do CRB
3		Governo Regional de Antofagasta	Público	Regional	-
4		Corfo Regional	Público	Regional	-
5		PTI de logística	Público	Regional	-
6		Secretaria de Integração Regional e Relações Internacionais (Jujuy)	Público	Regional-local	Mesa de infraestrutura, transporte e logística
7		Ministério de Relações Exteriores	Público	Nacional	Mesa de gestão coordenada de fronteiras
8		Câmara Chilena de Construção	Privado	Nacional	-
9		Senado	Público	Nacional	-
10		Seremi de Economia, Antofagasta	Público	Nacional	-
11		Governo Regional de Antofagasta	Público	Regional	-
12		Prochile	Público	Nacional	Mesa de desenvolvimento produtivo

Elaboração dos autores.

Obs.: Corfo – Corporación de Fomento de la Producción; PTI – Programa Territorial Integrado; Seremi – Secretaría Regional Ministerial.

Há uma falta de governança integrada da macrozona norte em termos de logística (ator privado, Chile).

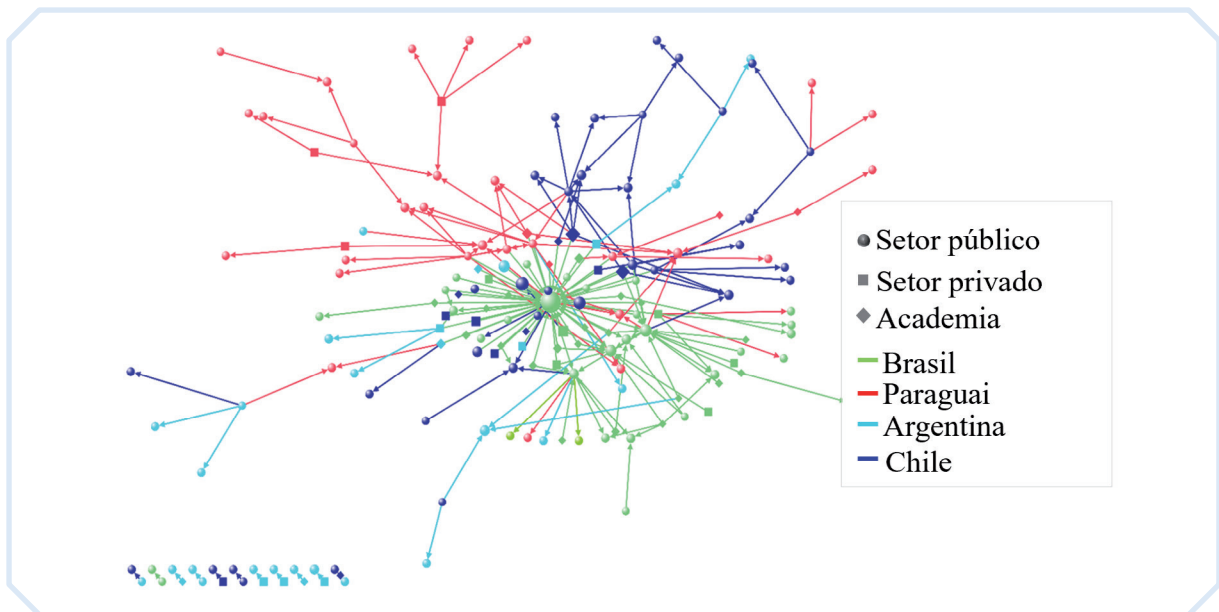
3.4 Participação setorial no CRB entre países

A literatura sobre corredores em nível global reconhece que a designação destes projetos em políticas públicas não conduz necessariamente à implementação de uma estratégia formal, uma vez que a parceria entre diferentes atores pode ser um desafio ou um fator crítico no desenvolvimento e operação de corredores (Schönweitz, 2008, p. 91). Um exemplo disso é o avanço da integração regional na América do Sul, que, apesar dos vários projetos de interconexão bioceânica por meio de corredores que têm sido propostos desde o final dos anos 1990 por instituições formais como a IIRSA, até hoje, os investimentos em infraestrutura de transporte permanecem abaixo das necessidades da região e ainda não atingem o objetivo de verdadeira integração física e comercial no continente (Lardé, 2016; Chauvet e Baptiste, 2019).

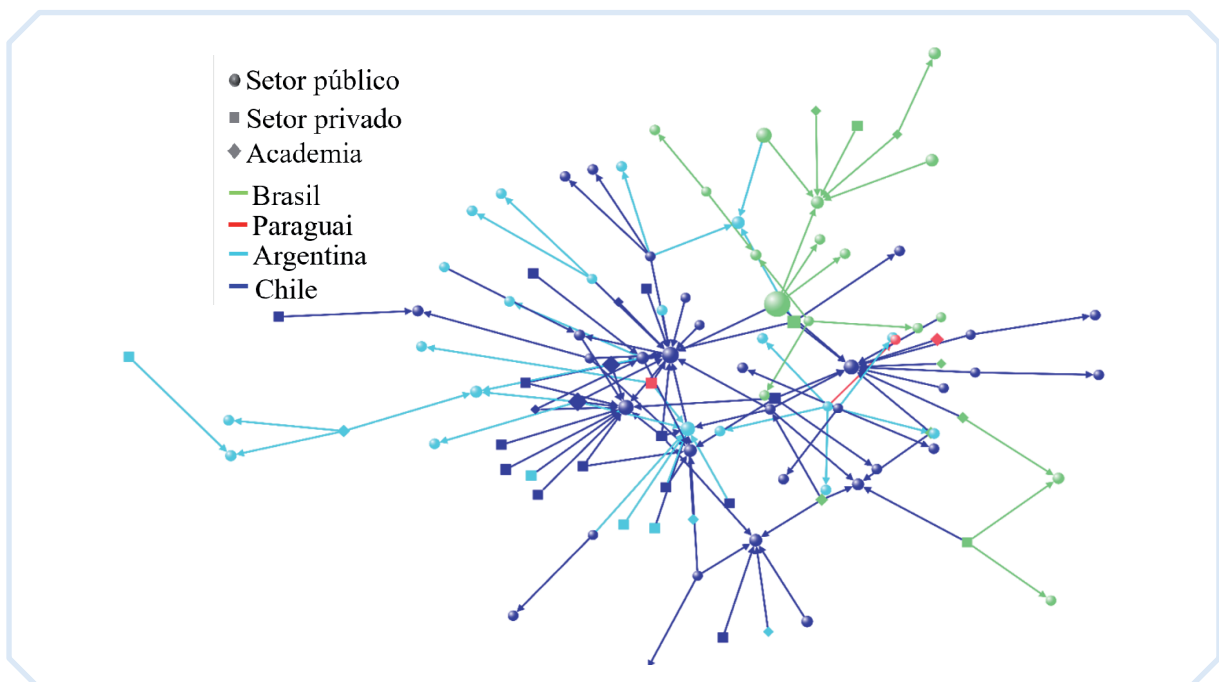
Segundo Barros *et al.* (2020) e Sánchez e Pinto (2015), o desenvolvimento de corredores bioceânicos na América do Sul requer articulações institucionais permanentes entre governos nacionais, regionais e locais, universidades e instituições públicas e privadas que se complementem em questões relacionadas à padronização de normas, procedimentos aduaneiros, conectividade digital, prestação de serviços, ajustes fitossanitários e estratégias voltadas para a articulação produtiva na região.

Nesta seção, discutimos os resultados referentes à participação do setor público nacional, das organizações subnacionais, privadas, acadêmicas e internacionais no desenvolvimento da iniciativa do CRB entre o Mato Grosso do Sul e os portos do norte do Chile. De acordo com a articulação entre os atores do setor público nacional, há maior interação entre aqueles do mesmo país, com exceção da Argentina, onde a participação do setor público nacional é relativamente escassa. Também se destaca que o ator-chave mais proeminente da rede é o Brasil que, além de ser central dentro do país, tem a capacidade de se conectar com atores-chave no Chile e no Paraguai (figura 8).

Com relação à participação do setor público subnacional, observamos: i) uma rede nacionalizada ou ligações fragmentadas entre atores no mesmo país; ii) a ausência de atores neste setor no Paraguai; e iii) maior participação deste setor na Argentina e no Chile, enquanto no Brasil é menor (figura 9).

FIGURA 8**Rede de atores do setor público nacional no CRB**

Elaboração dos autores.

FIGURA 9**Rede de atores do setor público subnacional em torno do CRB**

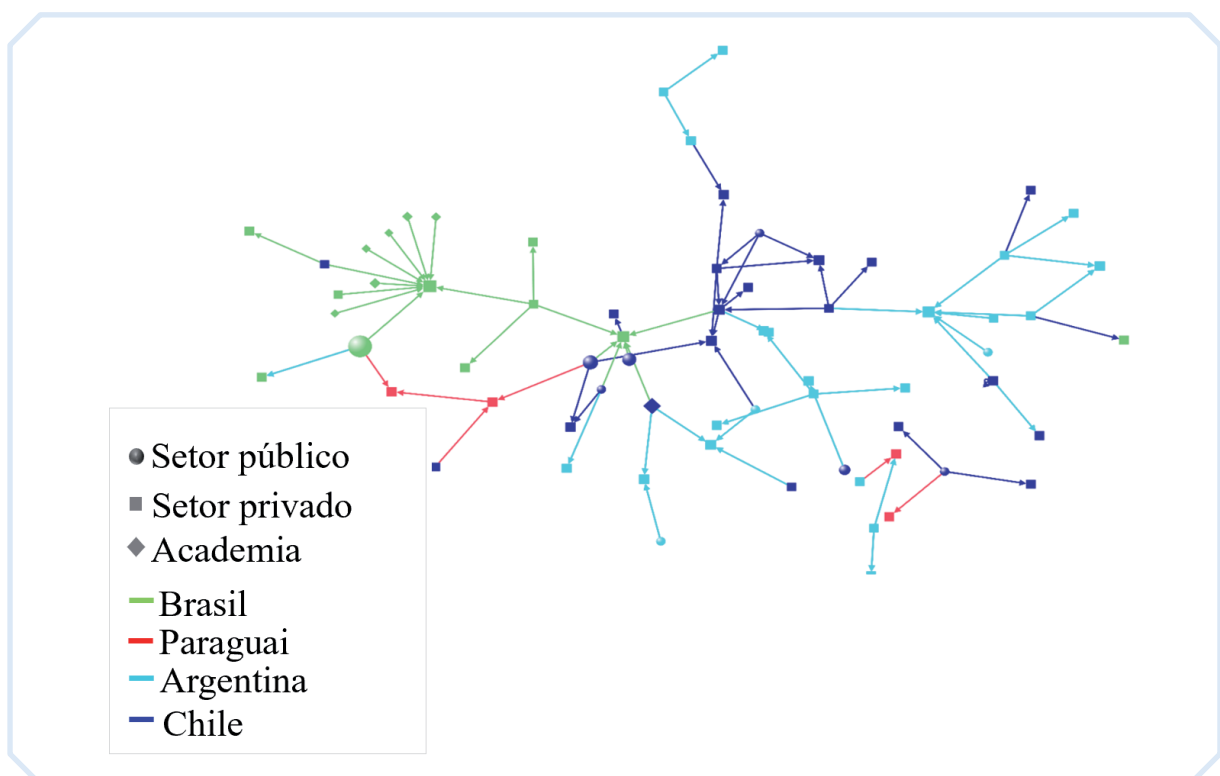
Elaboração dos autores.

TEXTO para DISCUSSÃO

A participação do setor privado neste projeto é escassa. A figura 10 mostra uma rede linear com pouca articulação entre os atores e menor participação no Paraguai e no Brasil.

Claramente, a coordenação é mais apreciada entre os atores estatais ou atores do governo local (...). Do ponto de vista do setor privado, vimos na reunião de ontem (Seminário-Lançamento do projeto FIC-R) que há um convite para uma aproximação, pelo menos por parte das mesas-redondas regionais de Antofagasta, estamos vendo que os atores empresariais são mais difíceis no fundo, (...) porque o ator empresarial procura que o investimento geralmente tenha um retorno a curto prazo (...) (ator acadêmico, Chile).

FIGURA 10
Rede de atores do setor privado no CRB



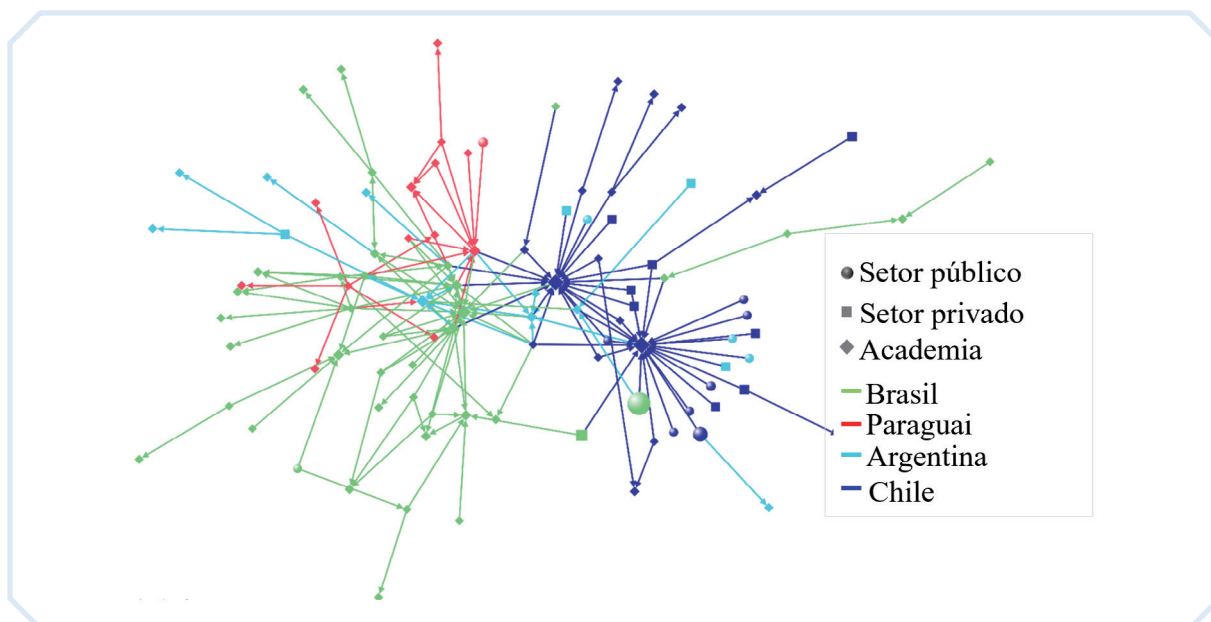
Elaboração dos autores.

O desafio que enfrentamos hoje é precisamente que o mundo empresarial se torne parte deste projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico (ator público regional, Chile).

No setor acadêmico, encontramos uma rede mais densa, com maior participação de atores nos quatro países. Entretanto, a interação entre eles ainda se caracteriza por laços entre aqueles do mesmo país, com exceção da Argentina, onde a participação do setor acadêmico é menor, mas com maiores interações com os atores dos quatro países (figura 11). Uma explicação possível para esta maior densidade refere-se ao fato de que os atores deste setor estão mais inclinados a responder a pesquisas para fins acadêmicos do que os funcionários públicos ou privados. Entretanto, essa “inclinação favorável” (e até mesmo a divulgação da pesquisa aos seus pares) para responder às pesquisas indica que estão conscientes do papel do CRB e, portanto, como proposta, é necessário que o corredor seja amplamente divulgado e entendido como um projeto de tripla importância: nacional, regional e global.

As universidades devem ser coordenadas através de redes de colaboração em assuntos comerciais e logísticos, a fim de fornecer-lhes assistência técnica, e por isso devemos trabalhar mais nestes pilares da governança (ator privado, Chile).

FIGURA 11
Rede de atores do setor acadêmico do CRB



Elaboração dos autores.

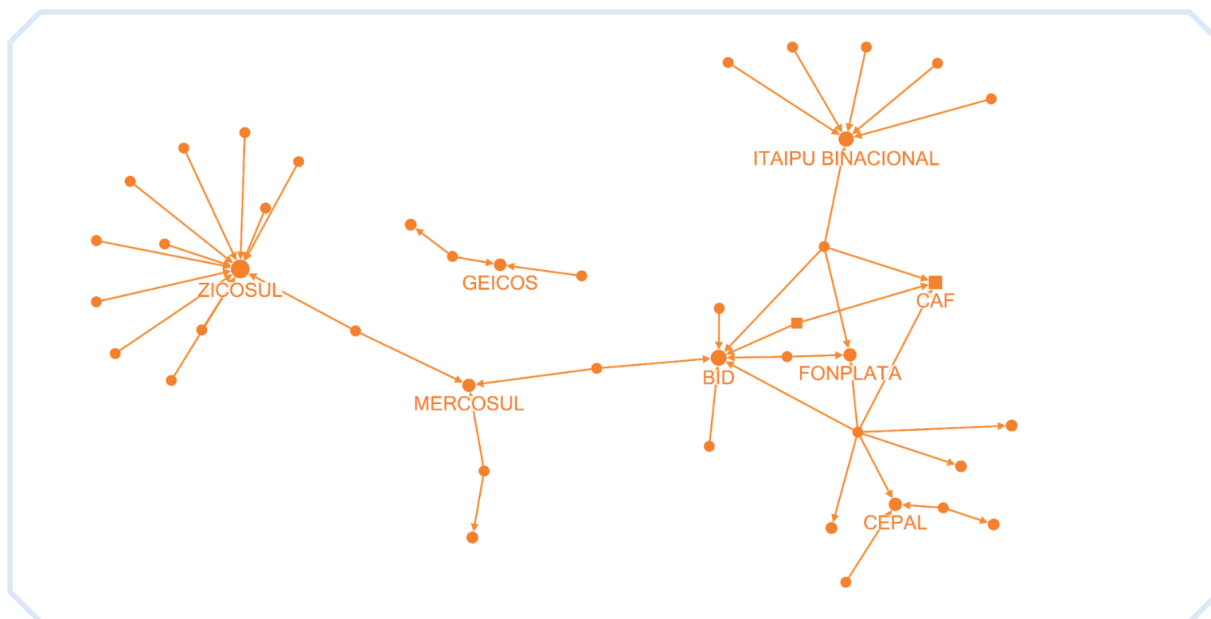
Um aspecto de ameaça é a governança do corredor. (...) É muito importante que o setor privado seja muito diligente em participar da governança do corredor, e também que as universidades participem e incentivem o setor público a fazer seu trabalho (ator privado, Chile).

As débeis vinculações entre os atores de diferentes nacionalidades revelam a necessidade de que atores-chave atuem como uma ponte entre um país e outro. A predominância de ligações entre atores da mesma nacionalidade se explica pela percepção compartilhada de que o corredor beneficiará o território em questão, ou seja, existe uma visão nacional do corredor, apesar de seu caráter regional, que está inserida em uma perspectiva global.

Outro aspecto a considerar são os vínculos com organizações internacionais, dada a dimensão nacional-regional-global do CRB. Em termos da participação de organizações internacionais (multilaterais e bilaterais) neste corredor, encontramos instituições como Zicosul, Itaipu Binacional, Mercosul, BID, Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), CAF, Fonplata e Geicos. No entanto, esta rede não é muito densa e há pouca articulação entre estas instituições (figura 12). O resultado é congruente com a gestão do corredor, que, como mencionado, é uma iniciativa amplamente promovida pelos governos nacionais dos quatro países participantes. Entretanto, instituições como Zicosul e Itaipu Binacional estão diretamente relacionadas com a área de influência desta iniciativa, bem como com seus objetivos, razão pela qual, de acordo com os resultados, são identificadas como organizações-chave para o desenvolvimento do corredor. Enquanto isso, o BID apoiou o CRB com cooperação técnica, como a assistência técnica (RG-T1130) para financiar o Plano Cidades Sustentáveis Carmelo Peralta.

No centro dessa rede estão os bancos de desenvolvimento, que desempenham um papel fundamental no financiamento de projetos de infraestrutura regional, como apoiar eventos e/ou reuniões de autoridades do CRB, financiar estudos e parte das obras. O Fonplata aprovou um financiamento de US\$ 354 milhões para um dos trechos do CRB que atravessa o Paraguai: Projeto de Melhoria e Pavimentação da Rodovia PY-15, Trecho Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo e Acesso a Mariscal Estigarribia no Departamento de Boquerón, República do Paraguai. De acordo com a ficha do projeto Pavimentación Carmelo Peralta-Loma Plata, da IIRSA, que não foi atualizada desde 2018, a reabilitação e a pavimentação do trecho Carmelo Peralta (km 160)-Loma Plata – de 255 km – estão em processo de financiamento pelo CAF. O financiamento deste trecho procura resolver o déficit de infraestrutura rodoviária na região oeste do Paraguai – que historicamente tem limitado seu desenvolvimento econômico e produtivo –, melhorar o trânsito de cargas por meio do território paraguaio e a competitividade da produção na região, diversificar os corredores logísticos, melhorar a travessia de fronteiras e, conseqüentemente, desenvolver conexões modais com Argentina, Brasil e Chile.¹⁰

10. Disponível em: <<http://bit.ly/3Kj2ZkH>>.

FIGURA 12**Rede de organizações internacionais do CRB**

Elaboração dos autores.

A Zicosul foi impulsionada por governos subnacionais e tem como um de seus objetivos a implementação de corredores bioceânicos para proporcionar desenvolvimento local e projeção para a Ásia-Pacífico (Hourcade e Oddone, 2012). Os governos subnacionais que compõem a Zicosul compartilham a característica comum de serem economias periféricas em relação aos centros econômicos nacionais e intra-Mercosul (todos os países da Zicosul fazem parte do Mercosul como Estado-parte ou Estado associado), nos quais os corredores bioceânicos são de relevância estratégica para impulsionar seu crescimento econômico (Carlino e Veiravé, 2011). Em comparação com outras organizações internacionais mencionadas neste estudo, a Zicosul recebe o maior número de menções na rede de atores. O Geicos, que é mencionado como um organismo-chave nesta iniciativa, não pode ser considerado um organismo internacional em si, mas sim uma iniciativa promovida por grupos empresariais em 1973 que antecede a Zicosul, cujo objetivo é precisamente promover projetos de infraestruturas a fim de melhorar as condições comerciais por meio do acesso ao Atlântico, pelos rios Paraguai-Paraná, e desenvolver um núcleo para operações de exportação e importação mediante acesso ao Pacífico (Carlino e Veiravé, 2011).

A Itaipu Binacional é uma entidade pública, com direitos e obrigações iguais, para o desenvolvimento hidrelétrico do Brasil e do Paraguai. Sua parte paraguaia financiará a

TEXTO para DISCUSSÃO

ponte entre Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai) por US\$ 102,6 milhões, e será construída pelo Consórcio PY-BRA (formado pelas empresas Tecnoedil, Paulitec e Cidade). Por sua vez, o lado brasileiro financiará a ponte entre Foz do Iguaçu (Paraná, Brasil) e Presidente Franco (Paraguai), cuja rota Estrada Boiadeira (BR-487) ligará a Porto Murtinho – o que reitera a característica de complementaridade entre as obras de infraestrutura e o grau de importância que esta entidade tem para a materialização do CRB em suas infraestruturas duras.

O Mercosul foi estabelecido em 1991 pelo Tratado de Assunção, com o objetivo de promover a integração entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, com vistas à formação de um mercado comum. O bloco regional faz parte do Eixo Mercosul-Chile na IIRSA, e em 2022 foi criado o Subgrupo de Trabalho no 14 – Infraestrutura Física para promover “a integração produtiva e logística tanto na região como em relação aos principais destinos das exportações do Mercosul” (Consejo..., 2022, tradução nossa). Além disso, a implementação do CRB está diretamente ligada à aproximação entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico.

A Aliança do Pacífico é formada por Chile, Colômbia, México e Peru. Ao contrário do Mercosul, não tem seu próprio grupo técnico para discutir a integração da infraestrutura, de modo que ela é tratada no grupo técnico de “Agência de Promoção”. De acordo com Cortés (2018), os países da Aliança do Pacífico têm diferentes níveis de competitividade, os quais estão relacionados a investimentos em infraestrutura. O que se observa na Colômbia e no México é uma concentração em torno das capitais e em direção aos Estados Unidos (no caso do México); no Peru, nos últimos anos, foram feitos maiores investimentos em infraestrutura devido à sua vantagem costeira, apesar da dificuldade em relação à sua topografia (caso semelhante ao da Colômbia), enquanto o Chile se posiciona como o melhor país integrado na multimodalidade em infraestrutura de transporte (Cortés, 2018).

Finalmente, a CEPAL é a comissão das Nações Unidas responsável por contribuir para o desenvolvimento econômico e social da América Latina e do Caribe. Com seus estudos e relatórios para promover a integração regional, o órgão destaca o papel dos corredores bioceânicos a fim de alcançar o aprofundamento do comércio intrarregional – ainda mais necessário para a recuperação da economia pós-pandemia da covid-19. Seu papel, portanto, é apoiar os corredores bioceânicos mediante estudos e relatórios especializados sobre o comércio intrarregional na América Latina.

3.5 Participação de pares de países no CRB

Segundo Hope e Cox (2015, p. 43, tradução nossa), “a economia política dos países vizinhos que compartilham uma iniciativa de corredor pode ser melhor alinhada se os países tiverem interesses e estratégias de desenvolvimento conjunto pelo menos para as áreas atendidas pelo corredor”. Seguindo esta ideia, o objetivo desta subseção é analisar como são as relações bilaterais dos países que compartilham a iniciativa CRB e responder a perguntas sobre estruturas de colaboração transfronteiriça desenvolvidas no passado em estudos de corredor (Arnold, 2006; Kunaka e Carruthers, 2014).

- Quais são as características da colaboração bilateral em torno do CRB?
- Quais são os desafios, restrições ou oportunidades para a colaboração?

3.5.1 Brasil-Argentina

As relações bilaterais entre Brasil e Argentina se fortaleceram desde 1990 e resultaram na consolidação de uma parceria estratégica em nível bilateral e regional, que se expressa na superação de rivalidades, no aumento da interdependência econômica, na criação do Mercosul e da Unasul, no aumento das reuniões bilaterais e das viagens presidenciais (Candeas, 2017; Barros *et al.*, 2022).

Entretanto, desde 2020 a relação bilateral tem enfrentado desafios como a queda de 60% nas transações comerciais, o declínio da participação da Argentina no comércio exterior do Brasil, o aumento da participação da China e da região asiática na América do Sul e as dificuldades de coordenar uma agenda positiva no Mercosul (Barros *et al.*, 2022). No período 2000-2021, a Argentina ocupou o primeiro lugar no número de reuniões bilaterais entre os presidentes brasileiros e seus pares sul-americanos. Entretanto, nos últimos dois anos, a relação bilateral tem sido afetada por divergências sobre a Tarifa Externa Comum do Mercosul e pela falta de afinidade política entre seus presidentes (Barros, Gonçalves e Samurio, 2022).

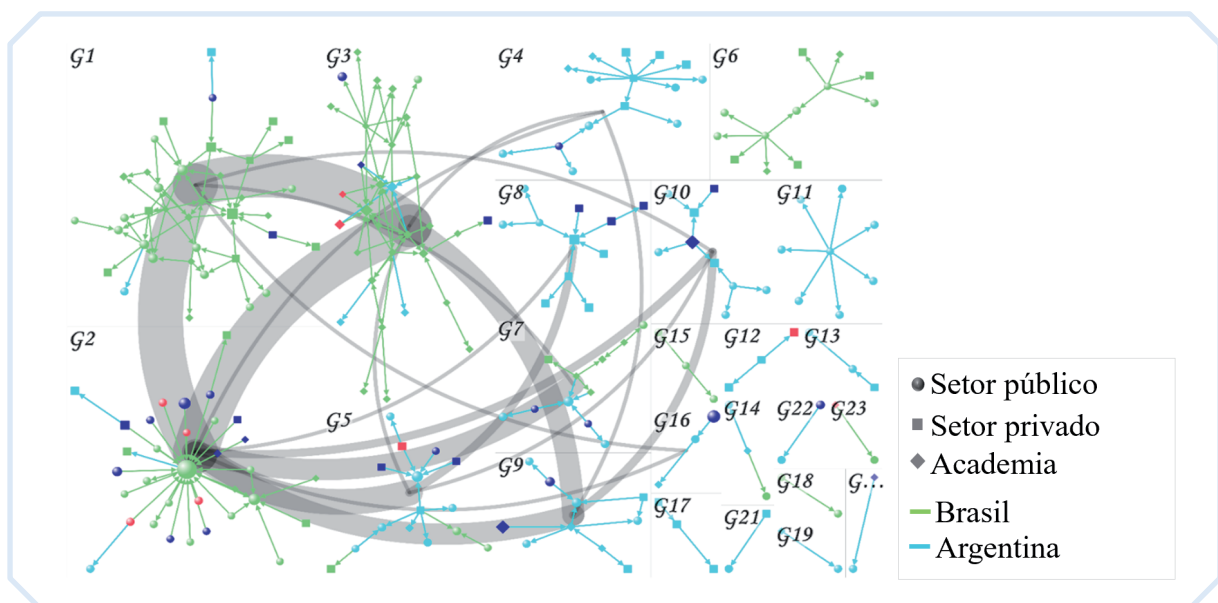
Os desafios da relação bilateral também podem ser vistos na rede de atores do CRB classificada pela interação entre atores do Brasil e da Argentina. Como pode ser visto na figura 13, as interações entre os atores destes dois países são escassas. Por exemplo, nos *clusters* 1 e 2, 90% das interações são entre atores brasileiros e de outros países (nós azul escuro e vermelho). Os *clusters* 3 e 7 são os únicos que concentram atores argentinos e brasileiros, no entanto, no *cluster* 3 (32 atores) há 75% de atores brasileiros e 9% de argentinos. Do número total de atores neste grupo, 91% são do

TEXTO para DISCUSSÃO

setor acadêmico. O *cluster* 7 (onze atores) é composto por 55% de brasileiros e 27% de argentinos. Este *cluster* é mais diversificado por setor, pois 36% são acadêmicos; 27%, públicos subnacionais; 27%, públicos nacionais; e 9%, do setor privado. Em termos gerais, observa-se que a ligação entre os atores desses dois países em torno da coordenação do CRB é realizada por acadêmicos que fazem parte da Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (Unirila) (rede de universidades do CRB), cujos interesses estão focados em contribuir com diferentes áreas (comércio, turismo, custos de transporte e logística, desenvolvimento regional etc.) na pesquisa de integração comercial no Cone Sul pelo corredor.

FIGURA 13

Relações bilaterais sobre a coordenação do CRB entre Brasil e Argentina



Elaboração dos autores.

A escassa relação entre os atores nacionais e subnacionais desses dois países poderia implicar várias limitações para o funcionamento do corredor, entre elas: i) barreiras para o desenvolvimento de negócios e vínculos produtivos entre empresários dos dois países; e ii) como ambos têm litoral atlântico, haveria competição entre os portos que servirão de porta de entrada para a conexão com o Pacífico. Como demonstrado, o discurso presidencial argentino deu prioridade ao Corredor Bioceânico NOA-Centro e ao Corredor Bioceânico por meio do Cristo Redentor, ambos receberam investimento internacional – principalmente da China. Entretanto, é importante ter uma visão abrangente dos corredores bioceânicos na América do Sul, que devem ser vistos como complementares.

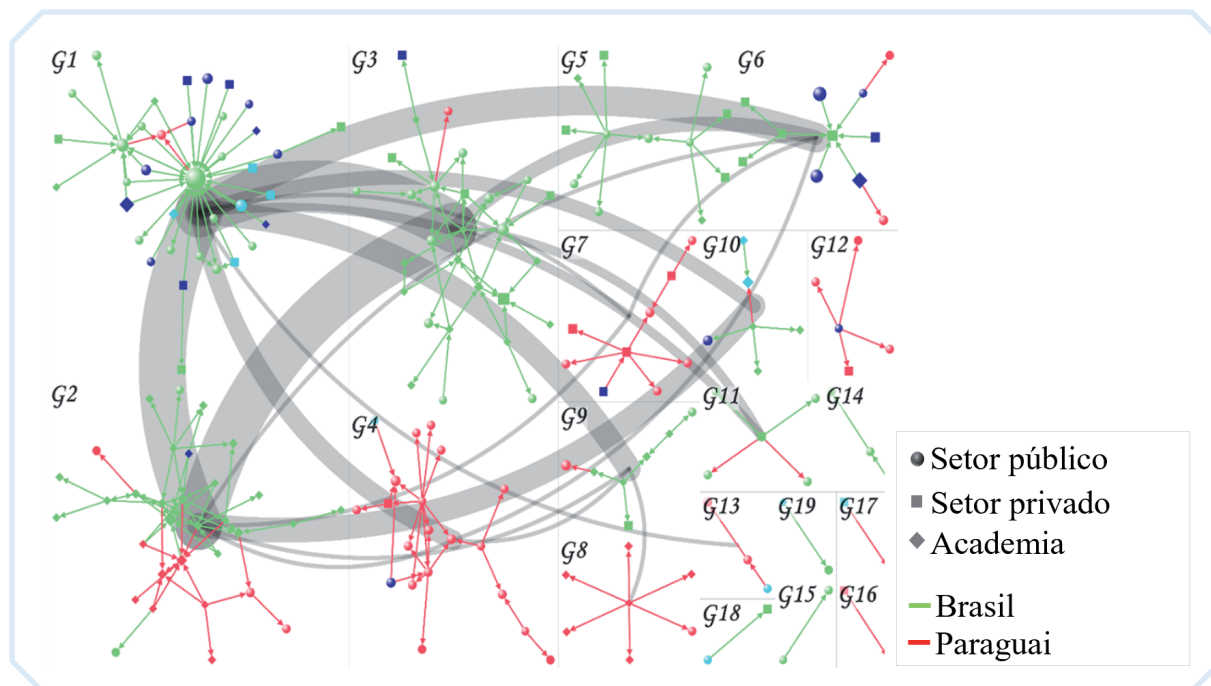
3.5.2 Brasil-Paraguai

A relação Brasil-Paraguai para o CRB se desenvolve em dois níveis: i) presidencial; e ii) presidencial-regional, com uma forte ênfase na figura do presidente paraguaio. Quanto ao primeiro nível, há maior afinidade política entre os presidentes paraguaio e brasileiro, que culminou em dez reuniões bilaterais no período 2019-2021 (Barros, Gonçalves e Samurio, 2022) e a priorização de temas na agenda bilateral: o CRB, a Ponte de Integração, a revisão do Anexo C do Tratado de Itaipu, a cooperação em segurança e a luta contra o crime transnacional (Embajador..., 2022).

No segundo nível, destacam-se as reuniões entre o presidente paraguaio, Mario Abdo Benítez, e o ex-governador de Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja (2015-2022). As reuniões abordaram o andamento das obras de conectividade (Peres, 2021), assim como a assinatura do contrato para a construção da ponte que ligará as cidades de Carmelo Peralta, no Departamento de Alto Paraguai, a Puerto Murtinho, no estado de Mato Grosso do Sul, financiada pela Itaipu Binacional (Puente..., 2021).

Do lado paraguaio, o CRB permitirá ao país ser “a interconexão da América do Sul através da Rota PY 09, que constitui o Corredor Bioceânico da Região Oeste (Chaco); o Corredor Agroindustrial (Rota do Leite); a Ponte Heroes del Chaco e a duplicação do trecho Ponte Remanso-Puerto Falcón” (Puente..., 2021, tradução nossa). Do lado brasileiro, foi enfatizado que o CRB trará maior competitividade ao estado de Mato Grosso do Sul e ao Centro-Oeste brasileiro. De acordo com Santos (2021), o Centro-Oeste exportará 68% de sua produção para países asiáticos, uma vez que o CRB encurtará distâncias e reduzirá os custos de frete em até 35%, integrando definitivamente os quatro países não só economicamente, mas também cultural e turisticamente.

A relação bilateral entre Brasil e Paraguai envolve a coordenação de investimentos em infraestrutura com a construção da ponte que liga Porto Murtinho ao Chaco paraguaio (Siqueira, 2022). Entende-se que esta construção é essencial para viabilizar o CRB e assim fortalecer as relações bilaterais entre os quatro países (Barros *et al.*, 2020). Entretanto, esta coordenação e este objetivo compartilhado não são claramente observados na rede de atores. Na figura 14, mostramos a interação entre os atores desses dois países. O *cluster 2* (33 atores) é o único com interações bilaterais, ou seja, 64% dos brasileiros e 30% dos paraguaios. No entanto, este agrupamento é definido por 82% dos atores acadêmicos. Nos outros *clusters*, as interações são definidas por nacionalidade, ou seja, *cluster* de atores brasileiros ou *cluster* de atores paraguaios. No nível externo (entre *clusters*), são observadas interações entre atores nacionais (ambos os países), subnacionais (Brasil) e acadêmicos do setor público.

FIGURA 14**Relações bilaterais sobre coordenação do CRB entre Brasil e Paraguai**

Elaboração dos autores.

Essa rede tem algumas vantagens e desvantagens. Quanto à primeira, existe uma interação entre os atores de ambos os países que favorece a coordenação em torno do avanço e desenvolvimento do corredor. Entretanto, hoje essas relações são caracterizadas pela interação entre acadêmicos, que não têm o poder ou os recursos para fazer os investimentos necessários e coordenar acordos institucionais, mas sim para apoiar estudos sobre o projeto, assim como ações de divulgação e coordenação de atividades.

3.5.3 Chile-Paraguai

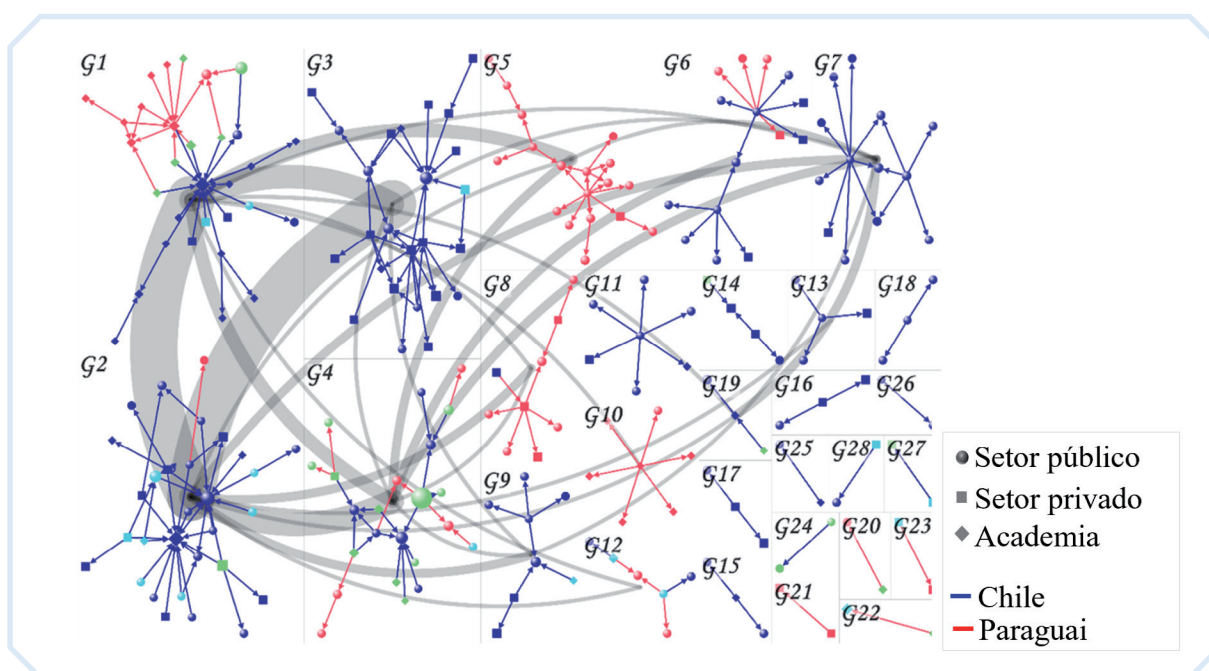
O CRB tem sido um tema constante na relação bilateral entre Paraguai e Chile, além de outras questões como a negociação do Acordo de Livre-Comércio e o cabo de fibra óptica submarino (Ministro Allamand, 2021). Foi enfatizado que a relação com o Chile serve ao “objetivo estratégico [que] é a Ásia através do Pacífico, e o Corredor Bioceânico tem que passar pelo Chile, portanto é um parceiro estratégico e aliado” (Ministro Acevedo, 2021, tradução nossa). Em setembro de 2021, os presidentes Sebastián Piñera (Chile) e Mario Abdo Benítez (Paraguai) realizaram uma reunião em Assunção (Paraguai) para discutir o progresso do Corredor Bioceânico, na qual o presidente paraguaio expressou seu interesse em se juntar ao Projeto de Cabo Submarino de Fibra Óptica

Humboldt.¹¹ Posteriormente, os ministros das Relações Exteriores do Chile e do Paraguai realizaram uma reunião em Santiago (Chile) em dezembro de 2021, após a reunião bilateral entre os presidentes. Eles discutiram as questões de comércio, integração física e digital, com atenção especial ao cabo submarino (Paraguay..., 2021).

Em relação às relações bilaterais em torno do CRB, como mostrado na figura 15, o *cluster 1* agrupa atores do Chile e do Paraguai em 50% e 30%, respectivamente. Entretanto, 74% dessa interação é definida por atores do setor acadêmico (universidades). O *cluster 4* também concentra os laços entre os atores desses dois países, e é mais diversificado setorialmente, pois as relações incluem 54% de atores públicos nacionais, 22% de atores públicos subnacionais e 17% do setor privado.

FIGURA 15

Relações bilaterais sobre a coordenação do CRB entre Chile e Paraguai



Elaboração dos autores.

11. Disponível em: <<https://www.chile.gob.cl/paraguay/noticias/presidente-sebastian-pinera-realiza-visita-oficial-al-paraguay>>.

Em fevereiro de 2022, o presidente paraguaio fez uma visita oficial a Santiago (Chile) e com o presidente chileno “concordou com a importância de avançar na integração física regional, com ênfase especial no Corredor Bioceânico que ligará os países do Mercosul aos portos do norte do Chile e ao Projeto Humboldt de conectividade digital na região” (Comunicado..., 2022a, tradução nossa). O presidente paraguaio retornou a Santiago no mês seguinte para a cerimônia de posse do novo presidente chileno, Gabriel Boric, e os dois discutiram o progresso do Corredor Bioceânico, o Projeto Humboldt e o aprofundamento do Acordo de Complementação Econômica (ACE 35) (El presidente..., 2022).

3.5.4 Chile-Argentina

As relações bilaterais entre o Chile e a Argentina têm uma longa história de iniciativas de integração regional. Por exemplo, o Tratado de Paz e Amizade (1984) criou a Comissão Binacional para o desenvolvimento das ligações terrestres, portos e zonas de livre-comércio. Além disso, o Tratado de Maipú fortaleceu as relações subestatais nesta relação bilateral por meio da Reunião Binacional de Governadores Argentinos e Intendentes Chilenos da Fronteira Comum em 2011 (Alvarez, 2019). As relações chileno-argentinas foram consolidadas ao longo dos anos e são marcadas pela complementaridade (Villar, 2021).

A Argentina está em conversações com o Chile sobre várias iniciativas de corredores. Além do CRB, o desenvolvimento do Corredor Bioceânico de San Juan-Coquimbo também está na agenda bilateral, o que exige um esforço conjunto para orientar as políticas de desenvolvimento e a concepção de plataformas logísticas, integração produtiva e econômica, e desenvolvimento social e cultural (Díaz, 2019). Além disso, o controle integrado na passagem de San Sebastián, ao norte da Ilha Grande de Tierra del Fuego, foi discutido entre os ministros das Relações Exteriores do Chile e da Argentina durante a primeira visita presidencial de Alberto Fernández ao Chile em janeiro de 2021.¹² Os governadores de Salta, La Rioja, San Juan e Catamarca fizeram parte da delegação argentina e realizaram uma reunião com o ministro do Interior do Chile, durante a qual foi discutida a importância dos corredores bioceânicos e dos postos de fronteira, com ênfase nos trabalhos nos postos de Sico, Pircas Negras, San Francisco e Agua Negra (Sáenz, 2021).

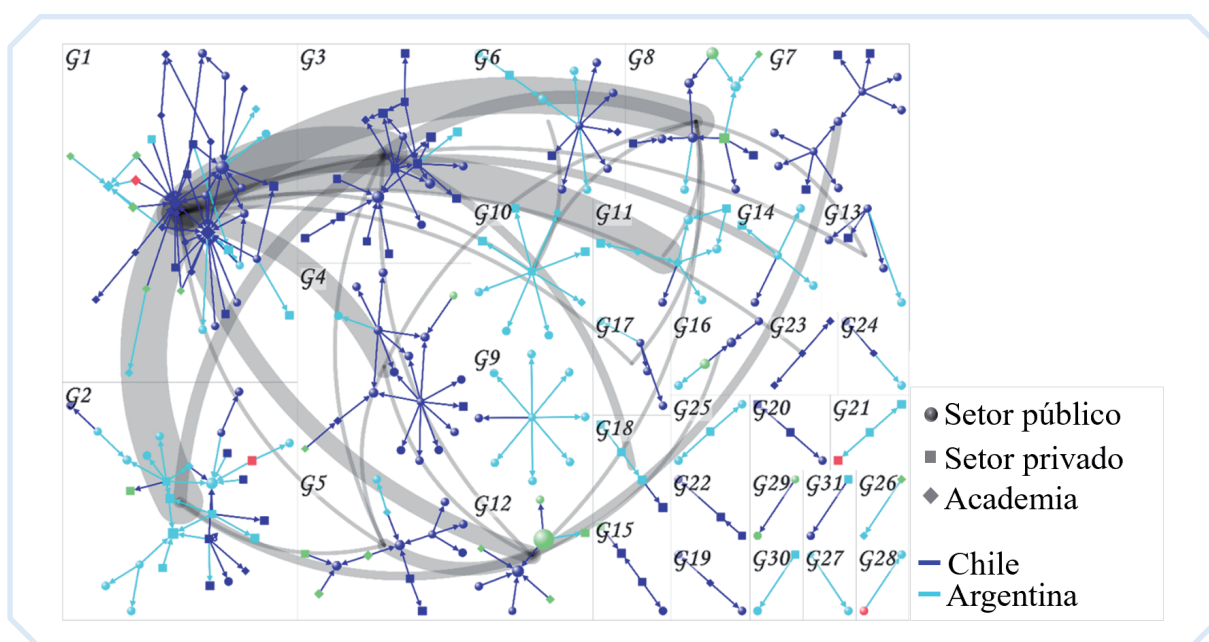
O CRB apresenta uma oportunidade de promover maior integração bilateral. Isto faz parte da perspectiva chilena de integração física com a Argentina na região norte a curto prazo, a fim de possibilitar sua inserção na região asiática, complementaridade

12. Disponível em: <<http://bit.ly/3zi32GS>>.

produtiva com a Argentina e com os países da América do Sul (Villar, 2021). Como as regiões chilenas do centro e sul do país podem acessar os portos do Atlântico pelas províncias de Buenos Aires e Rio Negro (Villar, 2021), o CRB pode fortalecer tanto as relações entre regiões e províncias do norte como o acesso ao Atlântico pelos portos brasileiros – intensificando também as relações bilaterais com aquele país.

Quanto às relações bilaterais observadas na rede de atores do CRB na figura 16, o Chile e a Argentina apresentam maiores interações *intracluster* e *intercluster*. Por exemplo, o grupo 1 (quarenta atores) reúne 60% de atores chilenos e 30% de argentinos. Este agrupamento é setorialmente heterogêneo, representando 50% de acadêmicos, 25% de atores subnacionais e 20% do setor privado. O *cluster* 2 também agrupa vínculos entre atores de ambos os países – 57% da Argentina e 43% do Chile –, com uma maior participação do setor privado (57%), seguido por uma participação de 20% de atores públicos subnacionais. A partir dos *clusters* 3 e 4, as relações *intracluster* concentram os vínculos mais nacionalizados. A maior interação entre estes dois países pode ser por causa da iniciativa Zicosul, bem como da longa trajetória diplomática entre eles com respeito aos corredores bioceânicos (Atlântico-Pacífico); portanto, há convergências entre o que é observado na figura 16 e o que observamos atualmente em nível de governos subnacionais e do setor privado.

FIGURA 16
Relações bilaterais sobre a coordenação do CRB entre Chile e Argentina



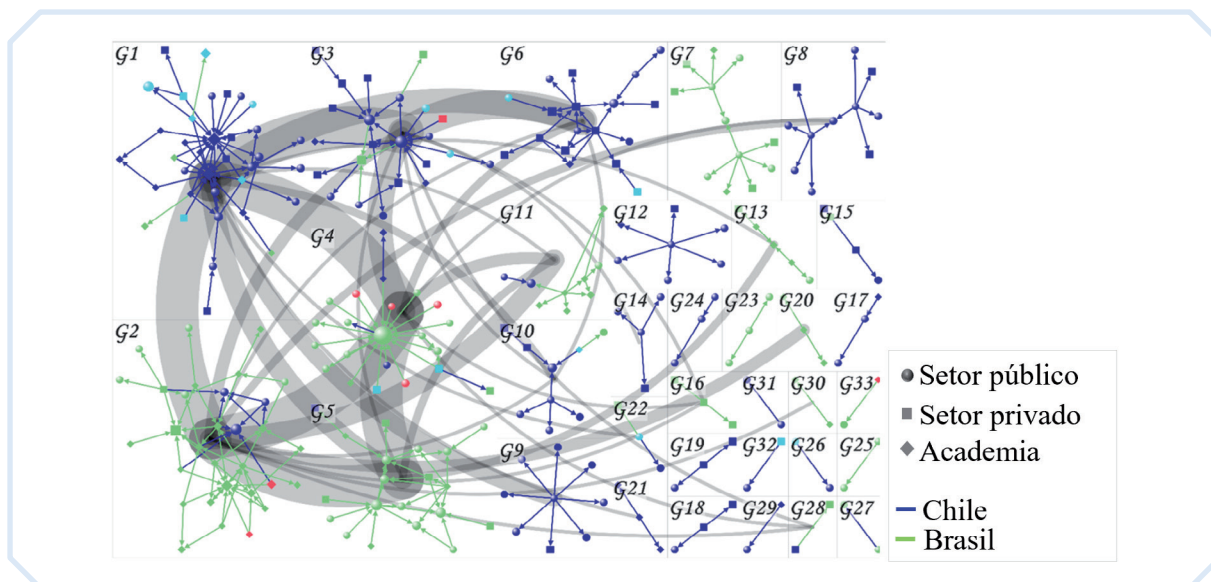
Elaboração dos autores.

3.5.5 Chile-Brasil

Desde a política de Convergência na Diversidade de 2014, promovida pelo Ministério de Relações Exteriores do Chile para aproximar os blocos da Aliança do Pacífico e do Mercosul, observou-se maior proximidade diplomática entre Brasil e Chile em questões comerciais (Acordo de Livre-Comércio assinado em 2018), Defesa (Mecanismo 2+2), coordenação regional (Aliança Mercosul-Pacífico, Grupo Lima e Prosul), infraestrutura física (Corredor Bioceânico) e infraestrutura digital (Projeto Cabo Submarino de Fibra Óptica Humboldt) (Borba Gonçalves, 2021).

Para o Chile, que aspira ser o país ponte entre a América Latina e a Ásia, a relação de cooperação com o Brasil na questão dos corredores bioceânicos é de importância estratégica (Artaza, 2007). Desde 2006, ambos os países têm promovido o Corredor Bioceânico por intermédio da Bolívia (Wehner, 2016). Para o Brasil, o Chile é o principal parceiro da Aliança do Pacífico para promover a aproximação com o Mercosul e o CRB foi o projeto de infraestrutura escolhido para promovê-la (Borba Gonçalves, 2021).

Quanto às relações bilaterais entre o Chile e o Brasil sobre a iniciativa CRB, a figura 17 mostra que os vínculos entre esses dois países são mais entre *clusters* que dentro de *clusters*. Especificamente, apenas o *cluster 2* (31 atores) agrupa vínculos entre atores de ambos os países, com 60% dos atores chilenos e 30% dos atores brasileiros. Este agrupamento representa 68% dos acadêmicos e 19% dos atores públicos subnacionais. A composição do resto dos grupos maiores é homogênea em termos de nacionalidade. Os *clusters 3, 6 e 8* concentram cerca de 80% dos atores chilenos, enquanto os *clusters 4, 5 e 7* concentram cerca de 85% dos atores brasileiros. Com relação aos vínculos intergrupais, observa-se uma interação maior entre os atores públicos nacionais e subnacionais de ambos os países e, em menor grau, entre os atores do setor privado.

FIGURA 17**Relações bilaterais sobre a coordenação do CRB entre Chile e Brasil**

Elaboração dos autores.

3.5.6 Paraguai-Argentina

A relação Paraguai-Argentina, considerando a sua relação fronteiriça, sobre o tema do CRB difere-se dos demais casos analisados. Apesar do fato de que eles compartilham fronteiras e, portanto, precisam de uma estreita coordenação para a realização de trabalhos nos postos de fronteira, uma prioridade clara do CRB é observada nos níveis subnacional e nacional no caso do Paraguai, enquanto na Argentina a prioridade é observada mais no nível subnacional. O que pode ser notado é que este assunto foi discutido primeiro entre o ministro das Relações Exteriores do Paraguai e os governadores das províncias do noroeste da Argentina e, posteriormente, entre os ministros das Relações Exteriores do Paraguai e da Argentina. Em setembro de 2021, o ministro das Relações Exteriores do Paraguai percorreu as províncias de Salta e Jujuy – províncias do CRB – para discutir a reabertura gradual das fronteiras e promover as relações entre o Paraguai e as províncias do noroeste da Argentina nas áreas de comércio, conectividade terrestre e aérea, turismo, iniciativas culturais, infraestrutura, desenvolvimento do corredor bioceânico e aspectos relacionados à segurança transfronteiriça (Canciller..., 2021; Canciller Acevedo..., 2021).

Em outra ocasião, o ministro das Relações Exteriores do Paraguai e o governador de Jujuy concordaram em promover uma reunião com o ministro das Relações Exteriores da Argentina e os governadores das províncias do norte da Argentina para discutir

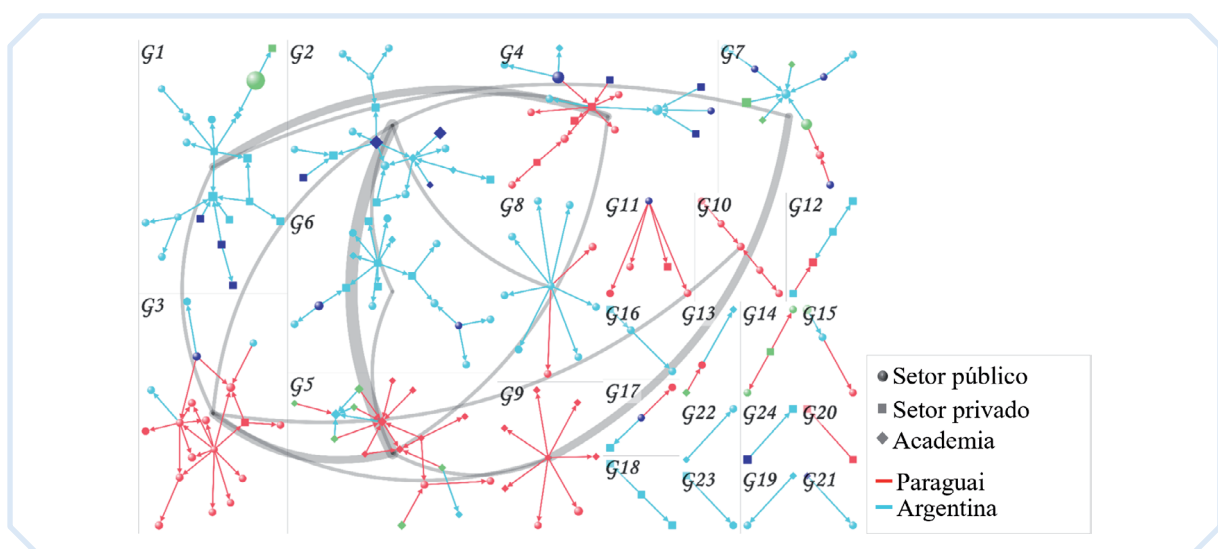
TEXTO para DISCUSSÃO

estes assuntos (Canciller Acevedo..., 2021). Para a reunião com o ministro das Relações Exteriores da Argentina, o ministro das Relações Exteriores do Paraguai destacou a “necessidade de maior proximidade entre as províncias fronteiriças relacionadas com o corredor bioceânico” e que “o governo de Salta é muito importante para ter uma conexão com nosso Ministério de Obras Públicas e Comunicações, a fim de preparar toda a logística” (Acevedo..., 2021). Entretanto, não houve nenhuma menção ao CRB na nota do Ministério das Relações Exteriores do Paraguai sobre a reunião desses ministros em outubro de 2021 (Acevedo y Cafiero..., 2021), nem no “Comunicado conjunto de los ministros de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay y de la República Argentina” em abril de 2022 (Comunicado..., 2022b).

Com relação à iniciativa CRB, a figura 18 mostra os vínculos entre os atores no Paraguai e na Argentina. Como se pode ver, as ligações intra e *intercluster* são mínimas. Os grupos 3, 4 e 5 representam atores de ambos os países; entretanto, o grupo 3, com dezoito atores, representa 78% dos paraguaios e apenas 17% dos argentinos. Os *clusters* 4 e 5 com dezessete atores mostram que os *links* são mediados por atores chilenos (*cluster* 4) e brasileiros (*cluster* 5). O *cluster* 4 concentra 47% de atores paraguaios, 35% chilenos e 18% argentinos. Destes atores, 35% são do setor privado, 29% do setor público nacional e 24% do setor público subnacional. O *cluster* 5 representa 53% de atores paraguaios, 35% brasileiros e 12% argentinos. Destes atores, 88% são acadêmicos e os 12% restantes são do setor público nacional. Com relação aos elos intergrupais, são observados elos mais fracos.

FIGURA 18

Relações bilaterais sobre a coordenação do CRB entre Paraguai e Argentina



Elaboração dos autores.

O Corredor Rodoviário Bioceânico não é um projeto estático, no qual se pode dizer que se constrói a estrada e acabou (ator público, Chile).

De acordo com um ator do meio acadêmico, “todas as relações de integração regional começam com o consenso dos líderes, é uma condição *sine qua non* para que a cooperação seja gerada”. Embora as interações entre os diferentes atores em torno da iniciativa do CRB sejam diferentes de um país para outro, o quadro 8 resume as principais conclusões em termos de características favoráveis e desfavoráveis.

QUADRO 8

Síntese das principais conclusões

	Características favoráveis	Características desfavoráveis
Geral	A rede reflete o estágio do ciclo de vida dos corredores em cada um dos países	Falta de envolvimento de atores privados para fornecer experiência em infraestrutura no processo de planejamento do CRB
	O setor acadêmico se destaca devido à articulação pela Unirila	Participação limitada de atores subnacionais
	Destaque para os laços bilaterais Brasil-Paraguai e Chile-Argentina	Vínculos multilaterais deficientes: nacionalização de vínculos
Brasil	A alta proeminência de um ator-chave facilita a comunicação entre outros atores	Pouco envolvimento do setor privado
	Alta interação no meio acadêmico: facilita o desenvolvimento de estudos técnicos	Deficiente articulação entre o setor público nacional e subnacional
	Alta participação do setor público nacional: facilita o investimento em infraestrutura dura	
Paraguai	Alta participação do setor público nacional: o CRB é uma prioridade para o governo central	Conexões por vínculos mais longos: limita a coordenação e o planejamento
		Ausência do setor público subnacional
Argentina	Alta participação do setor público privado e subnacional	Ausência do Estado nacional (gargalos institucionais)
		Rede de baixa densidade com vínculos mais longos
Chile	Alta coesão entre os atores-chave	Vínculo deficiente entre o setor público nacional e subnacional
		Baixa participação do setor privado

Elaboração dos autores.

4 PROPOSTA DE GOVERNANÇA INCLUSIVA PARA MELHOR GESTÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO CRB

Em geral, um corredor econômico compreende um conjunto de infraestruturas que ajudam a facilitar as atividades econômicas. Entretanto, sem instituições e uma estrutura de governança para resolver os aspectos de *software*, tais como instalações comerciais (regras, alfândega, tempo e custo gastos nas fronteiras), o *hardware* pode não funcionar eficientemente. Tanto os aspectos duros quanto os brandos que compõem um corredor precisam de uma intervenção drástica por parte dos governos e dos formuladores de políticas. Ao mesmo tempo, precisam de uma parceria estratégica para o desenvolvimento de políticas e um plano de ação para fomentar a cooperação, a integração e o desenvolvimento de novas atividades econômicas em torno desses projetos.

No contexto do CRB, desde 2016 está sendo estudada a viabilidade de estabelecer um mecanismo de governança para o corredor, no âmbito das reuniões do GT. É importante fortalecer o senso de colaboração, estimular a transparência e a coordenação das ações, sob o debate de que a infraestrutura física não é suficiente para garantir a eficiência logística. A implementação de medidas de governança, a adoção de práticas aduaneiras mais avançadas e inovadoras, uma maior interação entre os agentes econômicos locais e a participação de universidades em torno de um projeto de infraestrutura física são iniciativas propostas desde as primeiras reuniões do GT a fim de singularizar o processo de desenho do corredor (Ata, III Reunião do GT, outubro, San Salvador de Jujuy-Argentina). Entretanto, muitas das propostas não se concretizaram, incluindo a criação de um mecanismo de governança composto por um comitê governamental, um comitê diretor e um mecanismo de apoio, com quatro programas temáticos (GTs): i) gestão e coordenação de fronteiras; ii) infraestrutura; iii) desenvolvimento produtivo; e iv) universidades, proposto em 2017. Entretanto, cinco anos depois, este mecanismo de governança para a realização do projeto e a superação de resistências em sua implementação não foi alcançado. Além disso, outros compromissos e propostas que foram estabelecidos, mas não foram cumpridos, incluem:

- elaborar um modelo de facilitação de fronteiras capaz de reduzir os tempos de trânsito, melhorar a logística, acelerar o processamento aduaneiro e estimular a formação de cadeias de produção regionais (I Reunião do GT, maio de 2016, Antofagasta-Chile);
- implementar um Plano Territorial de Integração Bioceânica (PTIB) para a unificação dos controles fronteiriços; a melhoria da infraestrutura física e

- social; e o desenvolvimento de programas de gestão, informatização e controle (I Reunião do GT, maio de 2016, Antofagasta-Chile);
- elaborar uma proposta de Agenda Aduaneira Comum para uso exclusivo no corredor, como parte de um plano piloto de facilitação de trânsito entre os quatro países (III Reunião do GT, outubro, San Salvador de Jujuy-Argentina);
 - criar a Rede Empresarial do CRB a fim de fortalecer os vínculos e parcerias público-privadas para melhorar a implementação do projeto (V Reunião do GT, 3 de novembro de 2017, Antofagasta-Chile);
 - definir um Modelo de Gestão de Fronteiras entre Paraguai e Brasil e Paraguai e Argentina (VI Reunião do GT, junho de 2018, Salta-Argentina);
 - designar pontos focais responsáveis por cada uma das mesas de trabalho do GT do CRB (VII Reunião do GT, abril de 2019, Assunção-Paraguai); e
 - realizar uma reunião de negócios sobre cadeias produtivas e investimentos recíprocos (VIII Reunião do GT, agosto de 2019, Campo Grande-Brasil).

Esse contexto de compromissos não cumpridos e os resultados apresentados na seção anterior mostram a necessidade urgente de uma estrutura de governança para a coordenação e gestão do corredor. O objetivo desta seção é propor um modelo de governança (figura 19, mais à frente) para a coordenação e gestão do corredor, baseado na identificação das dificuldades atuais para a coordenação nacional e subnacional, pública e privada, multissetorial e transfronteiriça. Esta proposta reúne os seguintes pontos:

- modelo de coordenação para a cooperação regional do CRB (monitoramento e controle);
- dilema do ator-chave (*stakeholders*);
- promoção do CRB; e
- integração de duas novas mesas: desenvolvimento social e ambiental, e segurança fronteiriça.

O principal argumento desta seção é que o desenvolvimento real e futuro da iniciativa do CRB exigirá que as principais partes interessadas se envolvam amplamente, não apenas com o setor privado para desencadear maiores níveis de atividade comercial na região Centro-Oeste da América do Sul, mas também com outros setores que deveriam trazer agendas adicionais para a discussão, incluindo o desenvolvimento social

e ambiental a partir de uma perspectiva de sustentabilidade e qualidade de vida, bem como questões relacionadas à segurança transfronteiriça ao longo do corredor. Além disso, o compromisso político tanto dos Estados nacionais quanto subnacionais também será fundamental para garantir que o apoio do topo para a base e a elaboração de políticas baseadas no local, em termos de investimento e alinhamento com outras prioridades políticas, estejam presentes.

4.1 Modelo de coordenação para a cooperação regional do CRB

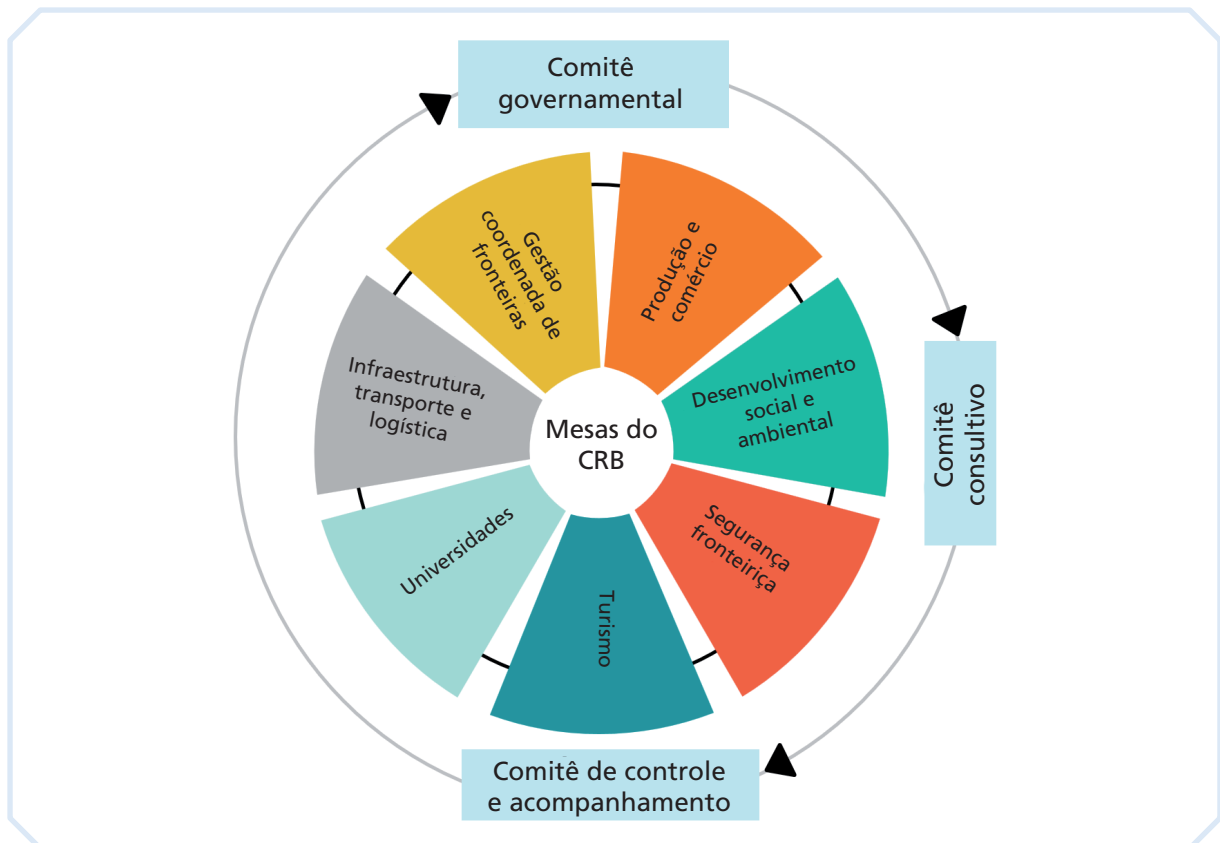
Os resultados desta pesquisa têm mostrado como os diferentes atores e setores se articulam em torno da iniciativa CRB. Foi observado que: i) há uma acentuada desarticulação entre o Estado nacional e o subnacional, que é mais predominante na Argentina e no Paraguai que no Chile e no Brasil; ii) não há articulação entre os atores na Argentina e no Paraguai (núcleo do CRB); iii) há desarticulação entre os setores público e privado; iv) há pouca participação do setor privado; e v) há menos participação de organizações internacionais. Assim, propõe-se a seguinte estrutura de governança.

4.1.1 Definir uma coordenação clara para a cooperação regional do CRB com a participação de atores dos setores público nacional, subnacional, privado e acadêmico dos quatro países

Adotando a proposta discutida em 2017 sobre um modelo de governança, propomos um comitê governamental, um comitê consultivo e um mecanismo de apoio (mesas de trabalho). Propõe-se definir, primeiro, as funções e as responsabilidades de cada comitê; segundo, uma participação multissetorial e quadripartite em ambos os comitês; terceiro, a definição de um período e políticas de seleção para assumir essas posições; e, quarto, a definição de um comitê de controle e acompanhamento (figura 19). É importante que para cada comitê sejam discutidas e definidas as funções e o grau de independência de cada um.

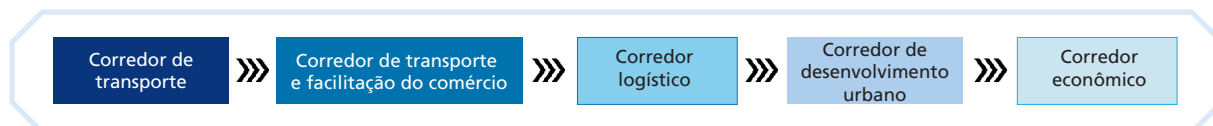
Com o órgão organizador (comitês), as mesas do GT do CRB (mecanismo de apoio) também devem ter uma coordenação e um secretariado, que devem acompanhar os compromissos assinados em cada reunião e monitorar as ações propostas para o desenvolvimento do corredor. Neste sentido, a coordenação e o secretariado devem ser compartilhados por dois países e, como no caso dos comitês, a duração do mandato para estes cargos deve ser definida.

FIGURA 19
Modelo de governança para o CRB



Elaboração dos autores.

De acordo com Srivastava (2011), os corredores são projetos de longo prazo e dinâmicos que podem evoluir da seguinte forma: etapa 1 – corredor de transporte; etapa 2 – corredor de transporte e facilitação do comércio; etapa 3 – corredor logístico; etapa 4 – corredor de desenvolvimento urbano; e etapa 5 – corredor econômico (figura 20). Portanto, uma estrutura de governança deve responder não apenas à necessidade de uma cooperação regional clara em torno do corredor, mas também às necessidades que surgem ao longo do tempo para coordenar cada uma das ações sobre investimentos em infraestrutura, a unificação das regras de trânsito e a facilitação de acordos para os fluxos comerciais e turísticos na região, pensando em ações e/ou políticas que sejam complementares a este projeto e favoreçam o desenvolvimento das regiões envolvidas. Portanto, a governança deste projeto deve ser suficientemente forte ou estável para que o CRB se materialize e passe para outras etapas de desenvolvimento.

FIGURA 20**Etapas do desenvolvimento de um corredor**

Fonte: Srivastava (2011).

Elaboração dos autores.

4.1.2 Rede empresarial

De acordo com Kunaka e Carruthers (2014, p. 23, tradução nossa), “a representação multissetorial e a participação do setor privado são condições *sine qua non* para o sucesso do comércio e dos corredores de transporte. Um corredor é, portanto, uma estrutura espacial para superar a fragmentação dos limites legais, institucionais, físicos e práticos”.

Os resultados da pesquisa mostraram que atualmente há pouco envolvimento do setor privado nesta iniciativa. Por esta razão, a proposta de criar uma rede empresarial CRB deve ser retomada e tornada efetiva, a fim de fomentar a associatividade entre os empresários da região e as relações de confiança como um instrumento para construir relações comerciais eficazes ao longo do corredor.

4.1.3 Fortalecer os vínculos públicos nacionais e subnacionais

Como Kunaka e Carruthers (2014) apontam: corredores requerem “colaboração” no mais alto nível de tomada de decisões e “cooperação” entre ministérios, governos nacionais e subnacionais, e atores privados. Entretanto, os resultados deste estudo mostraram que existe uma estreita relação e colaboração entre “os extremos”, ou seja, entre o lado Atlântico (Brasil) e o lado Pacífico (Chile), o que pode ter um efeito colateral para “o meio” – no caso das relações fronteiriças Brasil-Paraguai e Chile-Argentina –, mas há fraquezas no centro, ou seja, Argentina-Paraguai e também Argentina-Brasil. Considerando a região fronteira Argentina-Paraguai e por onde passam trechos do CRB, os vínculos entre os dois países são baixos e, além disso, os vínculos entre os níveis provincial-nacionais também são baixos, principalmente na Argentina. Portanto, propomos que a composição das mesas de trabalho garanta a participação de um representante do nível subnacional mais um representante do governo nacional e a coordenação conjunta de uma das mesas-redondas, por exemplo, com representantes da Argentina-Paraguai e Argentina-Brasil.

Além disso, duas outras estratégias são propostas: a primeira tem a ver com a articulação entre os atores-chave e como tornar a informação disponível a todos. A segunda está orientada para a criação de duas novas mesas de trabalho: uma sobre desenvolvimento ambiental e social, cujo objetivo é discutir a gestão ambiental do corredor a partir de uma perspectiva de sustentabilidade, desigualdades territoriais, desenvolvimento social e empregabilidade, e a perspectiva de gênero e dos povos indígenas; e outra sobre segurança fronteiriça, em que se propõe discutir questões de cooperação para segurança transfronteiriça, acordos para migração segura e controle da criminalidade, tráfico humano, tráfico ilícito etc.

4.2 Stakeholders: o “dilema do ator-chave”

Algumas das preocupações mais frequentes coletadas pela pesquisa foram relacionadas a: i) instabilidade política na região; ii) falta de relações oportunas e positivas com as comunidades nativas dos trechos pelos quais o corredor passa, especialmente no Brasil, Paraguai, Argentina e Chile; iii) dependência de questões políticas regionais que impedem o progresso do projeto e o abandono das relações multilaterais; iv) prioridades nacionais diferentes das regionais; e v) mudanças de governo e interesses divergentes nas políticas de integração regional. Além disso, os resultados mostraram que as relações entre os atores nos diferentes países são relativamente menores e que, particularmente no Brasil e no Chile, há um maior número de atores que concentram as interações e conexões com outras partes da rede de corredores, enquanto na Argentina e no Paraguai o número e a capacidade dos atores-chave são menores. De acordo com isso e com as preocupações levantadas pelas partes interessadas, é importante considerar a seguinte situação (hipotética): como evitar que o projeto fique desarticulado se alguns atores-chave deixarem de participar da iniciativa?

Em resposta a essa pergunta, e considerando que as redes são constituídas a partir dos contatos estabelecidos entre indivíduos, propõe-se, em primeiro lugar, criar um banco de dados com as informações de cada um dos atores participantes desta iniciativa e torná-lo disponível em um repositório *web*, no qual outros atores também possam ser convidados a fazer parte do projeto, além de motivar o setor privado a se conectar e ao mesmo tempo acessar uma base de atores do mesmo setor com os quais as redes empresariais podem ser estabelecidas. Este repositório também ajudará a preservar a memória institucional e as informações sobre os atores envolvidos em cada país e, ao mesmo tempo, facilitará o contato entre os atores e a transferência de informações sobre o projeto. Além disso, o *site* poderia fornecer um espaço para reunir

opiniões e sugestões dos cidadãos sobre o CRB, de acordo com os possíveis impactos do projeto e quais políticas são necessárias para evitá-los.

4.3 Promoção do CRB

Como segunda proposta, relacionada à proposta referida para fomentar as ligações entre as partes interessadas do CRB, propõe-se realizar missões empresariais e treinamento técnico, promovendo o encadeamento produtivo das PMEs e, desta forma, a visão integracionista do CRB; que os *sites* oficiais dos governos locais e suas respectivas agências (por exemplo, Corfo Antofagasta, Corfo Taparacá, Prosalta, entre outras) incluam um *link* de destaque que direcione o usuário para o *site* do CRB (proposta anterior); e que o *site* forneça informações aos usuários sobre as vantagens regionais do CRB, tais como promoção do turismo, intercâmbios universitários, produção local, entre outras.

Além disso, é necessário promover uma visão de integração regional para a perspectiva global do CRB. A partir dos resultados obtidos, observamos que há uma rede mais densa no setor acadêmico, com maior participação de atores nos quatro países. Ao mesmo tempo, na interação entre os atores há uma predominância de vínculos da mesma nacionalidade. Isto poderia ser explicado por duas hipóteses: primeiro, que o setor acadêmico está mais consciente e mais inclinado a estabelecer contatos internacionais; e segundo, que existe uma percepção compartilhada de que este corredor irá beneficiar o território em questão, ou seja, existe uma visão “nacional” do corredor, apesar de sua característica regional e estar inserido em uma perspectiva global. Diante desta situação, é importante construir uma visão compartilhada do corredor, e para que isto aconteça, deve haver maiores ligações entre os atores dos diferentes países, assim como canais formais e informais (redes sociais) que permitam a disseminação de informações em tempo real sobre progresso, desafios, impactos e/ou atividades relacionadas ao corredor.

4.4 Proposta de integração de duas novas mesas

O CRB enfrenta desafios que não são estranhos à própria região latino-americana. A governança adequada do CRB deve estar ciente dos principais debates que são hoje uma prioridade para os governos da região. Um deles é a luta contra a crise climática e como promover o desenvolvimento sustentável, bem como as lacunas de gênero e as questões de segurança transfronteiriça. A fim de considerar estas questões, são propostas duas novas mesas de trabalho.

4.4.1 Mesa de desenvolvimento social e ambiental

A criação desta mesa promove um espaço de participação e discussão da sociedade civil e adota uma perspectiva ambiental, de gênero e dos povos indígenas em suas recomendações. Esta mesa deve zelar pela gestão ambiental a fim de alcançar um corredor sustentável, superar desigualdades sociais, atingir um desenvolvimento social equilibrado e maior empregabilidade. Além disso, é ajustada aos atores típicos de um corredor e a seus interesses (quadro 2), principalmente aos seguintes atores: autoridades de saúde, parceiros de desenvolvimento, consumidores, empresas locais, comunidades locais e organizações dos povos indígenas.

A perspectiva ambiental deve fazer parte da agenda de integração, seja ela comercial, de infraestrutura de transporte e energia, e de transição energética. Esta proposta também está de acordo com o conceito de “infraestrutura sustentável”, que foi incorporado pelos bancos multilaterais de desenvolvimento para abranger as dimensões econômica, social e ambiental, além da sustentabilidade financeira dos projetos de infraestrutura (Bhattacharya *et al.*, 2019). O objetivo 9 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) exige uma infraestrutura resistente, ou seja, “uma infraestrutura forte, funcional e sustentável: fontes de energia confiáveis, disponibilidade de água limpa, educação, segurança, serviços sociais e econômicos”.¹³

Além disso, todos os países do CRB foram negociadores e assinaram o Acordo de Escazú, que garante a participação pública no acesso à informação ambiental e nos processos de tomada de decisões, e tem por objetivo o direito a um ambiente saudável e a um desenvolvimento sustentável.

A perspectiva de gênero também é necessária, considerando que tem sido observada uma relação entre o aumento da promoção do turismo e, em particular, o turismo sexual nas regiões fronteiriças, como é o caso da cidade de Corumbá (Mato Grosso do Sul) (Oliveira e Kukiél, 2019), e que as mulheres são as mais vulneráveis ao trabalho sexual, a infecções sexualmente transmissíveis (ISTs), ao feminicídio e ao tráfico de pessoas (Mostafa, Rezende e Fontoura, 2019). Outro aspecto a ser considerado é a presença de povos indígenas que estão próximos aos trechos do CRB para que não sejam marginalizados, mas possam participar e apresentar suas demandas no GT.

Essa proposta é apoiada pelo art. 2º do Estatuto da Cosiplan, que estabelece “Participação cidadã e pluralismo nas iniciativas de integração regional em infraestrutura,

13. Disponível em: <<https://bit.ly/3njcV4n>>.

reconhecendo e respeitando os direitos de todos os povos e sua diversidade multicultural, multiétnica e multilíngue” (Cosiplan, 2011). Como já foi argumentado, os trechos do CRB atravessarão a região do Gran Chaco, causando impacto ambiental e podendo desencadear uma série de efeitos: a degradação ambiental (dos recursos naturais e da biodiversidade) pode implicar desequilíbrio de ecossistemas, empobrecimento e migração populacional (Carlino e Veiravé, 2011; Cogna, 2018).

O caso do Gran Chaco mostra como as dinâmicas ambientais estão atreladas ao crescente destaque internacional dos atores subnacionais, que evidenciaram a demanda pelo desenvolvimento regional, a defesa do meio ambiente e a diversidade cultural (Cogna, 2018). A institucionalização deste protagonismo começou com o Acordo Constitutivo da Comissão Trinacional para o Desenvolvimento do Rio Pilcomayo (Bolívia, Argentina e Paraguai) em 1995, a assinatura do Documento Básico do Programa de Ação Sub-regional do Gran Chaco Americano e Mecanismos de Articulação Institucional entre os Três Países em 1998, a Declaração de Cooperação para o Desenvolvimento do Rio Pilcomayo (Bolívia, Argentina e Paraguai) em 1998, a Declaração de Cooperação para o Desenvolvimento Sustentável do Gran Chaco Americano em 2001, a Rede Chaco (RC) em 2008 e o Fórum de Representantes do Gran Chaco Sul-Americano em 2016 (Carlino e Veiravé, 2011; Cogna, 2018). Esta é uma evidência da crescente participação das regiões e de suas respectivas populações na cooperação internacional na área ambiental.

Nesse sentido, o diálogo com outros órgãos regionais, como a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA), é encorajado. Isto porque, no momento atual de desintegração econômica e fragmentação política, a região não dispõe de espaços adequados para abordar estas questões. A primeira e única reunião da Área de Trabalho de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Prosul ocorreu em julho de 2022 – e nem todos os países da América do Sul participam do fórum.

4.4.2 Mesa de segurança fronteira

As fronteiras podem ser espaços que aumentam o fluxo de comércio, pessoas e informações, mas também podem ser vulneráveis ao contrabando e ao tráfico de pessoas. Observamos como organizações criminosas operam nas fronteiras, por exemplo, o caso da fronteira Ponta Porã (Brasil)-Juan Pedro Caballero (Paraguai), e nas fronteiras do norte do Chile. Particularmente nesta última, desde 2021 houve um aumento considerável da delinquência e do crime organizado na região. Em 2022, foi anunciado um aumento de 164 bilhões de pesos para o orçamento de segurança em 2023, com foco na região de Antofagasta (Presidente..., 2022b).

A preocupação que essas questões (tráfico ilícito, contrabando e crime) geram para a região e a integridade das estruturas políticas, econômicas e sociais tem sido abordada em espaços de diálogo e coordenação regional, remontando ao comunicado da Cúpula de Presidentes Sul-Americanos de 2000, mediante institucionalização do Conselho Setorial na Unasul e na Área de Trabalho de Segurança e Combate ao Crime do Prosul.

Portanto, a proposta de criar uma mesa sobre segurança nas fronteiras está de acordo com a perspectiva da cooperação regional, na qual a luta contra o crime organizado sempre esteve na agenda regional. A integração desta mesa deve levar à cooperação em matéria de segurança transfronteiriça, acordos para controlar o crime internacional, o tráfico de pessoas e o tráfico ilícito, bem como para garantir a migração segura e maior segurança rodoviária por meio de um sistema único de vigilância.

5 CONCLUSÕES

Desde a assinatura dos acordos da Declaração de Assunção, o projeto do CRB tem mostrado sua resistência às mudanças nos governos e aos vários problemas que têm afetado a governança regional. Durante este período, houve progressos em sua infraestrutura e, mais especificamente, em 2025 haverá a estrada que ligará os quatro países que compõem o corredor. Isso é sem dúvida um primeiro passo, mas não é suficiente em um projeto que tem uma visão de longo prazo. O progresso na infraestrutura física do corredor ainda é insuficiente, mas as áreas mais fracas são aquelas relacionadas ao projeto institucional e à maior interação (cooperação) entre os diferentes participantes.

Uma situação semelhante encontra-se no nível de desenvolvimento das relações entre os atores que compõem o corredor. A rede de atores ainda é frágil e mostra pouca densidade, com pouca participação do setor privado, pouca articulação entre o setor público nacional e subnacional, e particularmente na Argentina, a ausência do setor público nacional. Embora os resultados sejam coerentes com a etapa de desenvolvimento do corredor, podem se tornar um gargalo para o desenho do conjunto de regulamentações que devem acompanhar a sua implementação (alfândega, trânsito, acordos sanitários e fitossanitários, entre outros), visto que requerem maior cooperação para o desenho e/ou ações de adaptação das regulamentações aos sistemas existentes em cada país. Também é preocupante que o setor privado esteja ausente do desenho e do progresso da iniciativa, uma vez que, como foi documentado em vários estudos sobre corredores, estes projetos não têm sucesso se apenas a infraestrutura como um todo for garantida;

eles requerem atores interessados tanto no transporte de mercadorias quanto no estabelecimento de cadeias produtivas regionais e por meio delas. Em outras palavras, não basta criar as condições para o desenvolvimento de um novo mercado; os atores que irão participar desse mercado devem ser integrados.

A situação atual do CRB é propícia para a tomada de decisões que contribuam para consolidar a tendência que parece ter começado. Para isso, é essencial repensar a governança do corredor com dois objetivos principais: avançar para acordos mais complexos que permitam a construção de um *software* que garanta resultados a longo prazo; e integrar todos os atores envolvidos, passando de um projeto de cima para baixo para um que considere as propostas das regiões participantes e da população e gere um mecanismo de gestão de corredor de baixo para cima. Portanto, propõe-se um modelo de governança que inclua, além do comitê governamental, o funcionamento de um comitê consultivo e de um comitê de controle e monitoramento, bem como a integração de um comitê de desenvolvimento social e ambiental e de um comitê de segurança de fronteira.

Essa proposta de governança do CRB visa preservar a rede e o progresso do GT, com a operação de um *website* que concentra as informações no contato institucional, como um repositório para preservar a memória institucional e ter as informações dos atores envolvidos em cada país. Além disso, deve procurar promover uma visão de integração regional para a prospecção global do CRB, com missões empresariais e treinamento técnico, incentivando o encadeamento produtivo das PMEs; que nas páginas oficiais dos governos locais e suas respectivas agências haja um *link* de destaque que direcione o usuário para o *site* CRB; fornecer informações aos usuários sobre as vantagens regionais do CRB, tais como a promoção do turismo, o intercâmbio universitário e a produção local, entre outras.

REFERÊNCIAS

ACEVEDO se reúne mañana con el canciller argentino para hablar sobre la reapertura de fronteras. **MRE**, 13 out. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3Kf96X5>>.

ACEVEDO Y CAFIERO coincidieron en la visión de ambos países sobre la agenda bilateral y regional. **MRE**, 14 out. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/40qeUTg>>.

ACUERDO de Integración Estratégica entre Argentina y la Federación Rusa. **UIA**, 28 abr. 2015. Disponível em: <bit.ly/3Ken8s1>.

ACUERDO con China: la Argentina obtiene financiamiento para obras de infraestructura estratégicas y se incorpora a la Franja y la Ruta de la Seda. **Cancillería**, 2022. Disponível em: <<http://bit.ly/3K5ZaOr>>.

ALVAREZ, M. En búsqueda de institucionalizar la paradiplomacia: la experiencia argentino-chilena. *In*: ALVAREZ, M.; PONT, M. L.; ODDONE, N. (Org.). **América Latina Global: estudios regionales sobre paradiplomacia**. Buenos Aires: Eduntref, 2019. p. 243-274.

ALVAREZ, M.; PONT, M. L.; ODDONE, N. Paradiplomacia en América Latina: reflexiones teóricas desde cinco perspectivas. *In*: _____. (Org.). **América Latina Global: estudios regionales sobre paradiplomacia**. Buenos Aires: Eduntref, 2019. p. 15-51.

AGGARWAL, A. **The concept, evolution, impacts and critical success factors of regional economic corridors**. Munich: MPRA, 2020. (MPRA Paper, n. 110706).

ARNOLD, J. **Best practices in management of international trade corridors**. Washington: The World Bank, 2006. (World Bank Transport Paper, n. 13).

ARTAZA, M. Chile y Asia hoy: una mirada crítica. **Estudios Internacionales**, ano 39, n. 156, p. 55-65, 2007.

ASIAN DEVELOPMENT BANK. **Asian economic integration report 2016: what drives foreign direct investment in Asia and the Pacific?** Philippines: Asian Development Bank, 2016.

ATHENALAB. **Frontera Norte: momento para un nuevo enfoque**. Santiago: AthenaLab, 2019. (Documento de Trabajo, n. 2). Disponível em: <https://athenalab.org/wp-content/uploads/2020/01/athenalab_doc_2.pdf>.

BANZATTO, A. P. de A. A paradiplomacia como instrumento de integração fronteiriça no Mercosul e a atuação do estado de Mato Grosso do Sul nesse contexto. *In*: LAMOSO, L. (Org.). **Relações internacionais de Mato Grosso do Sul: comércio, investimentos e fronteira**. Curitiba: Íthala, 2016. p. 209-234.

BARROS, P. S. *et al.* **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana**. Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea, 2020.

BARROS, P. S. *et al.* **Integração econômica bilateral Argentina-Brasil: reconstruindo pontes**. Brasília: Ipea, 2022. (Nota Técnica, n. 44).

BARROS, P. S.; GONÇALVES, J. D. S. B. O protagonismo do Mato Grosso do Sul para a resiliência do Corredor Rodoviário Bioceânico. **Monções: Revista de Relações Internacionais da UFGD**, v. 10, n. 19, p. 105-128, 2021.

BARROS, P. S.; GONÇALVES, J. S. B. G.; SAMURIO, S. E. Fragmentación política y desintegración económica en Sudamérica: un análisis del protagonismo regional de Brasil. In: ORTIZ-MORALES, J. C.; STUHLREHER, A. (Ed.). **Concepciones alternativas de la integración latinoamericana**. Bogotá: Ediciones Universidad Cooperativa de Colombia, 2022. v. 1, p. 47-76.

BARROS, P. S.; SEVERO, L. W.; CARNEIRO, H. C. Red interoceánica en América del Sur: corredores bioceánicos y el rol de los estados articuladores. **Boletín FAL-CEPAL**, n. 392, p. 1-21, 2022.

BAXTER, J. *et al.* A bumpy road: maximising the value of a resource corridor. **Extractive Industries and Society**, v. 4, n. 3, p. 439-442, 2017.

BENEDETTI, A.; SALIZZI, E. Fronteras en la construcción del territorio argentino. **Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía**, v. 23, n. 2, p. 121-138, 2014.

BHATTACHARYA, A. *et al.* **Atributos y marco para la infraestructura sostenible**: informe de consulta. Washington: BID, 2019. (Nota Técnica, n. 01653).

BIMBI, B. "Argentina tiene que ser la puerta de entrada para que Rusia ingrese en América Latina". **Télam**, 3 fev. 2022. Disponible em: <bit.ly/3IP07SW>.

BORBA GONÇALVES, J. S. B. Evolución de las relaciones bilaterales entre Brasil y Chile desde la política "Convergencia en la Diversidad". **Estudios Internacionales**, v. 53, n. 200, p. 197-233, 2021.

BRASIL, Paraguay, Chile y Argentina crean un frente para el corredor bioceánico. **Nuevo Diaro de Salta**, 30 nov. 2021. Disponible em: <bit.ly/40vGgqG>.

CANCILLER busca acercamiento con Salta e insiste con una apertura gradual de fronteras con Argentina. **MRE**, 13 set. 2021. Disponible em: <bit.ly/3KjpTZc>.

CANCILLER ACEVEDO estrecha vínculos con Jujuy y busca impulsar mayor comercio, turismo y conectividad terrestre y aérea. **MRE**, 14 set. 2021. Disponible em: <bit.ly/3KjpTZc>.

CANCILLER ANTONIA Urrejola en Cumbre del Mercosur: "Queremos reforzar nuestra presencia en las instancias más relevantes para la integración regional". **Minrel**, 21 jul. 2022. Disponible em: <<http://bit.ly/3Kgl2qy>>.

CANDEAS, A. **A integração Brasil-Argentina: história de uma ideia na "visão do outro"**. 2. ed. Brasília: Funag, 2017.

CARLINO, A.; VEIRAVÉ, F. La formación de bloques subregionales: la provincia del Chaco y sus vínculos con los Estados del sur brasileiro. **Ciclos en la Historia, la Economía y la Sociedad**, v. 19, n. 37, p. 51-75, 2011.

CASTRO, A. C.; CIMINI, F. El financiamiento de la integración infraestructural sudamericana: las dificultades institucionales de constitución de un nuevo arreglo financiero regional. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, p. 123-147, 2020.

CEPAL – COMISSÃO ECONÔMICA PARA AMÉRICA LATINA E CARIBE. **Integración regional: hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas**. Santiago do Chile: CEPAL, 2014. Disponível em: <<https://www.cepal.org/pt-br/node/24749>>.

CHAUVET, P.; BAPTISTE, A. Transporte de carretera en América Latina: evolución de la infraestructura y de sus impactos entre 2007 y 2015. **Boletín FAL**, n. 7, 2019.

COGNA, F. Institucionalización regional del Gran Chaco Sudamericano en el siglo XXI. **Revista del Cisen Tramas/Maepova**, v. 6, n. 2, p. 93-105, 2018.

COMUNICADO conjunto de prensa. **MRE**, 18 fev. 2022a. Disponível em: <<http://bit.ly/3zhhhf6>>.

COMUNICADO conjunto de los ministros de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay y de la República Argentina. **MRE**, 8 abr. 2022b. Disponível em: <<https://bit.ly/3M00fYI>>.

CONSEJO del Mercado Común logra avances estructurales en el Mercosur. **MRE**, 20 jul. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/3M91RB8>>.

COPUS, A. K.; LIMA, P. **Territorial cohesion in rural Europe**. Abingdon: Routledge, 2015.

CORTÉS, R. A. ¿Qué tan competitivos son los países miembros de la Alianza del Pacífico en infraestructura de transporte?. **Revista EAN**, n. 85, p. 143-172, 2018.

COSIPLAN – CONSELHO SUL-AMERICANO DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO. **Estatuto do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento**. [s.l.]: [s.d.], 2011.

DANNENBERG, P.; DIEZ, J. R.; SCHILLER, D. Spaces for integration or a divide? New-generation growth corridors and their integration in global value chains in the Global South. **Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie**, v. 62, n. 2, p. 135-151, 2018.

DÍAZ, J. Integración regional transfronteriza: el caso de San Juan (Argentina) y Coquimbo (Chile). In: ALVAREZ, M.; PONT, M. L.; ODDONE, N. **América Latina Global: estudios regionales sobre paradiplomacia**. Buenos Aires: Eduntref, 2019. p. 275-298.

DORATIOTO, F. Paraguai: mediterraneidade e política externa até 1989. **Monções**, v. 4, n. 7, p. 191-210, 2015.

DUNFORD, M.; LIU, W. Chinese perspectives on the Belt and Road Initiative. **Cambridge Journal of Regions, Economy and Society**, v. 12, n. 1, p. 145-167, 2019.

TEXTO para DISCUSSÃO

EL PRESIDENTE Abdo invitó al presidente Boric a visitar Paraguay y conocer el Corredor Bioceánico. **MRE**, 10 mar. 2022. Disponible em: <<http://bit.ly/40NAgd9>>.

EMBAJADOR de Brasil presentó copia de cartas credenciales. **MRE**, 6 maio 2022. Disponible em: <bit.ly/3JX8fZx>.

EPE – ESCRITÓRIO DE PARCERIAS ESTRATÉGICAS. Governador defende desburocratizar exportações para potencializar a rota bioceânica. **EPE**, 14 dez. 2021. Disponible em: <<https://bit.ly/40nvXp3>>.

FAYE, M. L. *et al.* The challenges facing landlocked developing countries. **Journal of Human Develop**, v. 5, n. 1, p. 31-68, 2004.

FERNÁNDEZ, L. I.; ESPINOZA, A. B. Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional. **Análisis Económico**, v. 19, n. 41, p. 153-174, 2004.

GARAY-VERA, C. Corredores bioceánicos. *In*: ALVAREZ, S. T. *et al.* (Ed.). **Problemáticas internacionales y mundiales desde el pensamiento latinoamericano**. Santiago de Chile: Ariadna Ediciones, 2020. p. 93.

GRAPPI, G. Asia's era of infrastructure and the politics of corridors: decoding the language of logistical governance. *In*: NEILSON, B.; ROSSITER, N.; SAMADDAR, R. (Ed.). **Logistical Asia: the labour of making a world región**. Singapore: Palgrave Macmillan, 2018. p. 175-198.

HOPE, A.; COX, J. **Development corridors**. [s.l.]: Coffey International Development, 2015. Disponible em: <<https://bit.ly/3LWiAaY>>.

HOURCADE, O.; ODDONE, N. **Gran Chaco Sudamericano: un escenario privilegiado para la cooperación transfronteriza**. [s.l.], 2012. Disponible em: <<https://www.researchgate.net/publication/263047020>>.

JUSTE, S. M. La condición de doble periferia en unidades subestatales. **Interações**, Campo Grande, v. 18, n. 4, p. 169-184, 2017.

JUSTE, S.; ODDONE, N. Aportes teóricos para el estudio de la cooperación transfronteriza de unidades subestatales de doble periferia. **Cuadernos de Política Exterior Argentina**, v. 132, p. 63-78, 2020.

KUNAKA, C.; CARRUTHERS, R. **Trade and transport corridor management toolkit**. Washington: World Bank Publications, 2014.

LA CANCELLERÍA Nacional propone realizar evento internacional en el Chaco Central en el marco del Corredor Bioceánico. **MRE**, 16 mar. 2022. Disponible em: <<https://bit.ly/3zhUYWK>>.

LA GIRA de Fernández por Rusia y China reafirma la visión “multilateralista” del gobierno. **Télam**, 7 fev. 2022. Disponível em: <<http://bit.ly/3ze20kf>>.

LA OBRA pública es conectar a la Argentina y acercar pueblos”, afirmó el Presidente. **Casa Rosada**, 2 jun. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3TN9H5u>>.

LARDÉ, J. Situación y desafíos de las inversiones en infraestructura en América Latina. **Boletín FAL**, n. 347, 2016.

LEIVA, D. BRI and railways in Latin America: how important are domestic politics? **Asian Education and Development Studies**, v. 10, n. 3, p. 386-398, 2021.

MAGENNIS, E. *et al.* Planning a Dublin-Belfast Economic Corridor: Networks, engagement and creating opportunities. **Administration**, v. 69, n. 4, p. 57-82, 2021.

MANNING, S. Embedding projects in multiple contexts – a structuration perspective. **International Journal of Project Management**, v. 26, n. 1, p. 30-37, 2008.

MARIANO, M. P.; MARIANO, K. L. P. As teorias de integração regional e os Estados subnacionais. **Impulso**, v. 13, n. 31, p. 47-68, 2002.

MERCADO, M. M. **Integración para la resistencia**: Unión de Asambleas Ciudadanas contra el Modelo Extractivo Exportador en los territorios del Noroeste argentino. Tese (Mestrado) – Foz do Iguaçu, Universidade Federal da Integração Latino-Americana, 2017.

MINISTRO ACEVEDO participará de Reunión de Cancilleres de Celac en México, donde mantendrá varias bilaterales. **MRE**, 19 jul. 2021. Disponível em: <<http://bit.ly/3FZtVmK>>.

MINISTRO ALLAMAND se reúne con sus pares de Bolivia, Paraguay y México en el marco de Celac. **Minrel**, 23 jul. 2021. Disponível em: <<http://bit.ly/3IPbPwY>>.

MOSTAFA, J.; REZENDE, M. T.; FONTOURA, N. O. **Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas**: o que mostra o retrato do Brasil?. Brasília: Ipea, 2019. (Cadernos ODS, n. 5).

NELSON TRAD conduz 1o fórum “Integração dos Municípios do Corredor Bioceânico”. **Portal do MS**, 5 maio 2022. Disponível em: <<http://bit.ly/3zvYflz>>.

ÖBERG, M. **Governance structure for transport corridors**. Tese (Doutorado) – Luleå Tekniska Universitet, Luleå, 2014. Disponível em: <<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:991753/FULLTEXT01.pdf>>.

ODDONE, N. **Mercociudades**: una red estratégica para Asunción y otros municipios del Paraguay. Asunción: ISM; Municipalidad de Asunción, 2019.

OECD – ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT. **The Belt and Road initiative in the global trade, investment and finance landscape.** Paris: OECD, 2018.

OLIVEIRA, E. S.; KUKIEL, É. D. G. Turismo sexual nas águas do Pantanal: o caso da mercantilização sexual em Corumbá-MS. **Revista GeoPantanal**, v. 14, n. 27, p. 259-274, 2019.

OVANDO, C. Paradiplomacia y actores subnacionales de frontera en Chile desde viejos y nuevos marcos institucionales. **Aldea Mundo**, v. 22, n. 44, p. 7-16, 2017.

OVANDO, C.; ALVAREZ, G. La dimensión fronteriza de la política exterior de Chile: inmovilidad y emergencia de nuevas dinámicas. **Estudios fronterizos**, v. 12, n. 24, p. 75-102, 2011.

PALABRAS del presidente Alberto Fernández en la apertura del 139 período de sesiones ordinarias, del Honorable Congreso de la Nación Argentina, CABA. **Casa Rosada**, 1º mar. 2021. Disponible em: <<https://bit.ly/3LWqxNi>>.

PARAGUAY y Chile firman acuerdo de actualización comercial que fortalecerá la economía, el comercio y la inversión de ambos países. **MRE**, 1º dez. 2021. Disponible em: <<http://bit.ly/3IUqEOY>>.

PARKINSON, J. Analytical studies about the Bioceanic Corridor. **Interações** (Campo Grande), v. 22, p. 1061-1076, 2022.

PÊGO, B. *et al.* **Fronteras do Brasil: uma avaliação do arco sul.** Brasília: Ipea, 2020.

PEPE, Z. Belt and Road in Latin America: a regional game-changer? **Atlantic Council**, 8 oct. 2019. Disponible em: <<http://bit.ly/3nUgazs>>.

PERES, P. Em reunião com MS, presidente do Paraguai reforça compromisso com obra da Rota Bioceânica. **Semadesc**, 24 ago. 2021. Disponible em: <<https://www.semagro.ms.gov.br/em-reuniao-com-ms-presidente-do-paraguai-reforca-compromisso-com-obras-da-rota-bioceanica/>>.

PINZÓN, V. G. Estado y frontera en el norte de Chile. **Estudios Fronterizos**, v. 16, n. 31, p. 117-148, 2015.

PRESIDENTE SEBASTIÁN Piñera realiza visita oficial al Paraguay. **Minrel**, 2021. Disponible em: <<https://www.chile.gob.cl/paraguay/noticias/presidente-sebastian-pinera-realiza-visita-oficial-al-paraguay>>.

PRESIDENTE de la República Gabriel Boric Font interviene en la segunda sesión plenaria la IX Cumbre de las Américas. **Prensa Presidencia**, 10 jun. 2022a. Disponible em: <<https://prensa.presidencia.cl/fotonoticia.aspx?id=195963>>.

PRESIDENTE de la República anuncia incremento de 164 mil millones de pesos para el presupuesto de Seguridad en 2023. **Prensa Presidencia**, 12 oct. 2022b. Disponible em: <<https://prensa.presidencia.cl/comunicado.aspx?id=202497>>.

PUENTE de la Bioceánica: firman contrato para el inicio del tercer puente con Brasil. **MRE**, 13 dez. 2021. Disponible em: <<https://bit.ly/3zgN5kd>>.

SÁENZ acompañó al Presidente a Chile y apoyó los acuerdos con el país vecino. **El Tribuno**, 26 jan. 2021. Disponible em: <<http://bit.ly/3TQvLfu>>.

SÁNCHEZ, R. *et al.* **Transporte marítimo y puertos**: desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL, dez. 2015. (Recursos Naturales e Infraestructura, n. 176).

SÁNCHEZ, R.; PINTO, F. El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado. **Boletín FAL-CEPAL**, n. 337, 2015.

SANGUINETTI, P. *et al.* **Caminos para la integración**: facilitación del comercio, infraestructura y cadenas globales de valor. Caracas: CAF, 2021.

SCHIAVON, J. A. **Comparative paradiplomacy**. Abingdon: Routledge, 2018.

SCHOLVIN, S. Getting the territory wrong: the dark side of development corridors. **Area Development and Policy**, v. 6, n. 4, p. 441-450, 2021.

SCHÖNWEITZ, M. The Öresund Committee: cross-border institution-building in the Baltic Sea Region. **Nordeuropaforum**, n. 2, p. 75-94, 2008.

SCHULZ, C. A.; ROJAS-DE-GALARRETA, F. Chile as a transpacific bridge: brokerage and social capital in the Pacific Basin. **Geopolitics**, v. 27, n. 1, p. 309-332, 2022.

SCOTT, J. W. European and North American contexts for cross-border regionalism. **Regional Studies**, v. 33, n. 7, p. 605-617, 1999.

SCOTT, J.; CARRINGTON, P. J. (Ed.). **The Sage handbook of social network analysis**. London: Sage Publications, 2011.

SEQUEIRA, S.; HARTMANN, O.; KUNAKA, C. **Reviving trade routes**: evidence from the Maputo corridor. Washington: The World Bank, 2014. (Discussion Paper, n. 14).

SILVA, F. R. C. *et al.* Zicosul e a paradiplomacia nas fronteiras da América do Sul. **Geografia em Questão**, v. 13, n. 2, 2020.

SIQUEIRA, R. Comissão da Ponte Bioceânica avança nas tratativas sobre acessos e reforça necessidade de integração aduaneira. **Semadesc**, 29 abr. 2022. Disponível em: <<https://bit.ly/40oRLjZ>>.

SRIVASTAVA, P. **Regional corridors development in regional cooperation**. Philippines: Asian Development Bank, 2011. (Working Paper Series, n. 258).

TIRONI, L. F. Harmonização de regulamentos e normas técnicas no Mercosul. **Revista Tempo do Mundo**, n. 23, p. 235-253, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.38116/rtm23art9>>.

TOBLER, W. R. A computer movie simulating urban growth in the Detroit region. **Economic Geography**, v. 46, n. 1, p. 234-240, 1970.

VÁZQUEZ, F. Las reconfiguraciones territoriales del Chaco paraguayo: entre espacio nacional y espacio mundial. **Población y Desarrollo**, v. 28, p. 69-73, 2005.

VILLAR, A. Chile y sus vecinos: el status quo no tiene futuro. *In*: BYWATERS, C.; SOTO, D. S.; VILLAR, A. (Ed.). **Nuevas voces de política exterior: Chile y el mundo en la era post-consensual**. [s.l.]: Fondo de Cultura Económica, 2021. p. 310-326.

VIRGA, T.; MIRANDA, H.; MARCHI, B. de. Integração física na Amazônia sul-americana: a inclusão das órbitas de circulação intrarregionais na agenda pública. **Revista Tempo do Mundo**, Rio de Janeiro, n. 27, p. 215-246, 2021. Disponível em: <<https://doi.org/10.38116/rtm27art8>>.

WEHNER, L. E. Inter-role conflict, role strain and role play in Chile's relationship with Brazil. **Bulletin of Latin American Research**, v. 35, n. 1, p. 64-77, 2016.

ZICOSUR – ZONA DE INTEGRACIÓN DEL CENTRO OESTE DA AMÉRICA DEL SUR. **Se realizó la reunión de la Comisión de Producción Agropecuaria y Agroindustrial**. Tucumán: Zicosur, 2021. Disponível em: <<https://zicosur.co/se-realizo-la-reunion-de-la-comision-de-produccion-agropecuaria-y-agroindustrial/>>.

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

EDITORIAL

Coordenação

Aeromilson Trajano de Mesquita

Assistentes da Coordenação

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

Samuel Elias de Souza

Supervisão

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Revisão

Bruna Neves de Souza da Cruz

Bruna Oliveira Ranquine da Rocha

Carlos Eduardo Gonçalves de Melo

Elaine Oliveira Couto

Laize Santos de Oliveira

Luciana Bastos Dias

Rebeca Raimundo Cardoso dos Santos

Vivian Barros Volotão Santos

Deborah Baldino Marte (estagiária)

Maria Eduarda Mendes Laguardia (estagiária)

Editoração

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Mayana Mendes de Mattos

Mayara Barros da Mota

Capa

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Projeto Gráfico

Aline Cristine Torres da Silva Martins

The manuscripts in languages other than Portuguese published herein have not been proofread.

Missão do Ipea

Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas.

