



## Corredor Bioceânico de Capricórnio e impactos geopolíticos: integração regional e competitividade internacional

Capricorn Bioceanic Corridor and geopolitical impacts: regional integration and international competitiveness

*Corredor Bioceánico de Capricornio y impactos geopolíticos: integración regional y competitividad internacional*

Lídia Maria Ribas<sup>1</sup>  
Antonio dos Santos<sup>2</sup>  
Fernanda Ramos Konno<sup>1</sup>

Recebido em: 08/09/2025; aceito em: 19/01/2026  
DOI: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v27i1.5104>

**Resumo:** O Corredor Bioceânico de Capricórnio configura-se como um dos principais projetos estratégicos de integração sul-americana, conectando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile por meio de um corredor rodoviário com acesso aos portos do Oceano Pacífico. Nesse contexto, o presente artigo analisa os impactos geopolíticos desse projeto para Mato Grosso do Sul, delimitando-se pela seguinte questão: de que modo o Corredor Bioceânico pode reconfigurar a inserção regional e internacional do estado e quais os efeitos econômicos para o estado e para o Brasil? Parte-se da hipótese de que a concretização do Corredor consolidará Mato Grosso do Sul como um *hub* logístico de alcance transcontinental, com ganhos em competitividade, atração de investimentos e diversificação de parceiros comerciais. A metodologia adotada é qualitativa, baseada em revisão bibliográfica, análise documental e levantamento de dados secundários. Os resultados indicam que o Corredor representa uma alternativa viável à rota pelo porto de Chancay (Peru), além de impulsionar a redução do “Custo Brasil” e o aperfeiçoamento da infraestrutura regional. Entre as limitações, destacam-se a instabilidade institucional entre os países parceiros e os desafios de financiamento. A pesquisa contribui para demonstrar o valor estratégico do Corredor e seu potencial para redesenhar a posição brasileira no comércio sul-americano e internacional.

**Palavras-chave:** integração territorial; logística internacional; infraestrutura estratégica; cooperação transfronteiriça; desenvolvimento regional.

**Abstract:** The Capricorn Bioceanic Corridor is one of the main strategic projects for South American integration, connecting Brazil, Paraguay, Argentina, and Chile through a road corridor with access to Pacific Ocean ports. This article analyzes the geopolitical impacts of this project for the State of Mato Grosso do Sul, guided by the following question: how can the Bioceanic Corridor reshape the State’s regional and international insertion and what are the economic effects for Brazil? The hypothesis is that the consolidation of the route will establish Mato Grosso do Sul as a transcontinental logistics hub, with gains in competitiveness, investment attraction, and diversification of trade partners. The methodology adopted is qualitative, based on literature review, documentary analysis, and the collection of secondary data. The results indicate that the Corridor represents a viable alternative to the route through the Port of Chancay (Peru), in addition to promoting the reduction of the “Brazil Cost” and the improvement of regional infrastructure. As a limitation, institutional instability among partner countries and financing challenges are highlighted. The research demonstrates the strategic value of the route and its potential to reshape Brazil’s position in South American and international trade.

**Keywords:** territorial integration; international logistics; strategic infrastructure; cross-border cooperation; regional development.

**Resumen:** El Corredor Bioceánico de Capricornio se configura como uno de los principales proyectos estratégicos de integración sudamericana, conectando a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile a través de un corredor vial con acceso a los puertos del Océano Pacífico. El presente artículo analiza los impactos geopolíticos de este proyecto para el Estado de Mato Grosso do Sul, delimitándose por la siguiente cuestión: ¿de qué manera el Corredor Bioceánico puede reconfigurar la inserción regional e internacional del Estado, y cuáles son los efectos económicos y políticos para Brasil? Se parte de la hipótesis de que la consolidación de la

<sup>1</sup> Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

<sup>2</sup> Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil.

ruta establecerá a Mato Grosso do Sul como un hub logístico de alcance transcontinental, con beneficios en competitividad, atracción de inversiones y diversificación de socios comerciales. La metodología adoptada es cualitativa, basada en revisión bibliográfica, análisis documental y levantamiento de datos secundarios. Los resultados indican que el Corredor representa una alternativa viable a la ruta por el puerto de Chancay (Perú), además de impulsar la reducción del “Costo Brasil” y el perfeccionamiento de la infraestructura regional. Como limitaciones, se destacan la inestabilidad institucional entre los países socios y los desafíos de financiamiento. La investigación contribuye a demostrar el valor estratégico de la ruta y su potencial para rediseñar la posición brasileña en el comercio sudamericano e internacional.

**Palabras clave:** integración territorial; logística internacional; infraestructura estratégica; cooperación transfronteriza; desarrollo regional.

---

## 1 INTRODUÇÃO

A América do Sul vem passando por transformações logísticas e geopolíticas que reposicionam seus países na dinâmica do comércio internacional. Nesse cenário, o chamado Corredor Bioceânico de Capricórnio, um corredor modal que interligará os portos do Brasil, do Paraguai, da Argentina e do Chile, interligando os oceanos Atlântico e Pacífico, destaca-se como um projeto estratégico de integração regional ao promover o escoamento da produção e a redução de custos logísticos.

Há anos debatida, a iniciativa começa a tomar forma com investimentos em infraestrutura e com negociações multilaterais entre os países envolvidos. Desse modo, o projeto tem relevância para o Estado de Mato Grosso do Sul (MS), cuja posição geográfica o coloca como centro de gravidade entre o território nacional e os mercados do Pacífico. Tradicionalmente voltado para a exportação por rotas atlânticas, o Brasil passa a vislumbrar possibilidades logísticas com a conexão terrestre bioceânica, decorrentes da mudança do eixo comercial para a Ásia.

Sendo assim, o presente artigo se orienta a partir do seguinte problema de pesquisa: quais são os impactos geopolíticos do Corredor Bioceânico de Capricórnio para Mato Grosso do Sul e de que maneira esse corredor logístico pode contribuir para o fortalecimento da integração regional e da competitividade brasileira? Busca-se, portanto, compreender a dimensão estratégica do projeto em níveis estadual, nacional e internacional.

A hipótese é de que a consolidação do Corredor Bioceânico transformará Mato Grosso do Sul em um *hub* logístico, com reflexos na economia local, na inserção do Brasil nos mercados do Pacífico e na consolidação de um eixo alternativo à rota Chancay, no Peru, atualmente disputada por outros países sul-americanos.

Assim, como objetivo geral, pretende-se analisar os impactos geopolíticos do Corredor Bioceânico para Mato Grosso do Sul no contexto da integração regional sul-americana. Como objetivos específicos, buscam-se: (i) descrever os marcos estruturantes do Corredor; (ii) compreender como a teoria da interdependência complexa, de Robert Keohane e Joseph Nye, se aplica ao Corredor Bioceânico; (iii) avaliar o papel estratégico de MS; e (iv) examinar os desdobramentos geopolíticos da integração sul-americana a partir da nova rota e seus impactos econômicos no Brasil.

O presente artigo se mostra relevante pelo fato de o Corredor Bioceânico não se limitar a um empreendimento de infraestrutura, mas se estender como um instrumento de integração e desenvolvimento territoriais e produtivos. Compreender suas implicações geopolíticas permite, inclusive, orientar políticas públicas, investimentos e estratégias de desenvolvimento voltadas à coesão territorial e ao fortalecimento do papel do Brasil como líder articulador regional.

Para alcançar os objetivos acima elencados, fez-se necessário utilizar a metodologia qualitativa, com revisão bibliográfica, análise documental e levantamento de dados, como planos de infraestrutura, políticas públicas e acordos internacionais, para compreender as múltiplas dimensões do projeto e testar a hipótese formulada.

Além desta introdução, a pesquisa foi estruturada em cinco seções. A segunda seção apresenta os marcos estruturantes do Corredor Bioceânico, com destaque para o traçado, os investimentos e os atores envolvidos. A terceira discute o papel de Mato Grosso do Sul, explorando suas vantagens logísticas e produtivas. A quarta analisa a geopolítica da integração regional no Cone Sul, considerando a disputa por rotas e mercados, bem como os impactos e as oportunidades para o Brasil, do ponto de vista econômico e logístico. Por fim, as considerações finais, com síntese da presente pesquisa.

## **2 CORREDOR BIOCEÂNICO E MARCOS ESTRUTURANTES**

Conhecida como Corredor Bioceânico, Rota de Integração Sul-Americana, Rota Bioceânica de Capricórnio ou Estrada do Pacífico, nesta pesquisa, será utilizado o termo Rota Bioceânica. O referido empreendimento é um dos projetos mais ambiciosos de integração física, logística e comercial da América do Sul, pois seu intuito é estabelecer uma conexão terrestre entre o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, por meio de uma malha viária.

A dimensão estratégica do projeto transcende sua materialidade física. A proposta de interligação dos oceanos, além de reconfigurar o espaço circulatório continental, reposiciona países e regiões no mapa das cadeias globais de valor. Sob a ótica dos estudos de Milton Santos (2000, p. 46), o Corredor deve ser compreendido como expressão do meio técnico-científico-informacional que redefine a seletividade territorial, integrando certos espaços à lógica internacional, enquanto outros permanecem marginalizados. Assim, a conexão entre os extremos oceânicos também representa uma redistribuição de centralidades geoeconômicas.

Sua concepção remonta às articulações promovidas pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e, mais recentemente, aos compromissos firmados na Carta de Brasília de 2017, assinada pelos chefes de Estado do Brasil, da Argentina, do Paraguai e do Chile (Teixeira; Constantino; Mendes, 2022, p. 29). Além de um potencial econômico, trata-se de um projeto com implicações geopolíticas, reposicionando territórios interiores e tradicionalmente periféricos nos fluxos internacionais.

Figura 1 – Traçado do Corredor Bioceânico de Capricórnio



Fonte: Brasil (2024a, p. 29).

O traçado do Corredor, a partir do Brasil, tem início no município de Porto Murtinho-MS, onde está em construção a ponte internacional sobre o Rio Paraguai, que ligará o Brasil à cidade de Carmelo Peralta, no Paraguai. A partir daí, o corredor atravessa o norte do Chaco paraguaio, segue por território argentino, passando por Salta e Jujuy, e culmina nos portos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique (Trad, 2023, p. 2).

Neste sentido, é importante destacar que o Corredor Bioceânico se alinha aos paradigmas contemporâneos de interdependência complexa, conforme proposto por Keohane e Nye (2012). A cooperação entre os países envolvidos, articulando agendas de infraestrutura, comércio, regulação e governança regional, reflete uma forma de integração que privilegia o diálogo institucional e a multipolaridade econômica, em contraposição à lógica tradicional de hegemonia interestatal. A infraestrutura física se torna, assim, catalisadora de interações diplomáticas e institucionais duradouras.

Nesse ponto, convém destacar que essa iniciativa de integração e desenvolvimento territoriais, materializada em uma obra de infraestrutura, atende ao objetivo elencado no parágrafo único do art. 4º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/88). O referido artigo normatiza os princípios que regem as relações internacionais do Brasil e, no parágrafo único, estabelece que o Brasil “buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações” (Brasil, 1988).

Essa configuração se torna uma alternativa viável e direta às rotas tradicionais de exportação, que hoje dependem de portos do Atlântico, como Santos-SP, Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-PR e Itajaí-SC. Do ponto de vista modal, o Corredor Bioceânico é majoritariamente rodoviário,

mas incorpora elementos intermodais com potencial de integração ferroviária, hidrovias e cabotagem<sup>3</sup> nos portos de destino.

A lógica intermodal do Corredor é essencial para compreender sua eficiência sistêmica e seu papel como elo entre redes logísticas transcontinentais. Como observa Castells (1999, p. 495), a conectividade e a capacidade de articulação entre modais definem o grau de inserção de um território nos fluxos globais. Assim, a interconectividade entre rodovias, portos e ferrovias amplia o alcance estratégico do Corredor Bioceânico e qualifica sua função como infraestrutura de redes.

O projeto conta com financiamento internacional e apoio técnico de bancos multilaterais de desenvolvimento, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento dos Países da Bacia do Rio da Prata (Fonplata), o Banco de Desenvolvimento do Caribe (BDC), o Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul (Focem) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (Brasil, 2024a, p. 87, 89-91, 93).

Além do componente físico, o Corredor exige uma governança articulada entre os países, especialmente nas áreas de controle aduaneiro, vigilância sanitária, infraestrutura logística e regulação ambiental. A gestão das áreas de fronteira e a harmonização dos procedimentos alfandegários são desafios para o pleno funcionamento do corredor (Brasil, 2024a, p. 117). Segundo Fernandes (2012, p. 79), a materialização física do Corredor reflete a complexidade das interações espaciais em zonas de fronteira, exigindo políticas públicas adequadas para que os benefícios da integração alcancem também as populações locais.

A governança multinível e a regulação compartilhada constituem um dos maiores desafios do projeto. Trata-se de harmonizar para além dos padrões técnicos, incluindo interesses econômicos e institucionais distintos, o que exige confiança mútua, estabilidade política e mecanismos permanentes de cooperação regional. Essa dimensão institucional reforça a ideia de que o Corredor Bioceânico não é apenas um projeto de engenharia, mas um exercício de diplomacia infraestrutural.

Desse modo, o debate sobre a infraestrutura logística no Brasil apresenta entraves que se aliam aos desafios a serem enfrentados pelo Corredor. Branco e Quintella (2025, p. 1) apontam que há fatores recorrentes que explicam a baixa utilização do transporte ferroviário, como a indisponibilidade de rotas operacionais, a inexistência de terminais intermodais, custos de operação considerados elevados e problemas relacionados ao transbordo e à flexibilidade do serviço. Aqui, o caráter intermodal do Corredor Bioceânico se mostra como um fator de impacto, inclusive, para o modal ferroviário.

O diagnóstico de subutilização da malha ferroviária foi corroborado pelo Acórdão 2000/2024, do Tribunal de Contas da União (TCU): mais da metade da malha ferroviária federal se encontra ociosa, sendo que 36,3% não apresentaram tráfego e 22,76% registraram menos de um par de trens por dia em 2022, o que corresponde a aproximadamente 59% da rede nacional subutilizada (Brasil, 2024b, p. 20). Percebe-se uma estagnação do sistema ferroviário de cargas, marcada pela dificuldade de contratação de serviços, barreiras à entrada de novos operadores, deficiências de infraestrutura e carência de manutenção das vias.

---

<sup>3</sup> Navegação entre portos do mesmo país, com todas as etapas dentro das fronteiras nacionais.

A comparação desses obstáculos com o avanço do Corredor Bioceânico permite compreender o seu papel não apenas como projeto de integração física, mas também como resposta a uma matriz logística nacional historicamente limitada (Branco; Quintella, 2025). Portanto, o Corredor Bioceânico não se limita à função logística, mas representa uma estratégia de integração regional e de projeção internacional do Brasil.

A implementação de seus marcos estruturantes – obras físicas, acordos regulatórios e articulações institucionais – é condição *sine qua non* para que seus impactos sejam eficazes. Quanto às obras físicas, em julho de 2025, o Corredor parte de Campo Grande, na Rodovia BR-060, Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim, e chega a Porto Murtinho, na Rodovia BR-267, onde está localizada a ponte binacional, que liga o Brasil ao Paraguai, à Argentina e ao Chile, com previsão de finalização no primeiro semestre de 2026 (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025a).

Aqui, cabe uma rápida digressão para tratar, tangencialmente, do conceito de integração. Conforme Luigi (2017, p. 45-46), a integração deve ser considerada um conceito interdisciplinar, pois envolve diversas áreas, como as Relações Internacionais e a Geografia, as quais são mais destacadas ao abordar o tema. O referido autor compreende que o contexto histórico é essencial para a construção do arcabouço teórico.

A integração ultrapassa os limites econômicos e envolve outras esferas, alcançando as dimensões políticas, culturais e sociais e considerando esses processos essenciais dentro da integração (Gomes; Roseira, 2017). Finalizaremos com o conceito de integração regional, o qual já foi explorado por autores como Balassa (1961), que entende a integração regional dentro de um processo econômico.

La primera es la zona de libre comercio, un ámbito territorial en el cual no existen aduanas domésticas; esto significa que los productos de cualquier país miembro pueden entrar a otros sin pagar aranceles, como si fueran vendidos en cualquier lugar del país de origen. La segunda etapa es la unión aduanera que establece un arancel a ser pagado por los productos provenientes de terceros países; ello implica que los Estados miembros forman una sola entidad en el ámbito del comercio internacional. La tercera etapa es el mercado común, unión aduanera a la que se agrega la libre movilidad de los factores productivos (capital y trabajo) a la existente movilidad de bienes y (eventualmente) servicios; tal avance requiere la adopción de una política comercial común y suele acarrear la coordinación de políticas macroeconómicas y la armonización de las legislaciones nacionales. Finalmente, la unión económica consiste en la adopción de una moneda y política monetaria únicas. A medida que el proceso avanza, la integración económica derrama sus efectos sobre la arena política (Balassa, 1961 *apud* Malamud, 2012, p. 369).

Ao se consolidar como eixo estruturante de integração sul-americana, o Corredor Bioceânico redefine não apenas trajetórias comerciais, mas também centralidades políticas. O envolvimento de atores subnacionais, como o governo do Estado de Mato Grosso do Sul, e a participação de entes internacionais reforçam a ideia de que a infraestrutura se tornou um instrumento de diplomacia, desenvolvimento e reconfiguração do território.

### **3 PAPEL ESTRATÉGICO DE MATO GROSSO DO SUL**

A posição geográfica de Mato Grosso do Sul, no centro do território sul-americano, confere ao Estado um papel estratégico no contexto do Corredor Bioceânico. Localizado entre os grandes polos produtivos do Centro-Oeste e as fronteiras com o Paraguai e a Bolívia, o Estado se torna um

ponto natural de convergência logística e um elo para a integração regional. Essa espacialidade transforma Mato Grosso do Sul em um vetor de escoamento da produção e de recepção de insumos e investimentos.

Essa centralidade territorial pode ser analisada à luz da noção de “posição geográfica ativa”, como propõe Milton Santos (2000, p. 96), ao destacar que o valor estratégico de um território não depende apenas de sua localização, mas da capacidade de inserção nas redes técnicas e institucionais globais. Mato Grosso do Sul deixa de ser apenas uma zona exportadora e se reposiciona como um nó logístico em uma malha continental, atraindo investimentos e dinamizando a economia regional.

O escoamento da produção agrícola, pecuária e mineral é um dos principais vetores de dinamização econômica promovidos pelo Corredor Bioceânico. Mato Grosso do Sul é líder nacional na produção de celulose e de carne bovina, além de ser importante produtor de grãos, como soja e milho. No entanto, cerca de 70% de suas exportações ainda dependem do modal marítimo e de rotas longas que conduzem aos portos de Santos e Paranaguá, gerando custos logísticos elevados e gargalos operacionais (Trad, 2023, p. 6).

A racionalização logística proposta pelo Corredor Bioceânico se alinha a um esforço nacional de superação do chamado “Custo Brasil<sup>4</sup>”, conceito que exprime as ineficiências sistêmicas que encarecem a produção e reduzem a competitividade externa, pois permitirá um fluxo mais eficiente e estável de bens e mercadorias. Nesse contexto, o reposicionamento de Mato Grosso do Sul como plataforma exportadora passa a ter implicações não apenas locais, mas nacionais, ao contribuir para a fluidez comercial, o reequilíbrio das cadeias logísticas e a redução efetiva dos custos.

Com a efetivação do Corredor Bioceânico, produtos do Estado poderão alcançar os portos chilenos com maior agilidade e menor custo, ampliando sua competitividade nos mercados asiáticos e da costa oeste das Américas. O potencial logístico do Corredor Bioceânico também impulsiona Mato Grosso do Sul na direção de se tornar um *hub* de redistribuição nacional. Produtos e insumos poderão ser internalizados pelo Estado, transformados localmente e redistribuídos a outras regiões do país, especialmente Norte, Nordeste e Sudeste.

Isso abre oportunidades para o fortalecimento da base industrial e para a diversificação da matriz produtiva estadual, com a instalação de novas cadeias de valor (Constantino *et al.*, 2023, p. 5), permitindo um fluxo mais eficiente e estável de bens e mercadorias. Essa integração já começa a se materializar em obras, como a ponte sobre o Rio Paraguai, entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, facilitando o acesso aos eixos logísticos nacionais e internacionais (Teixeira; Constantino; Mendes, 2022, p. 32).

Essa função de *hub* remete à noção de “território-rede”, em que a conectividade e a articulação intermodal são os principais vetores de poder territorial. A partir da lógica proposta por Castells (1999, p. 210), o Estado pode se constituir em um ponto de convergência de fluxos e funções, integrando-se às redes globais de valor por meio de serviços logísticos, agroindústrias e cadeias produtivas híbridas. Trata-se de um salto qualitativo na função econômica regional.

O conceito de interdependência complexa, conforme formulado por Keohane e Nye (2012), também se aplica aqui: o papel de Mato Grosso do Sul é fortalecido não apenas por sua

---

<sup>4</sup> Para a presente pesquisa, conceitua-se que é a “denominação genérica dada a uma série de custos de e/ou despesas sobre a produção, que resultam em dificuldades ou desvantagens para o exportador brasileiro no mercado internacional ou inviabilizam ao produtor nacional competir com os produtos importados” (Senado Federal, 2025).

capacidade exportadora, mas por sua inserção em uma teia de cooperação regulatória, aduaneira e institucional entre múltiplos países. O Estado fomenta seu papel de agente na governança transfronteiriça, articulando-se com atores locais e internacionais.

No plano geopolítico, a centralidade logística de Mato Grosso do Sul também reforça sua capacidade de atrair investimentos nacionais e estrangeiros, consolidando-se como zona de passagem obrigatória entre o interior produtivo do Brasil e os portos chilenos. Com isso, o Estado ganha protagonismo não apenas econômico, mas também diplomático e estratégico, sendo convocado a participar das decisões sobre infraestrutura regional, segurança de fronteira e regulação transnacional (Barros *et al.*, 2023, p. 237).

Essa transformação do papel do Estado de “área periférica” para “território de articulação estratégica” ilustra o que Vieira (2019, p. 22) trata como ressignificação geopolítica das fronteiras, ou seja, o processo pelo qual espaços antes considerados marginais ganham centralidade a partir da integração regional e da governança conectiva. Em outras palavras, regiões antes afastadas das grandes decisões econômicas e políticas ganham visibilidade por meio da infraestrutura e da governança conectiva. A projeção de Mato Grosso do Sul no cenário internacional é, assim, uma construção político-institucional que acompanha sua nova função territorial.

A fronteira entre Corumbá (Brasil) e Puerto Suárez (Bolívia) exemplifica bem essa transição: antes marcada por fluxos informais e por uma estrutura logística precária, a região passa a integrar um corredor estruturado de circulação de bens, capitais e pessoas (Barros *et al.*, 2023, p. 239). Como destaca Fernandes (2012, p. 95), trata-se de uma transformação espacial e simbólica, na qual as fronteiras deixam de ser barreiras e se tornam zonas de articulação estratégica.

O desempenho comercial de Mato Grosso do Sul em 2025 reforça sua vocação exportadora e sua posição estratégica como elo logístico entre o Brasil e os mercados do Pacífico. No acumulado de janeiro a maio, o Estado exportou mais de US\$ 4,28 bilhões, com crescimento de 2,95% em relação ao mesmo período de 2024, mesmo diante da retração de preços em alguns setores (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 1). O saldo da balança comercial no período foi positivo em US\$ 3,25 bilhões, revelando a resiliência das contas externas estaduais e reforçando o potencial de inserção internacional do Estado por meio de corredores bioceânicos (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 1).

No mês de maio de 2025, os principais produtos exportados por Mato Grosso do Sul foram soja (28,66%), celulose (24,83%) e carne bovina (18,02%), produtos ligados à agropecuária e à indústria de base florestal (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 1). Esse perfil produtivo se beneficia da redução de tempo e de custos logísticos que o Corredor Bioceânico promete oferecer, especialmente no escoamento rumo ao eixo Ásia-Pacífico.

A concentração atual das exportações está nos portos de Santos (36,83%) e Paranaguá (35,65%), o que evidencia, ainda, a dependência de rotas atlânticas longas e congestionadas, reforçando a importância de alternativas mais eficientes via Pacífico, como as viabilizadas pelo corredor em construção (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 1). Do ponto de vista territorial, destaca-se o protagonismo de Três Lagoas (18,65%), Dourados (13,46%), Ribas do Rio Pardo (9,53%) e Campo Grande (7,54%) como principais exportadores do Estado (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 2).

A consolidação do Corredor Bioceânico poderá impulsionar ainda mais esses polos regionais, promovendo a interiorização do desenvolvimento e potencializando os corredores logísticos transfronteiriços. O dinamismo econômico desses municípios sinaliza uma tendência de

reorganização do espaço produtivo sul-mato-grossense, com base em critérios de conectividade, multimodalidade e acesso a mercados externos.

Por fim, o comportamento recente dos setores produtivos indica tendências relevantes para o planejamento logístico do Estado. A indústria de transformação registrou aumento de 29,65% no valor exportado, enquanto a indústria extrativa cresceu 37,7% em volume, demonstrando vigor industrial e capacidade de abastecimento externo (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 3). Já a agropecuária apresentou retração acentuada tanto em volume quanto em preço, revelando vulnerabilidades conjunturais que podem ser parcialmente compensadas por ganhos logísticos e pela abertura de novos mercados com a efetivação do Corredor Bioceânico (Estado de Mato Grosso do Sul, 2025b, p. 4).

Assim, Mato Grosso do Sul ocupa posição de destaque na concretização do Corredor Bioceânico, não apenas por sua geografia, mas também por sua capacidade produtiva, infraestrutura em expansão e disposição institucional para liderar processos de integração.

#### **4 GEOPOLÍTICA DE INTEGRAÇÃO REGIONAL E OPORTUNIDADES PARA O BRASIL**

Inicialmente, cabe esclarecer que a geopolítica tem por objeto de análise a forma como os fatores geográficos condicionam o comportamento e a capacidade de atuação dos Estados no cenário internacional, refletindo-se tanto em sua política externa quanto nas dinâmicas de poder estabelecidas entre eles (Hugon, 2009, p. 10). É percebida, portanto, como um método de análise da identidade política do Estado e de sua capacidade de ação, relacionando-se com fatores como população, dimensão territorial, localização geográfica, recursos naturais e características topográficas, os quais são classificados como essenciais para a análise do poder e da evolução das capacidades de desenvolvimento tecnológico, político-militar e econômico de um Estado.

A relação biunívoca e intrínseca entre geopolítica e políticas públicas é evidenciada por Wanderley Messias da Costa (2016, p. 205) ao analisar as obras de Golbery: “Com isso, o autor entende que cada vez mais a geopolítica vincula-se à política nacional de integração e valorização territoriais, enquanto a estratégia de segurança nacional estaria associada à geoestratégia (a posição brasileira em face das relações internacionais)”.

A frase “a política de um Estado está na sua geografia” é atribuída a Napoleão, consagrando à ciência geográfica a sua importância devida no trato dos interesses do Estado. (Chaliand; Rageau, 1993, p.2). Napoleão, um estadista e estrategista renomado, percebia com clareza a relevância dos fatores geográficos na política externa e interna, o que, de forma direta, destaca a essencialidade da análise geopolítica.

De posse desses fundamentos, esmiuça-se no tema em tela as relações estreitas entre o contexto geopolítico e a natureza do empreendimento. A fundamentação geopolítica da integração sul-americana remonta ao século XIX, recorrendo-se a Travassos (1938) para fundamentar o viés geopolítico anterior do referido processo de integração. O autor já visualizava a existência do que denominou antagonismos geográficos entre os oceanos Pacífico e Atlântico, que a Cordilheira dos Andes apartava fisicamente.

No contexto desse antagonismo, prevalecia a dominância atlântica frente à expressão do Pacífico. Essa vantagem advinha do maior fluxo marítimo comercial, herdado das relações comerciais com as antigas metrópoles no período colonial. Associada ainda à relativa dificuldade de instalação de complexos portuários de grande porte na faixa costeira do Pacífico, e também à dimensão superior das terras debruçadas para o Atlântico em comparação com as do Pacífico.

Travassos (1938, p. 169) descreveu a relevância do sul de Mato Grosso, atual Mato Grosso do Sul, e destacou ainda que a elite política da época não se apercebia da importância geográfica do Estado mato-grossense e do papel que lhe competia no cenário nacional (Travassos, 1938, p. 170). Desse modo, comprova-se o acerto da implementação do Corredor Bioceânico e de suas vantagens geopolíticas para o Estado de Mato Grosso do Sul e para o Brasil, por meio dos ganhos de desenvolvimento territorial que serão auferidos em decorrência do referido empreendimento.

Cita-se ainda Euclides da Cunha, que, em *À Margem da História* (1967), já percebia o Pacífico com um futuro promissor em detrimento do Atlântico. O autor prospectava que o comércio marítimo cresceria, em especial com os países asiáticos, sinalizando a relevância de uma saída para o Pacífico (Cunha, 1967, p. 156-165), o que é expresso no capítulo *O Primado do Pacífico*, em que descreve as perspectivas futuras e o crescimento do fluxo de comércio na Ásia. Desse modo, fica evidente a intenção dos geopolíticos de outrora de realçar a relevância do Pacífico e sua pertinência em relação aos destinos do Centro-Oeste brasileiro e do Brasil.

Ainda como antecedente de prioridade geopolítica para o Centro-Oeste brasileiro, Travassos (1938, p. 186) sugere como estratégia atribuir ao segmento político a iniciativa de estimular o desenvolvimento econômico da região, como forma de construir o Estado nacional brasileiro. O referido autor aponta a necessidade de integrar a Bolívia e o Paraguai, países mediterrâneos, no projeto de integração do centro-oeste brasileiro, ampliando a capilaridade econômica e projetando influência no continente sul-americano. Assim, a saída para o Pacífico agregaria os três países numa perspectiva econômica e geopolítica, suscitando desenvolvimento e integração (Travassos, 1938, p. 164).

Foi possível compreender que o Corredor Bioceânico, ao propor uma nova conexão terrestre entre o Brasil e o Oceano Pacífico, insere-se em um contexto geopolítico mais amplo, marcado pela disputa concorrencial entre diferentes corredores logísticos sul-americanos e pelos esforços dos países da região para se reposicionar diante das dinâmicas do comércio internacional. Nesse cenário, o corredor que conecta Porto Murtinho (Brasil) aos portos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, todos no Chile, via Paraguai e Argentina, representa uma alternativa operacional e, principalmente, uma estratégia de inserção econômica e diplomática do Cone Sul<sup>5</sup> no eixo Ásia-Pacífico.

A construção de corredores logísticos como o Corredor Bioceânico deve ser compreendida não apenas como fenômeno de infraestrutura, mas como expressão de um processo mais amplo de redes e fluxos globais. Nesse sentido, a teoria da interdependência complexa de Keohane e Nye (2012) oferece uma lente para compreender a sobreposição de interesses econômicos, institucionais e securitários entre os países envolvidos, em um cenário em que o poder se distribui por meio de redes e de cooperações estratégicas.

Complementarmente, Castells (1999, p. 474) interpreta essas conexões como parte das redes de valor, nas quais a conectividade logística se converte em vetor de poder e competitividade no capitalismo informacional. Assim, o Corredor Bioceânico se insere em um projeto de reconfiguração geoeconômica do Cone Sul, cuja disputa por centralidades logísticas reflete lógicas de articulação transnacional, mais do que soberanias rígidas.

---

<sup>5</sup> Termo para abranger a região geográfica no sul da América do Sul, incluindo Argentina, Chile, Uruguai, Paraguai e os Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo.

A existência de rotas concorrentes, como o corredor interoceânico central via Chancay, no Peru, evidencia o caráter competitivo dos projetos de integração. O porto de Chancay, com investimentos chineses e localização mais ao norte, oferece uma rota direta para o Brasil via Acre, Rondônia e Bolívia, sendo apontado como um possível eixo dominante para exportações para a Ásia (Brasil, 2024a, p. 24).

Figura 2 – Rota de Chancay



Fonte: Brasil (2024a, p. 25).

Entretanto, essa alternativa impõe desafios de infraestrutura, segurança e articulação política. Nesse contexto, o Corredor Bioceânico por Mato Grosso do Sul se apresenta como opção estável, economicamente viável e politicamente coordenada, favorecendo o Brasil ao evitar intermediações logísticas por países com menor alinhamento comercial (Brasil, 2024a, p. 26).

A rota via Chile tem a vantagem de se ancorar em acordos firmados entre países do Mercosul e da Aliança do Pacífico, favorecendo um modelo de integração complementar, em vez de concorrencial. Isso se alinha à proposta defendida por Barros *et al.* (2023, p. 235), segundo a qual os corredores interoceânicos devem ser entendidos como elementos articuladores de uma rede regional, e não como projetos excludentes entre si. A complementaridade logística, o fortalecimento das cadeias produtivas locais e a estabilidade das fronteiras tornam o Corredor Bioceânico um projeto com menor risco geopolítico e maior aderência às estratégias brasileiras de integração física e produtiva (Barros *et al.*, 2023, p. 237).

Para Mato Grosso do Sul e para o Brasil como um todo, a consolidação do Corredor representa ganhos estratégicos em múltiplas dimensões. Além da redução de custos logísticos

e do acesso direto a mercados asiáticos, o corredor amplia a capacidade de atrair investimentos em infraestrutura e confere nova centralidade a regiões historicamente periféricas. O Estado de Mato Grosso do Sul passa a atuar como ponto de conexão entre a região amazônica e o eixo platino, além de se consolidar como plataforma de redistribuição de mercadorias e insumos para o restante do país (Constantino *et al.*, 2023, p. 10).

A geopolítica do Corredor Bioceânico de Capricórnio também envolve aspectos sensíveis, como segurança de fronteira, soberania territorial e regulação transnacional. A zona de fronteira entre Brasil, Paraguai e Bolívia, particularmente a região de Corumbá e Puerto Suárez, historicamente marcada por assimetrias institucionais e fluxos informais, passa a desempenhar papel central nas estratégias de controle estatal e de circulação de bens.

Portanto, o Corredor Bioceânico transcende os limites de um projeto de transporte para assumir contornos geopolíticos de magnitude. Sua implementação reforça o protagonismo do Brasil na América do Sul, reequilibra a lógica de dependência atlântica e propõe uma nova configuração para as relações inter-regionais, pautada pela integração, pela complementaridade econômica e pela valorização das fronteiras como espaços de articulação, e não de isolamento.

A consolidação traz consigo um conjunto de impactos econômicos, logísticos e estratégicos de grande relevância para o Brasil, com reflexos diretos na competitividade das exportações, na redução de custos operacionais e na reconfiguração das relações comerciais com a Ásia e a costa oeste das Américas. Em um cenário internacional cada vez mais dinâmico e interdependente, a criação de novas alternativas de escoamento produtivo permite ao país ampliar sua margem de manobra econômica e geopolítica, sobretudo diante de gargalos logísticos e da dependência histórica dos portos do Sudeste, abrindo novas possibilidades de mercados e ampliando a escala da economia regional e nacional. Assim, entende-se que a estruturação do Corredor Bioceânico acarretará ganhos significativos de desenvolvimento territorial.

O primeiro grande impacto do Corredor está no acesso mais direto aos mercados do Pacífico. Atualmente, grande parte das exportações brasileiras destinadas à Ásia depende de longas travessias pelo Canal do Panamá ou pelo Estreito de Magalhães, com elevado custo logístico e tempo de trânsito prolongado. Outro aspecto é que o Corredor Bioceânico permite reduzir em até 40% os custos logísticos e, em cerca de 12 dias, o tempo de transporte de mercadorias entre o Brasil e mercados como a China, o Peru e o Chile, quando comparado ao trajeto via Santos ou pelo Canal do Panamá (Trad, 2023, p. 6). Essa redução favorece os grandes exportadores do agronegócio e da mineração, além de empresas de médio porte que enfrentam maiores barreiras de entrada nos mercados externos.

A diversificação dos parceiros comerciais também se destaca como oportunidade estratégica. A conexão com os portos chilenos, por meio de infraestrutura terrestre integrada, pode facilitar a inserção do Brasil em cadeias de suprimento regionais e globais, fortalecendo os laços com países da Aliança do Pacífico<sup>6</sup> e expandindo o espectro de negociações bilaterais e multilaterais. Trata-se de um movimento que fortalece a autonomia comercial do Brasil e mitiga os riscos de concentração excessiva em determinadas rotas ou mercados (Constantino *et al.*, 2023, p. 10).

Outro impacto diz respeito ao aperfeiçoamento da infraestrutura nacional. Segundo o Relatório de 2024 sobre as Rotas de Integração Sul-Americana, mais de 190 obras com potencial

---

<sup>6</sup> Chile, Colômbia, México e Peru.

de integração sul-americana estão previstas no Novo PAC, sendo parte significativa delas associada à malha que compõe ou se conecta à Rota Bioceânica (Brasil, 2024a, p. 10). Tais investimentos contribuem para a redução do “Custo Brasil”. A logística reversa do Corredor Bioceânico permite que caminhões que levam grãos e carnes para exportação retornem com insumos, além de outros produtos, aproveitando melhor a capacidade de carga e promovendo equilíbrio no fluxo de transporte (Teixeira; Constantino; Mendes, 2022, p. 37).

A ampliação das oportunidades logísticas e produtivas, por sua vez, pode impulsionar o surgimento de polos industriais e de zonas de processamento de exportação ao longo do corredor. Cidades como Porto Murtinho, Campo Grande, Dourados e Três Lagoas já apresentam sinais de reestruturação econômica e atração de investimentos em infraestrutura, serviços e manufatura leve (Constantino *et al.*, 2023, p. 2). O fortalecimento dessas localidades como centros logísticos regionais pode ampliar o dinamismo econômico, gerar empregos e fomentar processos de industrialização descentralizada.

Por fim, os impactos positivos do Corredor Bioceânico vão além da economia. A revalorização das regiões de fronteira, o fortalecimento da cooperação entre países vizinhos e o estímulo ao desenvolvimento territorial integrado reforçam a coesão regional e promovem maior equilíbrio entre os espaços geoeconômicos do país. O Brasil se reposiciona estrategicamente não apenas como exportador de *commodities*, mas como articulador logístico de um novo eixo de integração sul-americana.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como propósito analisar os impactos geopolíticos do Corredor Bioceânico para o Estado de Mato Grosso do Sul e para o Brasil, com foco na integração regional sul-americana e no fortalecimento da competitividade internacional do país. A hipótese central sustentada — a efetivação do Corredor — consolidaria Mato Grosso do Sul como um *hub* logístico estratégico, reposicionando o Brasil frente aos mercados do Pacífico e promovendo ganhos logísticos, econômicos e geopolíticos significativos.

Sendo assim, foi possível demonstrar que os marcos estruturantes do Corredor Bioceânico, tais como a conexão terrestre entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, os investimentos em infraestrutura e os acordos de integração, representam uma alternativa às rotas comerciais tradicionais, sobretudo no escoamento de produtos do agronegócio e da mineração. O traçado do Corredor, ancorado em Porto Murtinho e em articulação com os portos do Chile, viabiliza reduções nos custos logísticos e nos tempos de transporte, potencializando o acesso internacional.

A análise do papel estratégico de Mato Grosso do Sul revelou um cenário promissor de crescimento econômico, com o estado exercendo o papel de elo entre o interior produtivo brasileiro e os eixos portuários do Pacífico, reunindo vantagens comparativas que o credenciam como centro de redistribuição nacional e internacional. O dinamismo logístico favorece a atração de investimentos, a diversificação da cadeia produtiva e o surgimento de novos polos industriais e comerciais.

No plano geopolítico, o Corredor Bioceânico reafirma o protagonismo brasileiro na América do Sul ao promover uma integração baseada na complementaridade, na infraestrutura e na estabilidade. Frente a corredores concorrentes, mas não excludentes, como o de Chancay, no Peru, o corredor por Mato Grosso do Sul se apresenta como uma opção estratégica de maior

aderência ao modelo de desenvolvimento regional brasileiro, contribuindo para o fortalecimento da soberania e da presença nacional nas fronteiras.

À luz da pesquisa, sugere-se a instituição de uma Política Nacional de Corredores de Integração Regional, com o Corredor Bioceânico como projeto-piloto, baseada em cinco pilares: (i) coordenação federativa envolvendo União, Estados e Municípios; (ii) integração regulatória e aduaneira entre os países da América Latina que estejam dentro do Corredor; (iii) participação ativa de comunidades fronteiriças e de setores produtivos locais; e (iv) monitoramento socioambiental permanente. Tal política reforçaria a liderança do Brasil como articulador regional e asseguraria a efetiva apropriação social e econômica dos benefícios da infraestrutura.

Entre as lacunas da pesquisa a serem exploradas, destaca-se a necessidade de aprofundar os estudos empíricos sobre os efeitos diretos do Corredor Bioceânico nos municípios envolvidos, bem como sobre os riscos socioambientais e os desafios de governança multinacional. Futuras pesquisas poderão explorar aspectos como os impactos sobre populações fronteiriças, a segurança logística e os mecanismos de regulação compartilhada entre os países.

Em termos de implicações práticas e sociais, os resultados indicam que o Corredor Bioceânico tem potencial de transformar regiões historicamente periféricas em protagonistas do desenvolvimento regional, contribuindo para a redução dos desequilíbrios territoriais e para o fortalecimento da coesão nacional. O estudo também evidencia a importância de políticas públicas consistentes que garantam a efetiva apropriação dos benefícios gerados pelo projeto, tanto no âmbito local quanto no âmbito nacional.

Por fim, reafirma-se o valor e a originalidade deste trabalho ao integrar, sob uma perspectiva interdisciplinar, os campos da geopolítica, da economia e da infraestrutura para compreender um projeto que transcende o viés logístico e assume dimensões estruturantes para o reposicionamento internacional de Mato Grosso do Sul e do Brasil.

## REFERÊNCIAS

BALASSA, Bela. *The theory of economic integration*. Westport: Greenwood Press, 1961.

BARROS, Pedro Silva; SILVA, Cristovão Henrique Ribeiro da; CARNEIRO, Helitton Christoffer. Brasil do Atlântica ao Pacífico: rede interoceânica e fronteiras. In: PÊGO, Bolívar (Coord.); NAGAMINE, Líria; KRÜGER, Caroline; MOURA, Rosa (Org.). *Fronteiras do Brasil: o litoral em sua dimensão fronteiriça*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2023, p. 119–251. v. 8. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-067-7/capitulo9>. Acesso em: 20 jul. 2025.

BRANCO, José Eduardo Castello; QUINTELLA, Marcus. Contribuições para a Ampliação do Mercado Doméstico Ferroviário de Cargas – Parte I. *FGV Transportes*, São Paulo, 18 jul. 2025, Opiniões, p. 1–10. Disponível em: <https://transportes.fgv.br/opinioes/contribuicoes-para-ampliacao-do-mercado-domestico-ferroviario-de-cargas-parte-i>. Acesso em: 2 set. 2025.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. *Relatório 2024 – Rotas de Integração Sul-Americana*. Brasília, DF: Secretaria de Articulação Institucional/MPO, 2024a. Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2024-rotas-de-integracao.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2025.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. *Acórdão de Relação 2000/2024 – Plenário*. Relator: Walton Alencar Rodrigues. Processo: 032.201/2023-0. 2024b. Disponível em: [https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/\\*/NUMACORDAO%253A2000%2520ANOACORDAO%253A2024%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0](https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A2000%2520ANOACORDAO%253A2024%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0). Acesso em: 2 set. 2025.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. [Constituição (1988)]. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 1º set. 2025.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CHALIAND, Gérard; RAGEAU, Jean-Pierre. *Atlas stratégique: géopolitique des rapports de forces dans le monde*. Bruxelas: Complexe, 1993.

CONSTANTINO, Michel; COSTA, Reginaldo Brito da; BOLSON, Daniel Silva; MENDES, Dany. Mato Grosso do Sul on the Growth Route: an investigation into the potentialities driven by the Bioceanic Route. *Interações*, Campo Grande, v. 4, n. 4, p. 1–14, out./dez. 2023. Doi: <https://doi.org/10.20435/inter.v24i4.4195>

COSTA, Wanderley Messias. *Geografia Política e Geopolítica: discursos sobre território e o poder*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

CUNHA, Euclides. *À Margem da História*. São Paulo: Editora Lello Brasileira, 1967.

ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. Com obras em expansão, Corredor Bioceânico gera esperança de futuro promissor aos empresários de MS. 2 jul. 2025a. Disponível em: <https://www.ms.gov.br/noticias/com-obras-em-expansao-corredor-bioceanico-gera-esperanca-de-futuro-promissor-aos-empresarios-de-ms>. Acesso em: 23 jul. 2025.

ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação. Assessoria Especial de Economia e Estatística da Semadesc. Comércio Exterior de Mato Grosso do Sul (Maio 2025). *Carta de Conjuntura*, Campo Grande, n. 107, jun. 2025b. Disponível em: <https://www.semadesc.ms.gov.br/wp-content/uploads/2025/06/COMEX-Maio.pdf>. Acesso em: 23 jul. 2025.

FERNANDES, Roberto Mauro da Silva. *A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia e vários caminhos*. 2012. 218 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2012. Disponível em: [https://files.ufgd.edu.br/arquivos/arquivos/78/MESTRADO-DOUTORADO-GEOGRAFIA/Disserta%C3%A7%C3%A3o\(30\).pdf](https://files.ufgd.edu.br/arquivos/arquivos/78/MESTRADO-DOUTORADO-GEOGRAFIA/Disserta%C3%A7%C3%A3o(30).pdf). Acesso em: 12 jul. 2025.

GOMES, Maria Terezinha Serafim; ROSEIRA, Antonio Marcos. América Latina e Caribe: transformações e desafios da integração regional. In: CAMPOS, Fernando; SILVA, Sergio Vieira da (Orgs.). *Reflexos da América Latina e Caribe*. 1. ed. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas, 2017, p. 1-30.

HUGON, Philippe. *Geopolítica da África*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

KEOHANE, Robert O.; NYE, Joseph S. *Power and Interdependence*. 4. ed. Glenview: Longman, 2012.

LUIGI, Ricardo. *A integração regional na América do Sul: a efetividade da União das Nações SulAmericanas (Unasul)*. 2017. 211 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/330751>. Acesso em: 3 set. 2025.

MALAMUD, Andrés. Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional. *Brazilian Journal of International Relations*, Marília, v. 1, n. 3, p. 367–97, set./dez. 2012. Disponível em: <https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/bjir/article/view/2763/2188>. Acesso em: 3 set. 2025.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SENADO FEDERAL. *Manual de Comunicação da Secom*. Custo Brasil. Brasília-DF, 2025. Disponível em:

<https://www12.senado.leg.br/manualdecomunicacao/guia-de-economia/custo-brasil>. Acesso em: 24 jul. 2025.

TEIXEIRA, Luana de Carvalho; CONSTANTINO, Michel; MENDES, Dany Rafael Fonseca. A Rota Bioceânica em Mato Grosso do Sul: uma análise exploratória sob a perspectiva do setor de transporte. *Revista Gestão e Desenvolvimento do Centro-Oeste*, Goiânia, v. 1, n. 1, p. 28–43, jan./jun. 2022. Doi: <https://doi.org/10.70612/gedeco.1.203>.

TRAD, Nelsinho. Senador. Os impactos da Rota Bioceânica no cenário econômico e contábil brasileiro. *Conexão contábil – Centro Oeste*, 2023. Disponível em: [https://cfc.org.br/wp-content/uploads/2023/03/NELSON\\_Rota-Bioceanica\\_Evento-Contabilistas\\_07-03-23.pdf](https://cfc.org.br/wp-content/uploads/2023/03/NELSON_Rota-Bioceanica_Evento-Contabilistas_07-03-23.pdf). Acesso em: 20 jul. 2025.

TRAVASSOS, Mário. *Projeção Continental do Brasil*. 3. ed. ampl. São Paulo: Companhia Editoria Nacional, 1938.

VIEIRA, Gustavo Oliveira. Integração Transfronteiriça: ressignificar sentidos, com “novos” atores. *Revista de la Secretaría del Tribunal Permanente de Revisión*, Assunção, ano 7, n. 13, p. 15–32, mar. 2019. Doi: <https://doi.org/10.16890/rstpr.a7.n13.p15>

### Sobre os autores:

**Lídia Maria Ribas:** Pós-doutorado pela Universidade de Coimbra e pela Universidade Nova de Lisboa. Doutora e Mestre em Direito do Estado pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP). Professora Titular na Faculdade de Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Líder do Grupo de Pesquisas Direito, Políticas Públicas e Desenvolvimento Sustentável e pesquisadora no Grupo Tutela Jurídica das Empresas em face do Direito Ambiental Constitucional, ambos do CNPq. Membro da Academia Brasileira de Direito Tributário (ABDT), da Academia de Direito Processual de Mato Grosso do Sul (ADPMS), da Academia Brasileira de Direito Internacional (ABDI) e do Centro de Investigação e Desenvolvimento sobre Direito e Sociedade da Universidade Nova de Lisboa (CEDIS/UNL). **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-4764-6661>, **E-mail:** [limaribas@uol.com.br](mailto:limaribas@uol.com.br).

**Antonio dos Santos:** Mestre em Segurança Internacional e Defesa pela Escola Superior de Guerra (ESG). Analista de Geopolítica, Segurança e Defesa do Centro de Estudos Estratégicos da ESG, Rio de Janeiro (Brasil). Pesquisador do Laboratório de Simulações e Cenários da Escola de Guerra Naval (EGN). **Orcid:** <https://orcid.org/0009-0007-5151-2646>, **E-mail:** [zosantos@yahoo.com.br](mailto:zosantos@yahoo.com.br).

**Fernanda Ramos Konno:** Mestranda em Direitos Humanos pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Graduada em Direito pela UFMS. Advogada. Pesquisadora do Grupo de Pesquisas no CNPq - Direito, Políticas Públicas e Desenvolvimento Sustentável. **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-1707-7587>, **E-mail:** [fernandakonno@gmail.com](mailto:fernandakonno@gmail.com).

---

#### Disponibilidade de dados

Todo o conjunto de dados que dá suporte aos resultados deste estudo foi publicado no próprio artigo.

Editor Aviador do artigo: Milton Mariani.

Editores-chefe responsáveis pelo artigo: Arlinda Cantero Dorsa.

---