



**OBSERVATORIO**  
AMÉRICA LATINA  
ASIA PACÍFICO

# Documentos de Trabajo

**Corredor Carretero Bioceánico:  
camino de Mato Grosso do Sul a Asia Pacífico**

Pedro Silva Barros

Raphael Padula

Luciano Wexell Severo

Sofía Escobar Samurio

Julia Borba Gonçalves

**DT 010/20**

Octubre, 2020





**Corredor Carretero Bioceánico:  
camino de Mato Grosso do Sul a Asia Pacífico**

**Pedro Silva Barros<sup>1</sup>**

**Raphael Padula<sup>2</sup>**

**Luciano Wexell Severo<sup>3</sup>**

**Sofía Escobar Samurio<sup>4</sup>**

**Julia Borba Gonçalves<sup>5</sup>**

---

<sup>1</sup> Realiza postdoctorado en la Universidade de São Paulo y es coordinador del proyecto “Brasil y América del Sur” del Instituto de Investigación Económica Aplicada (Ipea), [pedro.barros@ipea.gov.br](mailto:pedro.barros@ipea.gov.br).

<sup>2</sup> Coordinador del Programa de Posgrado en Economía Política Internacional de la Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), doctor en ingeniería de producción por la UFRJ, [raphael.padula@pepi.ie.ufrj.br](mailto:raphael.padula@pepi.ie.ufrj.br).

<sup>3</sup> Profesor de la Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), doctor en Economía Política Internacional por la UFRJ, [luciano.severo@unila.edu.br](mailto:luciano.severo@unila.edu.br).

<sup>4</sup> Realiza doctorado en Economía en la Universidade de Brasília (UnB), investigadora del Ipea, [sofia.samurio@ipea.gov.br](mailto:sofia.samurio@ipea.gov.br).

<sup>5</sup> Master en Relaciones Internacionales por el Programa San Tiago Dantas (San Pablo), investigadora del Ipea, [julia.goncalves@ipea.gov.br](mailto:julia.goncalves@ipea.gov.br).

**Serie: Documentos de Trabajo**

## **Corredor Carretero Bioceánico: camino de Mato Grosso do Sul a Asia Pacífico**

**DT 010/20**

Octubre, 2020

Las opiniones expresadas en el documento pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente las de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), CAF-Banco de Desarrollo de América Latina o Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Los documentos de trabajo del Observatorio son seleccionados y distribuidos con el fin de promover la discusión durante el ciclo de sesión del V Seminario.

OBS-AL-AP/DT 010/20

© 2020 por Observatorio América Latina – Asia Pacífico y también sus autores. Todos los derechos reservados. Se pueden citar secciones breves de texto sin permiso explícito siempre que se otorgue un crédito completo, incluido el aviso © y a la fuente.

## Resumen

Este trabajo tiene como objeto el Corredor Vial Bioceánico que conecta el Puerto Murtinho, localizado en el Estado de Mato Grosso do Sul en Brasil, con los puertos del Norte de Chile. Los objetivos de este artículo son: analizar la dinámica del Grupo de Trabajo (GT) sobre Corredores Bioceánicos, conformado por los gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay; evaluar el potencial de las exportaciones de Mato Grosso do Sul para la región de Asia-Pacífico e identificar los productos que generarían mayores ganancias a partir de la construcción del Corredor. Para finalizar, presentamos un estudio sobre el potencial de ganancia del Corredor para las exportaciones de Mato Grosso do Sul para la celulosa, la soja y las carnes con destino a Asia Pacífico. Esta es una investigación en curso, en apoyo al GT del Corredor y a su Mesa 2 sobre "Producción y Comercio".

**Palabras clave:** Corredor bioceánico, Integración de infraestructura, Mato Grosso del Sur.

## Abstract

This work discuss the Bi-Oceanic Highway Corridor, a route between Porto Murtinho (a city of the state of Mato Grosso do Sul, in Brazil), and the ports of Northern Chile. In this work, we analyze the dynamics of the Working Group (WG) of Bi-Oceanic Highway Corridor, established by the governments of Argentina, Brazil, Chile, and Paraguay; evaluate the export potential of all products from Mato Grosso do Sul to the Asia Pacific region; identify what were the most exported products from Mato Grosso do Sul since the establishment of the Corridor; and, finally, we evaluate the potential gains for Mato Grosso do Sul exports of pulp, soybeans, and meat to the Asia-Pacific region. This article is the result of an ongoing research to support the work of "Table 2-Production and Trade" of the Working Group (WG) of Bi-Oceanic Highway Corridor..

**Keywords:** Bioceanic Corridor; Infraestructure integration, Mato Grosso do Sul.

## Tabla de contenido

1. Introducción	7
2. Antecedentes y formación del GT Corredor Carretero Bioceánico	8
3. Actores y sus respectivos intereses en el Corredor Carretero Bioceánico	10
3.1 <i>Infraestructura y conectividad de las regiones</i>	11
3.2 <i>Política externa, integración regional y proyección al Pacífico</i>	14
4. Perfil comercial del estado de Mato Grosso do Sul: principales productos y socios comerciales entre 2010 y 2019	17
5. Análisis de los sectores con mayor impacto potencial del Corredor para las exportaciones del Mato Grosso do Sul para Asia Pacífico	26
5.1 <i>El caso de la celulosa</i>	26
5.2 <i>El caso de la soya</i>	28
5.3 <i>El caso de las carnes bovinas y de los despojos de pollo</i>	30
5.4 <i>Ganancias del Corredor para las exportaciones de los sectores</i>	30
6. Referencias bibliográficas	35

## 1. Introducción

El Corredor Carretero Bioceánico es un proyecto de integración física institucionalizado en la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), que conectará Porto Murtinho-MS con los puertos del norte de Chile, próximo al Trópico de Capricornio.

El proyecto del Corredor surgió en 2015, denominado Grupo de Trabajo (GT) del Corredor Carretero Bioceánico, para posibilitar el desarrollo de regiones que no fueron adecuadamente incluidas en los procesos de integración nacional y regional, como es el caso del Centro-Oeste brasileño, del Chaco paraguayo, del Noroeste argentino y del Norte chileno. Además, contribuirá a la integración regional del Centro-Oeste de América del Sur y particularmente al estado de Mato Grosso do Sul.

IIRSA fue creada en 2000 durante la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur, iniciativa del gobierno brasileño en la época, con el objetivo de discutir la integración de infraestructura en la región. En 2010, IIRSA fue incorporada al Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planificación (Cosiplan) de la Unión de Naciones Sudamericanas (Unasur), de modo que las discusiones sobre infraestructura pasaron a involucrar directamente la participación de los gobiernos y tratar que los proyectos siguieran una orientación político-estratégica (Barros, Padula, Severo, 2011).

En ese período, se observó la expansión de mecanismos regionales y la inclusión de nuevos temas en la agenda de integración regional de América del Sur, a fin de buscar la integralidad de la región. En el Mercado Común del Sur (Mercosur), se creó el Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM) en 2005; la formación del Parlamento del Mercosur (Parlasur) en 2006; creación del Instituto Social del Mercosur en 2007; el Programa Regional de Integración Productiva, en 2008; y el Plano Estratégico de Acción Social, en 2011.

Actualmente, América del Sur ha pasado por un período de inestabilidades políticas que llevan a la fragmentación de las mencionadas instancias de integración regional, en que se destacan el vaciamiento de la Unasur y de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (Celac), al mismo tiempo en que fueron creados el Grupo de Lima y el Foro para el Progreso de América del Sur (Prosur). Se intenta, asimismo, retomar el protagonismo de la Organización de Estados Americanos (OEA) y de sus mecanismos para gerenciar las crisis en la región.

Con respecto al funcionamiento del Cosiplan, vinculado a la Unasur, la última reunión se realizó en diciembre de 2017 durante la Presidencia Pro Tempore argentina. A partir del 2018, se inició el proceso de vaciamiento de la Unasur con el retiro de Colombia de la misma y la suspensión de la participación de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay y Perú. En 2019 se creó el Foro para el Progreso de América del Sur (Prosur).

A pesar de esta situación de desmantelamiento de organizaciones regionales y sus respectivos organismo, el Corredor Carretero Bioceánico continuó promoviendo reuniones hasta el presente y los trabajos del GT han avanzado significativamente.

Por lo tanto, en este artículo se pretende examinar la continuidad del GT del Corredor Carretero Bioceánico ante los cambios en América del Sur y la relevancia del mismo para el estado de Mato Grosso do Sul.

El artículo se estructura en 4 secciones: en la primera, se discute la creación y el desarrollo de las reuniones del GT Corredor Carretero Bioceánico, a partir de las actas de reuniones del mismo, de las declaraciones presidenciales e informes por parte de los países.

En la segunda, se examinan la actuación y los intereses de los países, en materia de conectividad territorial y política externa, y las regiones atendidas por el trayecto: Brasil (Mato Grosso do Sul), Argentina (provincias del Noroeste), Chile (regiones del Norte) y Paraguay (región occidental).

En la tercera parte, se presentan los datos de comercio del estado de Mato Grosso do Sul con el mundo, particularmente con Asia Pacífico y con los países vecinos, Argentina, Bolivia, Chile y Paraguay, en el período de 2010 a 2019. Se estudiaron las principales categorías comercializadas, así como las principales vías de entrada y salida de los flujos comerciales.

En la cuarta parte, se analizan los tres sectores con mayor potencial de ganancias de competitividad para las exportaciones de Mato Grosso do Sul para Asia Pacífico vía Corredor Bioceánico. Se debaten los escenarios mundial, de Brasil y de Mato Grosso do Sul de tres productos: soya, celulosa y carnes. Finalmente, se presentan las ganancias del corredor para las exportaciones de esos productos seleccionados.

## **2. Antecedentes y formación del GT Corredor Carretero Bioceánico**

Los “Corredores Bioceánicos” son proyectos políticos de cúneo estratégico sectorial promovidos por diversos actores internacionales (gobiernos, empresas trasnacionales, sociedad civil) y tienden a movilizar organizaciones públicas, privadas y sociales localizadas en los trechos de los corredores (Espinoza, Fernández, 2004).

Tal como consta en la “Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos”, los presidentes definieron que el objetivo del GT del Corredor Carretero Bioceánico sería impulsar la integración regional en materia de infraestructura y, así, la conexión física entre puertos del Atlántico y Pacífico. Los trechos integrantes del corredor vial son: Campo Grande - Porto Murtinho (Brasil) - Carmelo Peralta - Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo (Paraguay) - Misión La

Paz - Tartagal – Jujuy - Salta (Argentina) – Sico - Jama - Puertos de Antofagasta – Mejillones - Iquique (Chile) (Mercosur, 2015).

Los trechos contemplados son aquellos que ya existían en la cartera de proyectos del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unasur. El GT del Corredor Carretero Bioceánico es el único proyecto de infraestructura que agrupa más de tres países y que se reúne periódicamente, a pesar del movimiento de fragmentación de la región actualmente.

El GT del Corredor Carretero Bioceánico se estructura en 5 Mesas de Trabajo, las cuales se reúnen con regularidad: 1) Infraestructura, Transporte y Logística; 2) Producción y Comercio; 3) Simplificación de los Procedimientos Aduaneros; 4) Red de Universidades; y 5) Turismo.

La creación del GT del Corredor Carretero Bioceánico se da en el marco de la iniciativa del gobierno chileno de la época de promover una “Convergencia en la Diversidad” entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico, considerando que los “ejes de integración y desarrollo de COSIPLAN y, en especial, los Corredores Bioceánicos constituyen herramientas centrales e indispensables para materializar ese objetivo de interés común” (Mercosur, 2015).

A pesar de que los encuentros ministeriales y presidenciales entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico se limiten a los aspectos comerciales de aproximación entre los bloques, el Corredor nace con la propuesta de posibilitarla y contribuir al desarrollo regional (Gonçalves, 2019).

En los estudios divulgados por la CEPAL sobre la aproximación Mercosur - Alianza del Pacífico se menciona la importancia de corredores binacionales y transoceánicos como proyectos de infraestructura para posibilitar tal aproximación, además de fortalecer la articulación de programas y proyectos para la integración en infraestructura en el marco del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) (Cepal, 2014, 2018). Aunque no exista mención directa al GT Corredor Carretero Bioceánico, este es el único proyecto que existe y que está en discusión continua desde 2015.

Además de la “Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos” de 2015, los presidentes de Argentina, Brasil y Paraguay y el ministro de Relaciones Exteriores de Chile firmaron la “Declaración de Brasilia sobre Corredores Bioceánicos” en 2017 para reafirmar la priorización de este proyecto de infraestructura para aproximar ambos bloques – además de instruir los trabajos a realizar para las reuniones posteriores (Itamaraty, 2015, 2017).

En la Tabla 1, se sintetizaron las reuniones del GT realizadas desde su creación hasta la última reunión, en 2019. De las 8 reuniones, apenas 2 fueron realizadas en una capital (Asunción, Paraguay) y las demás se realizaron en las regiones por donde pasará el Corredor, resaltando la característica de descentralización de este proyecto.

**Tabla 1 – Reuniones del GT Corredor Carretero Bioceánico**

<b>Año</b>	<b>Fecha</b>	<b>Reunión</b>	<b>Lugar</b>
2016	mayo	I	Antofagasta, Chile
	julio	II	CampoGrande/MS,Brasil
	octubre	III	San Salvador de Jujuy,Argentina
2017	mayo	IV	Asunción, Paraguay
	noviembre	V	Antofagasta, Chile
2018	junio	VI	Salta, Argentina
2019	abril	VII	Asunción, Paraguay
	agosto	VIII	CampoGrande/MS,Brasil
Fuente: Ministerios de Relaciones Exteriores de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay. Elaborado por los autores.			

Se puede afirmar que el Corredor Carretero Bioceánico se configura como un caso excepcional en la integración física regional, teniendo en cuenta que es un proyecto que congrega más de tres países y que ha mantenido reuniones regulares a pesar del movimiento de vaciado de las instituciones (entre ellas, la Unasur) y fragmentación política regional.

### **3. Actores y sus respectivos intereses en el Corredor Carretero Bioceánico**

Por ser un proyecto de integración física entre regiones distantes de los centros nacionales, la cuestión territorial y transfronteriza son variables fundamentales para comprender la movilización de actores en torno a dicho proyecto. Además, el Corredor Carretero Bioceánico está relacionado a los aspectos de la integración regional sudamericana, pues: I) surge a partir de la propuesta de gobiernos nacionales el 2015 en el contexto de aproximación de la Alianza del Pacífico-Mercosur; II) moviliza gobiernos subnacionales que ya participaban en la Zona de Integración del Centro-Oeste Sudamericano (Zicosur); III) atraviesa períodos de mayor aproximación entre los países para el de mayor fragmentación de las instancias regionales.

La Zicosur se caracteriza como una iniciativa subregional que agrupa provincias (Argentina), departamentos (Bolivia, Paraguay, Paraguay y Uruguay), regiones (Chile) y estados (Brasil), coincidiendo con el territorio del Chaco Sudamericano, y tiene como objetivo su proyección a los mercados de la Cuenca del Pacífico (Safarov, 2000). Creada en 1997 por iniciativa de la Secretaría de Integración Regional de Antofagasta (Chile), la Zicosur tiene el objetivo de agrupar los entes subnacionales localizados al centro-oeste sudamericano y garantizar la inserción de los mismos en el escenario internacional uniendo los puertos del Atlántico al Pacífico (Hourcade; Oddone, 2012).

Las regiones que integran la Zicosur se caracterizan por ser economías periféricas en relación a los centros económicos del Mercosur. El aislamiento geográfico lleva a que esas

regiones busquen formas alternativas que potencien sus economías, en que corredores bioceánicos adquieren carácter estratégico para tal objetivo (Carlino, Vairavé, 2010).

El Corredor Carretero Bioceánico atraviesa la macrorregión del Gran Chaco Sudamericano. Son 1.141.000 km<sup>2</sup> de territorio, representando el 24% del territorio argentino, 60% del territorio paraguayo, 12% del territorio boliviano y 0,66% del territorio brasileño, y participa en tres ejes de los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) de la IIRSA: Capricornio, Interoceánico Central, Hidrovía Paraguay-Paraná. No obstante, la macrorregión del Gran Chaco Sudamericano carece de infraestructura que permita comprenderla como un territorio integrado y que promueva la cooperación fronteriza al incluir la participación de municipios localizados en el interior de los territorios (Hourcade, Oddone, 2012).

Se observa, por lo tanto, que el GT Corredor Carretero Bioceánico es un proyecto de infraestructura que moviliza diversos actores en torno a la idea de determinada “Región” de un territorio nacional que será beneficiada. En las subsecciones siguientes, se buscó examinar la importancia del Corredor Carretero Bioceánico para cada país, con destaque para las regiones atendidas por el trazado de las obras, en torno a dos intereses: I) infraestructura y conectividad de las regiones, y II) proyección al Pacífico.

### ***3.1 Infraestructura y conectividad de las regiones***

Los proyectos de infraestructura que componen el corredor carretero bioceánico integran y pueden desarrollar áreas aisladas nacional y regionalmente que se pueden caracterizar como atrasadas económicamente: el noroeste de Argentina, el Chaco paraguayo, el norte de Chile y el Centro Oeste brasileño. Adicionalmente, busca integrarlas al área de mayor dinamismo económico global, la región Asia-Pacífico, que incluye al sudeste asiático y a la costa oeste de los Estados Unidos. Esos proyectos se deben entender en su integridad e intermodalidad, o sea, la capacidad de integrar las regiones al Pacífico, pero también a otros modales.

La idea de promover obras de infraestructura bajo la lógica de “corredores” que favoreciese la exportación de productos, la modernización de servicios logísticos, la modernización de puertos y la integración de la región Centro-Oeste brasileña a los puertos atraviesa las décadas de 1970, con los corredores de transporte previstos en los Planes Nacionales de Desarrollo, de 1980, con los corredores logísticos de transportes que buscaran mayor integración entre las regiones en el interior de los Estados (en un sentido más regional) y el mercado internacional, de 1990, con los Ejes Nacionales de Integración y Desarrollo, de 2000, con IIRSA y los Ejes de Integración y Desarrollo (EID), los cuales fueron incorporados al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento en 2008 (Le Bourlegat, 2019).

Mato Grosso do Sul posee posición estratégica tanto para la proyección en América del Sur (fronterizo con Bolivia y Paraguay), como para el acceso a la Cuenca del Plata y al litoral Pacífico, por medio de las hidrovías Paraguay-Paraná y del Plata, y por la proximidad de puntos de paso por las cordilleras. En ese sentido, la proximidad con los centros nacionales y con las demás regiones mediterráneas de América del Sur, así como el acceso a Argentina y a

Uruguay a través de las hidrovías y ferrovías lleva a que el estado del MS pueda desarrollarse como el centro logístico del Corredor Carretero Bioceánico, no siendo apenas el inicio o el final de la cadena logística regional.

Paraguay se divide territorialmente en dos regiones, la Oriental y la Occidental, a partir del río Paraguay. La región Oriental, centrada en Asunción, polariza la capacidad de intervención territorial, de modo que esta región ha sido beneficiada por obras de infraestructura y por inversiones que interconectan el país a Argentina y a Brasil. Consecuentemente, acaba por marginar la región Occidental, cuya principal ruta de intercambio con la capital se da por la Transchaco. La región Occidental no se constituye como área de influencia directa del Mercosur y sí como un espacio privilegiado de actuación de los grupos locales (privados y de origen extranjero) que se instalaron en la región (las colonias menonitas, estancieros brasileños y empresas coreanas, americanas y alemanas) y que contribuyeron a que la misma se tornara productora de lácteos, carne bovina y soya. Su condición de distanciamiento de las grandes ciudades paraguayas se reflejó en las opciones de inserción internacional de la región, preferentemente en la Zicosur (Vasquez, 2007).

El Fondo de Convergencia Estructural (FOCEM) fue responsable por la ampliación de la capacidad de transmisión energética a través de la construcción de la línea de transmisión de alta tensión entre la usina de Itaipú y la ciudad de Villa Hayes (región Occidental), convirtiéndose, así, en la principal fuente de cooperación para el desarrollo de Paraguay (Masi, Rojas, 2019). El Corredor Carretero Bioceánico tiene un valor estratégico para Paraguay por reducir las limitaciones debido a su condición de país en desarrollo sin litoral marítimo, y permitirá que la región Occidental se transforme en un centro logístico al acortar las distancias entre el Atlántico y el Pacífico (Amarilla, 2019).

Las provincias argentinas contempladas por el trayecto del corredor son las de Salta, Tucumán y Jujuy, localizadas en el Noroeste argentino, las cuales se caracterizan como economías primarias, distanciadas de los puertos nacionales y poseen problemas estructurales resultantes de la marginación política, económica y social, e aislamiento geográfico. El Noroeste argentino es una de las zonas más pobres, con deficiencias de infraestructura y, por lo tanto, baja conectividad intrarregional e interregional, además de presentar baja densidad demográfica y extensas fronteras vulnerables (Furlan, 2016).

La tendencia de mejoras en la infraestructura, iniciada en 1980, ganó impulso con la creación del Mercosur y de IIRSA, y sus políticas para estimular la integración y el desarrollo de regiones aisladas. Sin embargo, la creación del Mercosur en 1991 impulsó la vocación de la Cuenca del Plata como red de transporte fluvial para el acceso a los puertos del Atlántico. El trazado de infraestructura de la época se orientaba a los puertos nacionales y se caracterizaba por escasos e inadecuados pasos fronterizos para soportar un gran volumen de intercambio entre los países vecinos. Por ejemplo, hasta 1990 el trayecto entre Chile y Argentina se daba apenas por el Túnel de los Libertadores, uniendo Santiago a Mendoza (Benedetti, Salizzi, 2014).

En diciembre de 2015, el gobierno argentino de Mauricio Macri (2015-2019) lanzó el Plan Belgrano, cuyo objetivo era la reducción de la pobreza del Norte argentino a través de obras de infraestructura, de programas sociales, de integración digital y de una mayor presencia del Estado en los barrios más alejados en cada provincia (Argentina, 2019). El Plan Belgrano fue impulsado a fin de promover la conexión intrarregional e interregional de las provincias del Nordeste y Noroeste argentino (Jujuy, Salta, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Formosa, Chaco, Corrientes y Misiones) en las áreas de infraestructura, transportes, comunicaciones, economía, producción, social, salud, educación, seguridad y defensa (Furlan, 2016). La actual administración de Alberto Fernández sustituyó el Plan Belgrano por la Unidad Belgrano Norte Grande, manteniendo el foco de inversiones en infraestructura y en la competitividad de las regiones del Nordeste y Noroeste argentino.

En el caso de Chile, el proyecto del Corredor Carretero Bioceánico atenderá las regiones de Arica-Parinacota, Tarapacá y Antofagasta, las cuales conforman el Norte Grande de Chile, y permitirá el acceso a los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, así como facilitará el acceso a los puertos de Coloso, Michilla y Tocopilla.

Según García (2015: 135), “el territorio del norte de Chile es estratégico, tanto por integrar diversos ejes de conectividad como por permitir el paso hacia otros ejes de enlace con el resto de la región” y que en el ámbito de IIRSA “tres de los ejes de integración donde Chile hace parte comprenden territorios del área fronteriza del norte del país, configurándola como un importante corredor de bienes, servicios y personas” (2015: 137). Cabe recordar que Zicosur fue creada por iniciativa de la Secretaría de Integración Regional de Antofagasta y que Jorge Soria (quien ya fue gobernador de Iquique y actualmente es senador por Tarapacá) ha sido figura actuante en la defensa de Corredores Bioceánicos.

La conformación de la Zona Franca de Iquique (Zofri) demuestra que la región de Tarapacá ha adquirido condiciones para que se transforme en una plataforma de servicios, en que corredores bioceánicos puedan promover la complementariedad económica en áreas fronterizas y tornar su interconexión más completa. El desarrollo de la región de Tarapacá ha dependido de su entorno subregional, principalmente Bolivia, además de ser un área estratégica para el Centro-Oeste sudamericano, de forma que aquella puede ser un puente entre el mercado sur-asiático y la subregión sudamericana, dinamizando los intercambios comerciales de los países que conforman esa localidad (Ovando Santana, Álvarez Fuentes, 2011).

Por lo tanto, al discutir la relación entre los intereses de los países pertenecientes al Corredor en proyectos de infraestructura, cabe incluir en el análisis de esta temática la relación China-América Latina y como esto se relaciona al segundo interés de esos países: proyección al Pacífico.

**Tabla 2 – Inversiones chinas en América Latina y el Caribe (2005-2019)**

<b>País</b>	<b>Cantidad de Préstamos</b>	<b>Cantidad (US\$)</b>
<b>Venezuela</b>	17	62,2 mil millones
<b>Brasil</b>	11	28,9 mil millones
<b>Ecuador</b>	15	18,4 mil millones
<b>Argentina</b>	12	17,1 mil millones
<b>Trinidad y Tobago</b>	3	2,7 mil millones
<b>Bolivia</b>	9	2,4 mil millones
<b>Jamaica</b>	11	2,1 mil millones
<b>México</b>	1	1 mil millones
<b>República Dominicana</b>	1	600 mil millones
<b>Surinam</b>	4	580 mil millones
<b>Costa Rica</b>	1	395 mil millones
<b>Cuba</b>	3	240 mil millones
<b>Guyana</b>	2	175 mil millones
<b>Barbados</b>	1	170 millones
<b>Bahamas</b>	2	99 mil millones
<b>Perú</b>	1	50 mil millones

Fuente: The Dialogue, 2020. Elaborado por los autores.

A esto se suma la iniciativa One Belt, One Road (OBOR), el proyecto de infraestructura que incluye 56 países y que conectará China a Europa y África por la vía terrestre y marítima. Se destaca el objetivo de construir un gran corredor de transporte que conectará el Océano Pacífico al Mar Báltico a través de la interconectividad entre carreteras, así como promoverá una red de transportes. Para su ejecución, se creó el Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), del cual Brasil es socio-fundador (Pires; Paulino, 2017).

### ***3.2 Política externa, integración regional y proyección al Pacífico***

Como se ve en la Tabla 2, el GT Corredor Carretero Bioceánico es un proyecto de infraestructura que moviliza diversos actores. En cuanto a los representantes de los gobiernos centrales, funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores de los cuatro países siempre estuvieron presentes en las reuniones. Eso demuestra la relevancia del Corredor a los intereses de la política externa de los países.

Las relaciones Brasil-China, en el marco de la cooperación sur-sur, fueron intensificándose en los últimos 15 años, principalmente en las áreas de comercio, inversiones, infraestructura, cooperación en instancias regionales (Foro China-Celac) y multilaterales (BRICS, BASIC). Con respecto al comercio exterior, existe destaque para los productos como soya, mineral de hierro, petróleo, azúcar y pasta de madera, que corresponden a la mayor parte de los productos exportados (Pires, 2015). Desde 2007, China es el 1º destino de las exportaciones de Mato Grosso do Sul, con destaque para soya, mineral de hierro y aceite vegetal (Brum; Amorim, 2016).

Durante el gobierno de Horácio Cartes (2013-2018), la política externa paraguaya se orientó en un sentido más pragmático. Tanto la relación bilateral con Argentina y Brasil, de diferentes orientaciones políticas, como el retorno de Paraguay al Mercosur sin mayores problemas en relación a las condiciones impuestas son ejemplos de ese pragmatismo. La política externa de Cartes promovió una fuerte campaña de diversificación productiva, de exportaciones y de atracción de inversiones extranjeras; el Ministerio de Industria y Comercio se tornó la principal agencia gubernamental a conducir la política externa (Mais; Rojas, 2019).

La suspensión de Paraguay del bloque, en 2012, decisión en base a la Carta Democrática, abrió espacio para que se acelerase la inclusión de Venezuela en el Mercosur y también para que Paraguay solicitara ser miembro de la categoría Estado Observador de la Alianza del Pacífico (Bernal-Meza, 2015). En relación a este último, sería una demostración de que Paraguay estaba buscando fortalecer las relaciones con otras naciones además del Mercosur.

La búsqueda de la salida al Pacífico se mantuvo como el objetivo del gobierno Mario Abdo Benítez (2018-), al dar continuidad a las obras del Corredor Carretero Bioceánico, con énfasis en la construcción del puente entre Puerto Murtinho-Carmelo Peralta y la reconstrucción de la Transchaco, conectando Carmelo Peralta a Pozo Hondo (Informe Presidencial, 2019).

No obstante, en la búsqueda por la salida al Pacífico, cabe destacar que el patrón de relacionamiento del país con China difiere de sus pares. Paraguay es el único país sudamericano que reconoce la independencia de Taiwan, siendo una de las razones por la cual la soya y carne paraguayas no tienen acceso directo al mercado chino. A pesar del “factor Taiwan”, China es el principal origen de importaciones de Paraguay (Rojas, 2018), y presiones del agronegocio para el establecimiento de relaciones oficiales con China se ha intensificado en los últimos años (Youkee, 2019). Por no haber relaciones diplomáticas con China, hay una percepción de que Paraguay perdió la oportunidad de inversiones chinas en infraestructura en el país en áreas clave (Long, Urdinez, 2020).

Argentina, así como los demás países latinoamericanos, tiene su relación bilateral con China marcada por la exportación de productos primarios e importación de bienes de alto valor agregado, y ha recibido inversiones en áreas estratégicas como: transporte, minería y energía. El país fue visitado por los presidentes Hu Jintao en 2004 y Xi Jinping en 2014, y junto con Venezuela fue el que más recibió préstamos en el área de infraestructura en ese período (Gransow, 2015). En la visita de 2014, se destacan los préstamos para la construcción de las

represas Kirchner-Cepernic y para la renovación de la ferrovía Belgrano Cargas, la cual conectará 14 provincias a los puertos en el Pacífico, impulsando una red vital para el transporte de soja a China (Laufer, 2017).

El cambio de gobierno de Cristina Fernández de Kirchner (2007-2015) al gobierno Macri, en un primer momento, indicó la revisión de los acuerdos firmados con la China (Frenkel, 2016). El “giro aperturista” de la política externa de Macri marcó una ruptura en relación a los gobiernos anteriores y se intensificó con el cambio de gobierno en Brasil, resultante del impeachment de Dilma Rousseff (2011-2016), en que la aproximación de Argentina a la Alianza del Pacífico (por medio de su participación en la categoría Estado Observador), su actuación para la convergencia Mercosur-Alianza del Pacífico y el acuerdo Mercosur-Unión Europea serían pasos intermedios a la participación en el Acuerdo Transpacífico (Simonoff, 2016).

Aunque se hiciera una revisión de los acuerdos sobre la Estación de Espacio Lejano y las represas Kirchner-Cepernic, se mantuvo el Acuerdo Marco de Cooperación Económica e Inversión y fue firmado el Plano Quinquenal Integrado China-Argentina para la Cooperación en Infraestructura (2017-2021) (Oviedo, 2017). En mayo de 2017, Macri participó en la reunión de la iniciativa One Belt, One Road, indicando que este proyecto sería de interés para América Latina y declarando que China debería colaborar con IIRSA (Efe, 2017).

En el caso de Chile, el origen de la idea del país como puente estratégico está relacionado a su diplomacia comercial. La relación chilena con la región Asia-Pacífico se fue intensificado a partir de la redemocratización (1990) y concomitantemente al proceso de globalización e inserción internacional fundamentada en el regionalismo abierto. La entrada del país al Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), en 1994, facilitó la negociación de acuerdos comerciales, los cuales se expandieron sustancialmente durante los gobiernos de Eduardo Frei (1994-2000) y Ricardo Lagos (2000-2006) (Oyarzún Serrano, 2019; Schulz; Rojas, 2020).

Chile fue uno de los países fundadores de la Alianza del Pacífico, una iniciativa de integración fundamentada en el regionalismo abierto y cuya proyección apunta a la región Asia-Pacífico. Tal proyección se tradujo en la relación que esta viene impulsando con la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y con países asiáticos a través de la categoría Estado Asociado de la misma, además de haber liderado la aproximación con el Mercosur con la iniciativa “Convergencia en la Diversidad” (Oyarzún Serrano, 2019).

En el período más reciente, que abarca los gobiernos de Michelle Bachelet (2014-2018) y Sebastián Piñera (2018-) la idea de que Chile puede ser puente entre Asia y América Latina se mantiene en vigor, y el Corredor Carretero Bioceánico adquiere un papel de gran relevancia para alcanzar tal objetivo de la política exterior chilena. La participación de Chile en las discusiones sobre la iniciativa One Belt, One Road y asociación del país al AIIB demuestran la importancia de que proyectos de infraestructura regionales puedan desempeñar en la mejoría de la proyección internacional de la región (Efe, 2017).

#### **4. Perfil comercial del estado de Mato Grosso do Sul: principales productos y socios comerciales entre 2010 y 2019**

El Estado de Mato Grosso do Sul es un estado de perfil agropecuario con una pauta exportadora concentrada en tres productos con bajo o medio valor agregado: celulosa (34%), soya (30%) y carne (24%) de acuerdo con los datos del Ministerio de Economía (ME) entre enero y abril de 2020. El estado expresa de forma más intensa que otros el perfil de inserción internacional de América Latina por tratarse de un comercio asimétrico basado en la exportación de materias primas e importación de productos manufacturados y por la creciente dependencia de los intercambios con China y Asia Pacífico.

Las exportaciones de Mato Grosso do Sul al mundo, en 2019, ascendieron a US\$ 5,2 mil millones y representaron 2,6% del total de las ventas totales de Brasil. Las compras del estado alcanzaron US\$ 2,4 mil millones, o 1,3% del total de las importaciones del país. Sectorialmente, 58% de las exportaciones del estado son productos básicos, 40% semimanufacturados y 2% productos manufacturados. En cuanto a las importaciones, 56% son productos básicos, 10% semimanufacturados y 34% manufacturados (ME).

Con relación a los socios comerciales de Mato Grosso do Sul, se percibe igualmente una fuerte concentración en pocos países. Las exportaciones a China fueron el 41% del total en 2019 y en los primeros meses de 2020 pasaron al 47,7%, lo que representa un fuerte avance si se compara al 20% que respondían en 2010 de acuerdo con los datos de la Secretaría de Comercio Exterior del Ministerio de Economía (Secex-ME).

El comercio intrarregional ha presentado significativa caída en los últimos años. En el caso de Brasil, la participación relativa de América del Sur en las exportaciones totales en 2010 era del 18,4% (US\$ 37 mil millones) y en los primeros meses de 2020 es de 10,6% (US\$ 7,2 mil millones). Las exportaciones de Mato Grosso do Sul a América del Sur en 2010 correspondían al 19,9% (US\$ 577 millones) y en 2020 están en 3,8% (US\$ 196 millones entre enero y abril).

Ante ese escenario de caída del comercio entre los países vecinos el Corredor Carretero Bioceánico tendría la doble función de aumentar competitividad de los países que lo integran con Asia Pacífico y, al mismo tiempo, busca dinamizar el comercio intrarregional a través de obras de infraestructura e iniciativas que promuevan el desarrollo de cadenas regionales de valor.

En las Tablas 3 y 4, se presentan los valores de las exportaciones y de las importaciones de Brasil y del estado de Mato Grosso do Sul en 2010, 2018 y 2019, con los países que forman parte del Corredor Carretero Bioceánico, más Bolivia, China y Estados Unidos.

**Tabla 3. Exportaciones e importaciones en valores absolutos y relativos de Brasil en 2010, 2018 y 2019 con Argentina, Bolivia, Chile, China, Estados Unidos y Paraguay**

Países	Exportaciones			Importaciones		
	Valorr en US\$ 2010	Valor en US\$ 2018	Valor en US\$ 2019	Valor en US\$ 2010	Valor en US\$ 2018	Valor en US\$ 2019
<b>Argentina</b>	18.507.23.060	14.912.606.660	9.791.474.547	14.433.416.651	11.051.062.743	10.552.232.182
	9,17%	6,23%	4,34%	7,94%	6,10%	5,95%
<b>Bolivia</b>	1.162.674.875	1.452.660.777	1.411.080.903	2.247.080.647	1.636.482.920	1.365.971.487
	0,58%	0,61%	0,62%	1,24%	0,90%	0,77%
<b>Chile</b>	6.393.065.704	6.393.065.704	5.162.879.630	4.190.055.349	3.381.789.215	3.176.258.258
	3,17%	2,67%	2,29%	2,31%	1,87%	1,79%
<b>China</b>	30.747.553.704	63.929.548.814	63.357.520.588	25.591.460.070	34.730.027.163	35.270.816.762
	15,23%	26,72%	28,11%	14,08%	19,16%	19,89%
<b>Estados Unidos</b>	19.300.906.943	28.696.717.001	29.715.863.527	27.038.687.487	28.967.774.648	30.090.157.711
	9,57%	11,99%	13,18%	14,88%	15,98%	16,97%
<b>Paraguay</b>	2.547.743.025	2.912.218.700	2.479.920.342	611.400.544	1.157.198.288	1.303.105.494
	1,27%	1,22%	1,10%	0,34%	0,64%	0,73%
<b>América Latina y Caribe</b>	44.518.965.501	40.830.995.663	32.522.084.630	27.298.918.593	23.302.156.070	21.400.842.174
	22,06%	17,07%	14,43%	15,02%	12,86%	12,07%
<b>Total General</b>	<b>201.788.337.035</b>	<b>239.263.992.681</b>	<b>225.383.482.468</b>	<b>181.774.969.378</b>	<b>181.230.568.862</b>	<b>177.347.934.749</b>

Fuente: SECEX. Elaboración de los autores.

Se observa la disminución de la participación de los países de América Latina en las exportaciones totales de Brasil, que representaban 22,1% en 2010 y cayeron a 14,4% en 2019. El mismo movimiento ocurrió con las importaciones; en 2010 sumaban 15,0% y en 2019 cayeron a 12,1%.

Con relación a los países del Corredor, hay cierta estabilidad en la participación de Paraguay y Bolivia, que se mantienen estables tanto en las exportaciones como en las importaciones durante el período analizado. Ya Chile tuvo una pequeña caída y Argentina disminuyó bruscamente su participación en el comercio con Brasil, presentado una caída del 47,1% en las exportaciones y 26,9% en las importaciones entre 2010 y 2019. En los primeros cuatro meses de 2020, las exportaciones a Argentina cayeron 18,8% y las importaciones 22,6%, lo cual indica la acentuación de esa tendencia.

El comercio con China, a su vez, presenta un fuerte crecimiento en ese período. La participación del país en el total de las exportaciones brasileñas aumentó del 15,2% en 2010 al 28,1% en 2019. La participación china en las importaciones totales de Brasil pasó del 14,1% en 2010 al 19,9% en 2019. No obstante, se percibe cierta desaceleración de ese dinamismo entre enero y abril de 2020 (ME), principalmente en las importaciones que ya presentan una reducción del 7,3%. Empero, China continúa siendo el principal socio comercial del país por amplio margen.

Estados Unidos ha aumentado su participación, tanto en las exportaciones totales en 54% como en las importaciones totales 11,3%, en el primer cuatrimestre. El saldo comercial de Brasil con ese país ha sido deficitario en la mayor parte del período analizado.

**Tabla 4. Exportaciones e importaciones en valores absolutos y relativos de Mato Grosso do Sul en 2010, 2018 y 2019 con Argentina, Bolivia, Chile, China, Estados Unidos y Paraguay**

Países	Exportaciones			Importaciones		
	Valor en US\$ 2010	Valor en US\$ 2018	Valor en US\$ 2019	Valor en US\$ 2010	Valor en US\$ 2018	Valor en US\$ 2019
<b>Argentina</b>	301.634.868	386.396.380	221.029.385	74.763.633	23.746.440	12.123.867
	13,46%	6,79%	4,22%	2,20%	1,07%	0,50%
<b>Bolivia</b>	81.145.891	17.794.941	16.770.861	2.147.965.624	1.538.094.898	1.275.082.483
	3,62%	0,31%	0,32%	68,19%	68,98%	53,06%
<b>Chile</b>	3.445.215	153.308.361	160.915.417	273.646.782	123.070.125	105.268.866
	0,15%	2,69%	3,07%	8,05%	5,52%	4,38%
<b>China</b>	236.657.801	2.761.730.017	2.146.634.653	292.551.215	335.441.468	334.347.006
	10,56%	48,51%	40,94%	8,61%	15,04%	13,91%
<b>Estados Unidos</b>	20.728.198	136.139.231	224.828.339	40.092.242	70.057.423	111.385.719
	0,93%	2,39%	4,29%	1,18%	3,14%	4,63%
<b>Paraguay</b>	110.679.762	25.920.791	22.783.266	30.980.453	139.299.530	174.737.106
	4,94%	0,46%	0,43%	0,91%	6,25%	7,27%
<b>América Latina y Caribe</b>	586.940.784	821.535.725	663.566.687	2.615.342.487	1909.090.457	1.631.147.042
	26,19%	14,43%	12,66%	76,94%	85,62%	67,88%
<b>Total General</b>	<b>2.240.867.028</b>	<b>5.692.722.072</b>	<b>5.243.446.085</b>	<b>3.399.311.857</b>	<b>2.229.709.884</b>	<b>2.403.146.169</b>

Fuente: SECEX. Elaboración de los autores.

Se observa la disminución de la participación de los países del Corredor (incluyendo Bolivia) en las exportaciones totales de Mato Grosso do Sul, que representaban el 22,2% en 2010 y cayeron al 8% en 2019. Lo mismo ocurrió con las importaciones, en 2010 sumaban 79,3% y en 2019 cayeron al 65,2%. En relación a las exportaciones, Argentina, Bolivia y Paraguay registran una caída significativa, solamente Chile aumenta en el período. En el caso particular de Argentina, su participación en el comercio con el estado disminuyó bruscamente, presentando una caída del 43% en las exportaciones y del 49% en las importaciones. En las importaciones *sul-mato-grossenses*, Argentina, Bolivia y Chile disminuyen su peso significativamente, pero Paraguay aumentó su participación. Eso se refleja en la participación de América Latina en las exportaciones e importaciones totales del estado; ya que la mayor parte del comercio con los países latino-americanos está representado por el comercio con las economías integrantes del Corredor.

En cuanto a China, la participación en las exportaciones del estado aumentó del 10,6% a 41% entre 2010 y 2019, y la participación en las importaciones *sul-mato-grossenses* pasó del 8,6% en 2010 al 13,9% en 2019. Estados Unidos cuadruplicó su participación en el comercio con Mato Grosso do Sul entre 2010 y 2019.

En la Tabla 5, se presentan tres principales categorías (Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, SA) de productos exportados por Mato Grosso do Sul en 2010, 2018 y 2019, en valores absolutos y su participación relativa.

**Tabla 5. Los tres principales capítulos exportados por Mato Grosso do Sul en 2010, 2018 y 2019 en valores absolutos y participación relativa**

Capítulos en SA2	(en US\$)	%	(en US\$)	%	(en US\$)	%
47 Pastas de madera o de otras materias fibrosas celulósicas; papel o cartón para reciclar (desperdicios y recortes).	400.431.500	13,86%	1.904.120.975	33,06%	1.938.765.787	36,98%
12 Semillas y frutos oleaginosos; granos, semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; pajas y forrajes	521.497.614	18,05%	2.070.903.443	35,96%	1.162.231.230	22,17%
2 Carnes y despojos, comestibles	739.135.213	25,58%	828.242.169	14,38%	986.440.245	18,81%
Fuente: SECEX. Elaboración de los autores.						

En las exportaciones de Mato Grosso do Sul en 2010 las “Carnes y despojos, comestibles” (25,6%) fueron la principal categoría exportada, seguida por “Semillas y frutos oleaginosos” (18%) y “Pastas de madera y materias celulósicas” (13,9%). Así, la suma de esos tres capítulos superaba los 57,5% del total vendido por el estado.

En 2019, la principal categoría exportada continuó siendo “Pastas de madera y materias celulósicas” (37%) y en segundo lugar, registrando una caída del 37% “Semillas y frutos oleaginosos” (22,2%). Las “Carnes y despojos, comestibles” (18,8%) aumentaron su participación en la pauta exportadora del estado.

**Tabla 6. Principales vías de salida de las exportaciones de Mato Grosso do Sul para Argentina, Bolivia, Chile y Paraguay, en 2019**

<b>Continental (Pacífico-Oeste)</b>	<b>98,5%</b>
Corumbá (MS)	30,4%
Porto Murtinho (MS)	19,3%
São Borja (RS)	18,3%
Dionísio Cerqueira (SC)	15,3%
Foz do Iguaçu (PR)	8,5%
Ponta Porã (MS)	5,6%
Uruguaiana (RS)	1,1%
<b>Litoral (Atlántico-Este)</b>	<b>1,3%</b>
Porto de São Francisco (SC)	0,6%
Porto de Paranaguá (PR)	0,5%
Porto de Santos (SP)	0,2%
Fuente: SECEX. Elaboración de los autores.	

La mayoría del comercio del estado con los países vecinos se produce por las aduanas continentales, las principales continúan siendo Corumbá (30%) y Porto Murtinho (19,3%). Las aduanas de São Borja y Foz do Iguaçu, no obstante, presentan un crecimiento en su importancia relativa, la primera del 8% al 18,3% y la segunda del 5% al 8,5%, entre 2018 y 2019.

Los principales productos exportados por la Unidade da Receita Federal (URF) de Corumbá son minerales (hierro, mineral de hierro y otros) y soya y los principales destinos son Argentina y Uruguay. Las ventas de minerales y soya a Argentina por Corumbá, que en 2018 representaban 60% de las exportaciones totales de aduana, cayeron 47% en 2019, de US\$ 197,9 millones a US\$ 104,8 millones.

El principal producto de exportación vía Porto Murtinho es la soya con destino a Argentina. El valor de la exportación cayó en 46,6% entre 2018 y 2019. Lo mismo ocurrió con las ventas de soya a Argentina que atraviesan la frontera por la aduana de Ponta Porã; cayeron por la mitad, de US\$ 15,1 millones a US\$ 7,2 millones. A su vez, las exportaciones a Paraguay

crecieron y actualmente superan el valor las exportaciones destinadas a Argentina por esa aduana. Las ventas a Chile de productos derivados de soja aumentaron y para Uruguay, de otros azúcares de caña, disminuyeron 76,6%.

Las exportaciones por Foz do Iguaçu en 2019 se destinaron principalmente a Argentina, Chile y Paraguay, y crecieron 31,3% con relación al año anterior. Las exportaciones a Argentina disminuyeron levemente y continuaron siendo esencialmente de pasta de celulosa. Las ventas a Paraguay son de productos variados y se mantuvieron en un valor aproximado al del año anterior. En el caso de Chile, se registraron ventas en 2019 de carne bovina deshuesada refrigerada o congelada por el valor de US\$ 9,9 millones.

Algo similar ocurrió en la aduana de São Borja, que registró crecimiento de las exportaciones del 68,9% entre 2018 y 2019. El principal producto exportado por esa frontera fue carne bovina deshuesada congelada, refrigerada o fresca con destino a Argentina, Chile y Uruguay. El principal producto de exportación por Dionísio Cerqueira es carne bovina para Argentina, Uruguay y Chile. Las ventas totales por esa aduana cayeron un 35,7% entre 2018 y 2019. En el caso de Uruguay y Chile disminuyeron y en el caso de Argentina aumentaron. En Uruguaiana, más de la mitad de las ventas de 2019 fueron destinadas a la Argentina, de productos diversos. En el caso de Chile, se registró un crecimiento del 105,5% de las ventas por esa *Unidade da Receita Federal*.

En la Tabla 7, se presentan los doce principales productos exportados de acuerdo con la Nomenclatura del Mercosur (NCM) por Mato Grosso do Sul en 2019 por destinos, en valores absolutos y relativos.

**Tabla 7. Principales productos exportados por Mato Grosso do Sul en 2019 al mundo y sus principales destinos  
(en US\$)**

	<b>NCM</b>	<b>2019 (US\$)</b>	<b>Principales importadores</b>
	Total General	5.243.446.085	
1	47032900 Pastas químicas de madera, a la soda o al sulfato, excepto pastas para disolución, semiblanqueadas o blanqueadas, no de coníferas.	1.938.753.987	China 58,85%; Estados Unidos 10,59%; Italia 8,49%; Holanda 7,63%
2	12019000 Soya, incluso, excepto para siembra.	1.151.336.280	China 76,37%; Argentina 10,25%; Vietnam 3,28%
3	10059010 Maíz en grano, excepto para siembra.	449.986.432	Japón 41,17%; Irán 20,68%; Corea del Sur 9,74%; España 6,33%
4	02023000 Carnes deshuesadas de bovino, congeladas.	435.384.129	Hong Kong 21,31%; Egipto 12,09%; Emiratos Árabes 11,12%; Irán 10,66%
5	02013000 Carnes deshuesadas de bovino, frescas o refrigeradas	254.519.509	Chile 47,38%; Uruguay 17,11%; Arabia Saudita 9,50%; Líbano 7,54%
6	02071400 Pedazos y despojos, comestibles de gallos/gallinas, congelados.	210.701.931	China 29,62%; Japón 18,67%; Singapur 7,23%; Emiratos Árabes 6,53%.
7	26011100 Minerales de hierro y sus concentrados, excepto las pirritas de hierro tostadas (cenizas de pirritas), no aglomerados.	140.976.142	Argentina 49,40%; Uruguay 33,66%.
8	23040010 Harinas y pellets, da extracción de aceite de soya.	114.905.814	Reino Unido 26,49%; Indonesia 26,61%; Polonia 20,63%; Tailandia 9,92%.
9	17011400 Otros azúcares de caña	67.130.628	Argelia 20,47%; Canadá 20,07%; Bangladesh 12,62%; Irak 11,93%
10	23040090 Bagazos y otros residuos sólidos, da extracción de aceite de soya.	44.941.236	Tailandia 41,79%; Indonesia 31,67%; Alemania 5,84%; Chile 5,43%.
11	41041114 Otros cueros y pieles de bovinos (incluyendo los búfalos), plena flor, no divididos, en estado húmedo.	42.230.842	China 19,65%; Taiwán 16,03%; Italia 13,88%; México 13,31%.
12	52010020 Algodón sin cardar ni peinar, simplemente trillado.	41.148.147	China 28,20%; Indonesia 24,20%; Vietnam 11,14%; Malasia 7,55%.
Fuente: SECEX. Elaboración de los autores.			

De los principales productos exportados por Mato Grosso do Sul en 2019, la mayoría tuvo como destino Asia y Medio Oriente: Celulosa 58,8%; Soya 79,6% y productos derivados del aceite de soya (bagazos) 73,5%; Maíz 71,6%; Carnes de gallos y gallinas 62%; Carnes bovinas congeladas 55,2% y Algodón 71,1%. Solamente as carnes bovinas refrigeradas y o mineral de hierro tienen países de América del Sur como sus principales destinos. Harinas y pallets de aceite de soya y otros azúcares tienen destinos geográficamente más variados. Por lo tanto, siete de los doce principales productos exportados por el estado tienen como destino las mismas regiones, lo que evidencia la complementariedad de la estructura productiva de Mato Grosso do Sul con la demanda de Asia y Medio Oriente.

## **5. Análisis de los sectores con mayor impacto potencial del Corredor para las exportaciones del Mato Grosso do Sul para Asia Pacífico**

La presente sesión tiene como objetivo presentar un breve análisis de tres sectores seleccionados a partir de su importancia relativa para Mato Grosso do Sul y las nuevas posibilidades abiertas por el Corredor Carretero Bioceánico. Los bienes escogidos son los primeros de la pauta de exportación del estado en los últimos años: celulosa de eucaliptos (NCM 47.03.29.00); soya en granos (SH4 12.01) o procesada, en forma de tortas (SH4 23.04) o aceite (SH4 15.07); y carnes congeladas (deshuesadas de bovino – NCM 02.02.30.00 y despojos comestibles de gallinas – NCM 02.07.14.00).

En todos los casos, fueron brevemente presentados el escenario mundial, el mercado brasileño, la relevancia del mercado de Mato Grosso do Sul y las ventajas traídas por el Corredor. Las fuentes de datos utilizadas abarcan un amplio abanico de organismos internacionales, instituciones especializadas y entidades de clase, dependiendo del producto. Igualmente, se utilizaron las bases estadísticas disponibles de comercio internacional más actualizadas. Los bienes se presentaron en el orden de su importancia relativa en la pauta de exportaciones del estado.

### **5.1. El caso de la celulosa**

En primer lugar, fue analizada la celulosa o pasta de papel, exclusivamente derivada de eucaliptos. Este representó, en 2019, casi 38% de las exportaciones totales del estado. Mato Grosso do Sul fue el mayor exportador de Brasil, que es uno de los países más competitivos del mundo y responde a más de 46% de las exportaciones de celulosa de eucaliptos. La ciudad Três Lagoas, incluso, es conocida como la “capital mundial de la celulosa”. Las ventas sul-mato-grossenses crecieron bastante y se consolidaron en los últimos diez años, recientemente ocupando el lugar de la soya en el liderazgo de las exportaciones del estado.

De acuerdo con Forestry Production and Trade, de FAOSTAT, la producción mundial de “Pastas químicas de maderas, semiblanqueadas o blanqueadas” (SH6 47.03.20), en 2018,

último año disponible, fue de 114,2 millones de toneladas. Casi el 70% de esa producción está localizada en solamente seis países: Estados Unidos (18,6%), Brasil (16,1%), China (13,8%), Indonesia (7,2%), Canadá (7,1%) y Japón (6,7%).

Los mayores exportadores de “Pastas químicas de maderas, Semiblanqueadas o blanqueadas, no coníferas” (SH6 47.03.29), en 2019, según el Trademap, fueron Brasil, con US\$ 7,04 mil millones (46,3% del total de las exportaciones); Indonesia, con US\$ 2 mil millones (13,2%) y Chile, con US\$ 1,3 mil millones (8,6%). Los principales importadores del mismo producto, en 2019, fueron China (38,7%), Alemania (8,6%) y Estados Unidos (8,5%).

Brasil es altamente competitivo gracias al clima favorable y a las décadas de inversión en Investigación y Desarrollo en biotecnología e ingeniería genética por parte de empresas públicas y privadas, especialmente de Embrapa, y de universidades públicas (BATISTA, 2008, p.30). Según el trabajo Panoramas Sectoriales 2030 - Papel y Celulosa (BNDES, 2017, p.80), la capacidad instalada brasileña tuvo alto crecimiento desde los años 1990, ampliándose de 4 millones de toneladas en 2001 a 14 millones de toneladas en 2015. Actualmente alcanza las 21,1 millones de toneladas, siendo, 86% de la producción del eucalipto (fibras cortas). Casi el 70% de la producción brasileña de celulosa es orientada a la exportación y el resto es dirigido al mercado interno (IBÁ, 2019, p.44). El país ocupa el segundo lugar en el ranking de los productores de celulosa de todos los tipos y primer productor y exportador mundial de celulosa de fibra curta (eucaliptos).

Según datos del Comexstat, en 2019, las ventas brasileñas de “Pastas químicas de madera, a la soda o al sulfato, excepto pastas para disolución” (SH4 47.03) al exterior alcanzaron US\$ 7,1 mil millones. De este total, 98,2% fueron de ventas de SA6 47.03.29, de celulosa de eucaliptos, principalmente para China (42,2% do total), Estados Unidos (16,5%), Holanda (9,3%) e Italia (8,9%). Entre las empresas que operan en el mercado brasileño de celulosa se destacan las nacionales Fibria y Suzano Papel e Celulose; las chilenas Arauco y CMPC; y la india April (Exame, 2019).

En la últimas décadas, la producción de celulosa viene recibiendo incentivos para la instalación de Mato Grosso do Sul, triplicando las áreas plantadas con árboles de eucalipto entre los años 2009 y 2018 (IBÁ, 2019, p.72). Actualmente, el estado ocupa el tercer lugar en Brasil, con 15,5% del área cultivada nacional, solamente detrás de Minas Gerais (24,5%) y San Pablo (16,7%). En 2019, Mato Grosso do Sul fue el mayor exportador de celulosa de fibra corta de Brasil (Correio do Estado, 2010), con US\$ 1,94 mil millones (27,7% del total vendido por el país). Entre 2010 y 2018, de acuerdo con el Comexstat, las ventas sul-mato-grossenses del SA6 47.03.29 (fibra corta) crecieron significativamente hasta superar la soya en 2019.

El monto de celulosa exportado por Mato Grosso do Sul alcanzó, en 2019, US\$ 1,94 mil millones, de los cuales 100% corresponden a las oriundas del eucalipto (SA6 47.03.29). Más del 58,9% de esas ventas fueron a China. La lista de países del sudeste asiático sigue con Corea del Sur (2,3%), Indonesia (0,6%) y Japón (0,4%). Las salidas del producto sul-mato-grossense ocurren exclusivamente por los puertos del Sur y del Sudeste de Brasil (Santos-SP, Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC e Itajaí-SC).

La ciudad de Três Lagoas-MS es sede de algunas de las mayores unidades productoras de celulosa de Brasil, por ejemplo, Fibria y Eldorado. Según el Comex stat, la ciudad fue responsable por el 27,2% de las exportaciones brasileñas del producto. Por este motivo, es considerada la “capital mundial de la celulosa” (Época Negócios). Para tener una idea, en caso de que la ciudad Três Lagoas fuera un país, sería el tercero en el ranking mundial de producción de celulosa. Según el Comex stat, el estado de Mato Grosso do Sul destinó, en 2019, 54,3% de sus exportaciones totales de SA2 47 (US\$ 1,05 mil millones) para China, exclusivamente a través del puerto de Santos-SP.

Con el Corredor Bioceánico, Mato Grosso do Sul y otros estados brasileños podrán contar con una plataforma de exportación privilegiada en el Pacífico, así como Chile tendrá la posibilidad de actuar aún más en el mercado brasileño. Además, Brasil podría ampliar las compras de celulosa de fibra larga (oriunda de los pinos) producida en Chile y en Argentina.

El presente estudio se puede profundizar, considerando las cadenas globales de la celulosa y las posibilidades de complementariedad de productos y logística entre el Centro-Oeste y el mercado chileno. Los próximos años podrán marcar el surgimiento en Mato Grosso do Sul de un gran polo integrado, en el centro del continente y articulado con el mundo por medio de los dos océanos.

## **5.2. El caso de la soya**

El segundo sector considerado es el complejo de soya, bien cuya producción mundial crece de manera consistente en los últimos años, estimulada por el aumento de la productividad, con nuevas variedades de semillas, fertilizantes y pesticidas, y por la demanda de China. El mercado del complejo soya es bastante concentrado. El producto se comercializa, principalmente, de tres maneras: sin procesamiento, en forma de granos (SA4 12.01) o procesada, en forma de tortas (SA4 23.04) o aceite (SA4 15.07). De acuerdo con el BNDES (2017, p.176), la producción mundial de soya creció más del 8% por año-zafrá entre 2011-2012 y 2016-2017.

Según datos de la Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB, 2018, p.35), los mayores productores mundiales de soya son Brasil (33,5%), Estados Unidos (32,6%) y Argentina (15,9%), que suman el 82% del total. China alcanza el 4%. Según el portal de la Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), en 2018, América del Sur, sola, alcanzó el 55% de la producción mundial: además de Brasil y Argentina, siguen Paraguay (2,6%), Bolivia (0,8%) y Uruguay (0,5%). Es evidente que las economías atravesadas por el Corredor, entre el Atlántico y el Pacífico, tienen importancia en el mercado mundial y podrían, incluso, venir a fomentar la articulación de los países exportadores de soya del Cono Sur buscando mejor adecuación de precios, posiciones más favorables de logística y distribución en los principales países consumidores. Los principales exportadores mundiales de soya, en las tres formas consideradas, fueron Brasil (43,2%) y Estados Unidos (39,1%), sumando el 82,3% del total (BNDES, 2017, p.178). El mayor importador es China (62,3%), que cuenta con una gran capacidad de trituración de soya. El país adopta una política de restricción a la compra de derivados (aceite y tortas), buscando importar granos in natura para procesarlos internamente.

Hace algunos meses, China anunció una tasa del 25% sobre la soya oriunda de Estados Unidos, como uno de los desdoblamientos de la guerra comercial trabada entre las principales economías del mundo (CMilho, 2018, p.2). En la práctica, en 2019, las importaciones chinas de soya en grano tuvieron una caída del 7% y las originadas en Estados Unidos, del 5%. Se mantuvo el peso relativo estadounidense en la fracción del 19% del total, sin embargo, en un nivel muy inferior al 40% de los años anteriores. El año pasado, la participación de Brasil como proveedor de soya en grano a China cayó del 75,7% al 65,1%, mientras la de Argentina creció del 1,6% al 10,1%, más que quintuplicando las ventas. También se destacan los casos de Canadá, que aumentó las exportaciones de soya en grano a China en 13 veces y a Uruguay, que amplió en 60%.

La comparación de los datos de 2019 con los de 2014, no obstante, permite observar el siguiente movimiento en los últimos cinco años: el peso relativo de Estados Unidos como proveedor de soya en granos de China cayó por la mitad, de 40,6% del total para los actuales 19,8%; Argentina aumentó suavemente su participación del 8,4% al 10,1%; y Brasil consolidó su ventaja pasando del 40,8% al 65,1%. Este escenario expone la gran dependencia china de la soya brasileña, lo que revela un amplio margen de negociación para que Brasil obtenga más ventajas en la relación comercial.

En el ranking de trituradores de soya, aparecen nuevamente los cuatro principales países productores, con el 77,7% del total: China (31,7%), Estados Unidos (18,1%), Brasil (14,4%) y Argentina (13,6%). Se nota, sin embargo, que aunque sea el mayor productor de soya del mundo, Brasil queda en tercero en el ítem de trituración (CONAB, 2018, p.2). Este hecho comprueba que el país aún continúa priorizando la exportación de granos in natura. A su vez, Argentina posee una fuerte industria de trituración, que la consolida como la mayor exportadora mundial de aceite de soya; 40% del total global, muy por encima de Estados Unidos (8,5%) y Brasil (8,1%).

La creciente demanda de soya en las últimas décadas consolidó el liderazgo de grandes grupos económicos. Tratándose de la trituración, se destacan ADM, Bunge, Cargill y Louis Dreyfus Company (conocidas como ABCD) y la china Cofco (BNDES, 2017, p.192-193). Al analizar las series históricas de precios internacionales de ese commodity, cotizados en Chicago Board of Trade, se constata que los valores de aceites, tortas y grano de soya son bastante distintos. Mientras que el aceite de soya, en 2018, superó los U\$\$ 700 por tonelada métrica, el precio de los otros dos productos, grano y tortas, fueron bastante similares entre sí, algo en torno a US\$ 380 por tonelada métrica. O sea, los precios del grano y de las tortas presentaron valores 50% más bajos que el aceite.

De acuerdo con la CONAB (2018, p.94), los principales estados brasileños productores de soya son Mato Grosso (27,2% del total nacional), Paraná (16,3%), Rio Grande del Sur (14,5%) y Goiás (9,6%). En 2019, las ventas brasileñas de soya en grano (SH4 12.01) siguieron en el nivel del 97% del total, destinados, en su inmensa mayoría a China (78,4%). Las principales empresas de soya que actúan en Brasil son las compañías de ABCD, además de las nacionales Grupo Amaggi, Cooperativa Coamo Agroindustrial, Caramuru y Granol (BNDES, 2017, p.192-193).

El estado de Mato Grosso do Sul ocupa el quinto lugar del ranking de productores de soya de Brasil, con 7,7% de la producción y dos de las 20 mayores ciudades, Maracaju-MS y Sidrolândia-MS. De acuerdo con Comexstat (2020), el SA6 12.01.90 (Soya, incluso triturada, excepto para siembra) representa, solo, el 22% de todas las exportaciones de Mato Grosso do Sul. Más del 75% de esas ventas se destinan a China, principalmente por los puertos de Paranaguá-PR (38,3%), São Francisco do Sul-SC (27,1%), Santos-SP (10,5%) y Rio Grande-RS (1,5%). De acuerdo con la Embrapa, las principales empresas del complejo da soya establecidas en Mato Grosso do Sul son ADM, en Campo Grande-MS; Agreco, en Carapó-MS; Bunge, en Dourados-MS; Cargill, en Três Lagoas-MS; y Correcta, en Ponta Porã-MS (Empresa Brasileña de Investigación Agropecuaria, Embrapa).

Según el Comexstat (2020), en 2019, las exportaciones sul-mato-grossenses de soya en grano (SH4 12.01) cayeron 44,1% en relación al año anterior, alcanzando US\$ 1,15 mil millones (76% destinados a China). Las ventas de torta de soja (SA4 23.04) alcanzaron US\$ 159,8 millones, casi la mitad destinada a países del sudeste asiático con excepción de China. Hubo una caída del 16,4% con relación al 2018 y del 30,5% sobre 2014. En una franja muy por debajo de las demás especificaciones, las exportaciones sul-mato-grossenses de aceite de soya (SA4 15.07) se multiplicaron por seis, de US\$ 947 mil a US\$ 5,9 millones, siendo casi 100% enviados a India, China y Bangladesh, vía puerto de Paranaguá-PR.

Con relación a las ventajas del Corredor Bioceánico, hay cinco puntos que merecen destacarse: 1) Aunque China se consolide como el principal destino de las exportaciones brasileñas, las restricciones de su mercado condicionan que las ventas de Brasil sean casi exclusivamente de soya en granos (SH4 12.01), no-procesada; 2) Sería razonable que Brasil aprovechara la situación de guerra comercial entre China y Estados Unidos para proponer cambios en la agenda con el país asiático, buscando vender mayores cantidades de soya procesada; 3) Al estimular la articulación productiva de Mato Grosso do Sul y de los estados del Centro-Oeste con los países vecinos, vía Corredor Bioceánico, principalmente Argentina y Paraguay, sería posible beneficiarse conjuntamente de las diferencias climáticas y de los regímenes complementarios de lluvia; 4) Gran parte de las ventas de Argentina, Brasil y Paraguay a Asia podría salir por los puertos chilenos. Además, aprovechando acuerdos de libre-comercio que Chile posee, también podría existir la posibilidad de ampliar las exportaciones de soya procesada para países bañados por el Pacífico. 5) Aunque el comercio de soya dentro del Cono Sur se revele esporádico, ha sido muy importante para que los países, como en el reciente caso de Argentina, puedan cumplir sus compromisos externos. Los stocks reguladores podrían tener centrales de almacenamiento más próximas a los puertos chilenos.

### ***5.3. El caso de las carnes bovinas y de los despojos de pollo***

El último conjunto a presentar son las carnes congeladas. Las carnes deshuesadas de bovino (NCM 02.02.30.00) ocuparon el tercer lugar en la pauta de exportaciones de Mato Grosso do Sul, en 2019, con US\$ 435,4 millones. Más de 33,4% de esas ventas, o US\$ 147,2 millones, se envían a Hong Kong (21,3%), China (4,5%), Filipinas (3,9%), Singapur (2,1%) y Malasia (2,0%). En el ranking de países criadores de ganado, según el FAO Stat, en 2019, el rebaño bovino mundial alcanzó 1,45 mil millones de cabezas. Los cinco principales criadores

fueron Brasil, 214,7 millones de cabezas (14,8%); India, 186 millones (12,8%); Estados Unidos, 94,3 millones (6,5%); China, 81,5 millones (5,6%); Etiopía, 61,5 millones (4,2%); y Argentina, 53,9 millones (3,7%). El informe Beef Report - Perfil de la Ganadería en Brasil, elaborado por la Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (ABIEC, 2019, p.2), apunta a la consolidación del país como principal abastecedor de carne bovina del mundo. En 2018, fueron 1,64 millones de toneladas embarcadas para exportación, sumando US\$ 6,57 mil millones de ingreso. Los números representan un record a nivel mundial. Se estima que el rebaño bovino de Brasil llega a 214,6 millones de cabezas. De ellas, poco más de un tercio (34,7%) están concentradas en la región Centro-Oeste, la principal productora del país.

De acuerdo con la ABIEC (2019, p.16-18), incluso con la fuerte expansión de la frontera agrícola en dirección a la región Norte, especialmente en el caso de Pará y Rondônia, los tres mayores estados detentores de rebaños bovinos continúan siendo Mato Grosso (13,9%), Goiás (10,6%) y Mato Grosso do Sul (10,2%). En el ranking de las ciudades ganaderas brasileñas, entre los 40 principales municipios se encuentran 22 localizados en la región Centro-Oeste y 12 son sul-mato-grossenses: Corumbá (2ª), Ribas do Rio Pardo (3ª), Aquidauana (11ª), Porto Murtinho (15ª), Três Lagoas (22ª), Vale Verde de Mato Grosso (23ª), Camapuã (30ª), Campo Grande (34ª), Coxim (35ª), Paranaíba (37ª), Santa Rita do Rio Pardo (38ª) y Água Clara (40ª). Se estima que el rebaño sul-mato-grossense, en 2018, sume 21,8 millones de cabezas de ganado. Igualmente, se deberán considerar los pedazos y despojos comestibles de gallinas (NCM 02.07.14.00), cuyo monto exportado por Mato Grosso do Sul, en 2019, llega a US\$ 210,7 millones. De ese valor, 29,6% o US\$ 62,4 millones se destinan solamente a China.

La producción mundial de carne de pollo (gallos, gallinas, patos, gansos, pavos, pavas y gallinas de guinea), el SA2 02.07, alcanzó 95,5 millones de toneladas, en 2018, de acuerdo con el Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA, 2019, p.19). Sumados, los cuatro mayores productores alcanzan el 59,2% del total mundial: Estados Unidos (20,2%), Brasil (14%), Unión Europea (12,8%) y China (12,2%).

Según el Trademap, el código que más se destaca en el comercio internacional, dentro del SA4 02.07, es el SAH6 02.07.14, referente a Pedazos y despojos comestibles de gallos y gallinas, congelados. De estos, los mayores exportadores mundiales fueron Brasil (35%), Estados Unidos (19,4%) y Holanda (8,5%). En el caso de las importaciones globales, el ranking es liderado por China (14,3%), Japón (8,8% do total) y Hong Kong (6,7%). En 2019, Chile importó US\$ 164,9 millones, equivalentes al 1,2% del total mundial. De este valor, más del 99,9% fueron oriundos de Brasil (53,1%), de Estados Unidos (38,8%) y de Argentina (8%).

De acuerdo con AgroStat (Estadísticas de Comercio Exterior del Agronegocio Brasileño, del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento-MAPA), entre los mayores productores de carne de pollo de Brasil están Paraná, Santa Catarina y Río Grande del Sur, estados de la región Sur, con 60% del total. San Pablo y Minas Gerais alcanzan el 20%. Cerca del 13% se concentra en Goiás, Mato Grosso y Mato Grosso do Sul.

En 2019, según el Comex stat, las exportaciones del SA6 02.07.14 de Brasil alcanzaron los US\$ 4,3 billones, de los cuales 40% fueron destinados a tres países: China (18,3%), Japón

(16,1%) y Hong Kong (7,6%). Se nota que China importó del mundo US\$ 1,1 mil millones de carne de pollo y que el mercado brasileño fue responsable por abastecer más del 82% de este monto. Más del 85% de todo lo que el país asiático importó en Pedazos y despojos comestibles de gallos y gallinas congelados se concentró en dos productos: tulipanes o mid-joint wing (53,4% del total) y patas de gallina o chicken claw (32,8%). Brasil es el principal abastecedor de las importaciones chinas de carne de pollo: 85,4% de los tulipanes y 72,6% de las patas de gallina. Las ventas brasileñas del SA6 02.07.14 para los tres principales socios (China, Japón y Hong Kong) se dan principalmente vía puertos de Paranaguá-PR (43,6%), Itajaí-SC (35%) y Santos-SP (12,3%).

En 2018, la región Centro-Oeste fue responsable por el 13,7% de la producción y el 11% de las exportaciones de carne de pollo de Brasil. Mato Grosso do Sul representó 3,3% de la producción y 3,9% de las exportaciones, lideradas por las empresas Seara, BRF (Sadia y Perdigão) y JBS Aves (Instituto Brasileño de Geografía y Estadística, IBGE). En 2019, el estado exportó al mundo US\$ 210,7 millones del SA6 02.07.14, Pedazos y despojos comestibles de gallos y gallinas, congelados (Comex stat). Casi 60% de esas ventas se destinó a China (29,6%), Japón (18,7%), Singapur (7,2%) y Hong Kong (2,8%). Chile importó US\$ 8,3 millones (4% del total), con crecimiento del 84% en relación a 2018.

Cabe señalar qué parcela de las ventas de Mato Grosso do Sul (y de otros estados) para los países del Pacífico se podría realizar vía Chile, contribuyendo a diversificar las opciones logísticas y para descentralizar las actuales redes de distribución, tornándolas más eficientes en los puertos del Atlántico y del Pacífico. El corredor representa grandes posibilidades para estos productos. Brasil es el mayor productor y exportador mundial de carne bovina. La región Centro-Oeste es la mayor productora de Brasil. El estado de Mato Grosso do Sul es el tercer mayor productor nacional, solamente detrás de los vecinos Mato Grosso y Goiás. De las 40 mayores ciudades ganaderas del país, más de una decena son sul-mato-grossenses. Este escenario refrenda la condición de liderazgo de la región Centro-Oeste en la dinámica productiva de la cadena bovina.

El establecimiento del Corredor Bioceánico, que vincula la ciudad fronteriza de Porto Murtinho-MS con los puertos del norte de Chile, acentuará aún más el papel de Mato Grosso do Sul en los escenarios nacional e internacional. Las nuevas conexiones potencializarán la densificación de las relaciones económicas, tanto comerciales como productivas, dentro de la región, articulando la región brasileña con el Chaco paraguayo, el Noroeste argentino y el Norte de Chile. Con la integración regional, se promueve un ambiente favorable a la ampliación de la productividad y al desarrollo de cadenas productivas en áreas geográficas históricamente coadyuvantes.

En el caso de las carnes de pollo, Brasil es el mayor exportador mundial y los mayores mercados consumidores están situados en Asia. China, Japón y Hong Kong son, no solamente los principales importadores del mundo, sino también los mayores compradores de Brasil. Sin embargo, gran parte de las ventas brasileñas salen del territorio nacional por los puertos del Atlántico, lo que significa que el Corredor Bioceánico que vincula Porto Murtinho-MS a los puertos del norte de Chile podrá diversificar las rutas de salida, mejorando costos, reduciendo plazos de entrega y potenciando el desarrollo de la región.

Además, se nota que el propio mercado chileno ya posee un importante intercambio comercial con Brasil, a pesar de que la mayoría de las transacciones aún ocurren vía puertos del Atlántico. El caso de Mato Grosso do Sul, por un lado, resume las dificultades logísticas de conexión del Centro-Oeste con los países vecinos y con el mercado consumidor asiático. Por otro lado, el ejemplo del estado, que ya posee un importante comercio con Chile por vía terrestre, por el medio del continente, expresa claramente las posibilidades de potenciar una nueva dinámica virtuosa a través del corredor. La construcción del Corredor Bioceánico podrá consolidar un mercado que ya es significativo, pudiendo también incorporar las cadenas productivas de la región en la ruta bioceánica y en el camino de la integración y del desarrollo.

#### **5.4. Ganancias del Corredor para las exportaciones de los sectores seleccionados**

El análisis de los sectores permitió sacar algunas conclusiones, aunque preliminares. Con el Corredor Bioceánico, Mato Grosso do Sul y otros estados brasileños podrán contar con una plataforma de exportación privilegiada en el Pacífico, así como Argentina, Chile y Paraguay tendrán la posibilidad de actuar aún más en el mercado brasileño e, incluso, exportar vía océano Atlántico.

**Tabla 8. Exportaciones Seleccionadas de Mato Grosso do Sul para países de Asia-Pacífico, en 2019**

	Transporte vía puertos del Sur y Sudeste de Brasil			Transporte vía Chile	Reducción Costo transporte Vía Chile		
	Toneladas	US\$/Ton	US\$ Millones	US\$/Ton	US\$ Millones	en %	En US\$ Millones
<b>Celulosa (47.03.29.00)</b>	2.762.734	510,00	1.408,99	310,00	856,45	<b>39,2%</b>	<b>552,55</b>
<b>Carnes deshuesadas de bovino, congeladas (02.02.30.00)</b>	41.579	281,85	11,72	253,85	10,55	<b>9,9%</b>	<b>1,16</b>
<b>Pedazos y despojos, comestibles de gallos/gallinas, congelados (02.07.14.00)</b>	61.285	281,85	17,27	253,85	15,56	<b>9,9%</b>	<b>1,72</b>

Fuente: Empresa de Planeamiento y Logística (EPL). Elaboración de los autores.

En el caso de la celulosa, se observó que, con la activación del Corredor, puede establecerse una dinámica que estimule la creación de cadenas regionales de valor, con amplias posibilidades de complementariedad de productos y logística entre el Centro-Oeste brasileño y los mercados chileno, argentino y paraguayo. Brasil podría ampliar las importaciones de fibra larga producida en Chile y en Argentina. Por su parte, este país podría aumentar la pequeña producción actual, articulándola con los mercados chileno y brasileño. Mato Grosso do Sul tendría la posibilidad de constituir un polo integrado en el centro del continente, articulado con el mundo por medio de los dos océanos. De acuerdo con las

estimativas de la Empresa de Planeamiento y Logística (EPL), la economía proporcionada por el Corredor Bioceánico, al sustituir el comercio de Mato Grosso do Sul vía puertos brasileños del Atlántico por los puertos del norte de Chile, podría ascender a US\$ 550 millones anuales, solamente para el caso de la celulosa.

En el caso de la soya, vale la pena retomar algunos puntos ya mencionados. Se considera fundamental, con la finalidad de promover la agregación de valor nacional a la producción, generando empleo e ingresos en Brasil, modificar el cuadro de venta casi exclusiva de soya en granos, no procesada, para el mundo. Para ello, sería viable sacar provecho de la ventana de oportunidad generada por el reciente enfrentamiento comercial entre China y Estados Unidos.

La articulación productiva de Mato Grosso do Sul y del Centro-Oeste brasileño con los países vecinos, vía Corredor Bioceánico, podría promover importantes ganancias para el sector sojero. Aunque el comercio intrarregional de soya sea más circunstancial que constante, viene siendo usado para que los países cumplan sus compromisos externos. De esta manera, los stocks reguladores podrían tener unidades de almacenamiento más próximas a los puertos del norte chileno. Finalmente, la aproximación igualmente sería provechosa por posibilitar el aprovechamiento de acuerdos de libre-comercio que Chile posee.

Al tratar de las carnes, se dividió el análisis en dos partes: carnes bovinas congeladas y despojos de gallina. Ambos segmentos representan elevada potencialidad de expansión con el Corredor, ya que este conectará la mayor región productora del mundo con las principales áreas demandantes. Actualmente, las ventas brasileñas salen vía puertos del Atlántico.

El estratégico posicionamiento del estado, sumado a la creación de una infraestructura de conexión bioceánica aún permitirá que empresas de Mato Grosso do Sul disfruten las ventajas geográficas y logísticas del Corredor. Se sabe, por ejemplo, que Brasil es el principal productor y exportador de carne bovina del mundo. La región Centro-Oeste es la mayor productora del país. El tercer mayor productor nacional es el estado de Mato Grosso do Sul, que tiene 12 de las 40 mayores ciudades agropecuarias del país. El Corredor tendrá un impacto dinamizador de estas realidades, promoviendo un ambiente favorable a la ampliación de la productividad y al desarrollo de cadenas productivas en áreas geográficas históricamente coadyuvantes. Según datos de la EPL, al considerarse solamente las exportaciones sul-mato-grossenses de carnes deshuesadas de bovino y pedazos y despojos comestibles de gallinas, la economía proporcionada por el Corredor llegaría a US\$ 2,9 millones anuales.

Es posible concluir que lograr éxito en la construcción del Corredor Bioceánico significa la posibilidad de articular las cadenas productivas del Norte de Chile, del Noroeste argentino, del Chaco paraguayo y del Centro-Oeste brasileño, además de incorporarlas a la ruta comercial bioceánica y en el camino de la integración y del desarrollo.

## 6. Referencias bibliográficas

- ABIEC. Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne. Beef Report - Perfil da Pecuária no Brasil, 2019. Recuperado de: <http://abiec.com.br/publicacoes/beef-report-2019/>.
- Amarilla, G. (2019). PARAGUAI. Em *Revista Unirila*, (edição especial), 16.
- Arce, L. (2010). Tendiendo costosos puentes: Paraguay en el Mercosur. Em *Civitas*, 10(1), 118-133.
- Argentina. (2019). *¿Qué es el Plan Belgrano?* Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/planbelgrano/que-es>.
- Barros, P., Padula, R., Severo, L. (2011). A integração Brasil-Venezuela e o eixo Amazônia-Orinoco. Em *Boletim de Economia e Política Internacional*, 7, 33-41.
- Batista, T. S. (2008). *A Indústria de Papel e Celulose no Brasil. Produtividade, Competitividade, Meio Ambiente e Mercado Consumidor*. Graduação. Uberlândia.
- Benedetti, A., Salizzi, E. (2014). Fronteras en la construcción del territorio argentino. Em *Revista Colombiana de Geografía*, 23(2), 121-138.
- BNDES. (2017). *Panoramas Setoriais: 2030 Desafios e Oportunidades para o Brasil*. Rio de Janeiro: BNDES.
- Brum, A.; Amorim, G. (2016). A inserção internacional de Mato Grosso Do Sul: uma análise pela pauta exportadora e importadora. Em *Relações Internacionais de Mato Grosso Do Sul: Comércio, Investimentos e Fronteira* (pp. 15-39). Curitiba: Íthala.
- Carlino, A., Veiravé, F. (2010). La formación de bloques subregionales: la provincia del Chaco y sus vínculos con los Estados del sur brasileiro. Em *Revista Ciclos en la historia, la economía y la sociedad*, 37-38(19), 51-75.
- CEPAL (2014). *La Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: hacia la convergencia en la diversidad*. Santiago: CEPAL.
- CEPAL (2018). *La convergencia entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: enfrentando juntos un escenario mundial desafiante*. Santiago: CEPAL.
- CONAB. Companhia Nacional de Abastecimento. Análise mensal Soja, Maio, 2018. Recuperado de: <https://www.conab.gov.br/info-agro/analises-do-mercado-agropecuário-e-extrativista/analises-do-mercado/historico-mensal-de-soja?start=20>.
- Correio do Estado. *Dourados lidera casos de ferrugem no Estado* (2010). Recuperado de: <https://correiodoestado.com.br/economia/celulose-sustenta-exportacoes-de-mato-grosso-do-sul/35>
- EFE. (2017). *Macri propone que China colabore con IIRSA para conectar Asia con Sudamérica*. Recuperado de: <https://www.efc.com/efe/america/economia/macri-propone-que-china-colabore-con-iirsa-para-conectar-asia-sudamerica/20000011-3266462>.

Embrapa. Empresa Brasileira de Investigación Agropecuaria. Soja. Recuperado de: <https://www.embrapa.br/soja/cultivos/soja1>

Época Negócios. *Três Lagoas - Capital mundial da celulose*. (2010). Recuperado de: <http://epocanegocios.globo.com/Revista/Common/0,,EMI177058-16642,00-TRES+LAGOAS+CAPITAL+MUNDIAL+DA+CELULOSE.html>

Exame. *Melhores e Maiores: Suzano / Fibria é a melhor do agronegócio* (2019) Recuperado de\_ <https://exame.com/revista-exame/e- apenas-o-comeco/>

Cmilho. (2018). *Boletim Informativo do Centro de Inteligência do Milho*. Recuperado de: <https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/190656/1/Desdobramentos-mercado.pdf>.

Fernandez, L., Espinoza, A. (2004). Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración regional. Em *Análisis Económico*, 19(41), 153-174.

Frenkel, A. (2016). "Muevan el mundo que me quiero subir": Política exterior e integración regional en el gobierno de Mauricio Macri. Em *Informe de Coyuntura ORALC*, 2(12), 16-29.

Furlan, L. (2016). El Plan Belgrano: una prometedora iniciativa estratégica y geopolítica para la República Argentina. Em *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 617-634.

García, V. (2015). Estado y frontera en el norte de Chile. Em *Estudios Fronterizos*, 16(31), 117-148.

Gonçalves, J. (2019). *Brasil e a Aliança do Pacífico: visões em disputa na integração regional?* Mestrado em Relações Internacionais. Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais "San Tiago Dantas", São Paulo.

Gransow, B. (2015). Chinese Infrastructure Investment in Latin America—an Assessment of Strategies, Actors and Risks. Em *Journal of Chinese Political Science*, 20(3), 267-287.

IBÁ. (2019). *Relatório Anual*. Recuperado de: <https://iba.org/datafiles/publicacoes/relatorios/iba-relatorioanual2019.pdf>.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Agricultura, pecuária e outros*. Recuperado de: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/agricultura-e-pecuaria.html>

Informe Presidencial. (2019). *Infraestructura, Transporte y Conectividad*. Recuperado de: <https://www.informepresidencial.gov.py/infraestructura-transporte-y-conectividad/>.

Itamaraty. (2015). *Declaração De Assunção Sobre Corredores Bioceánicos*. Recuperado de: [http://www.itamaraty.gov.br/images/ed\\_integracao/DeclaracionBioceanicos\\_PT.pdf](http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/DeclaracionBioceanicos_PT.pdf).

Itamaraty. (2017). *Declaração De Brasília Sobre Corredores Bioceánicos*. Recuperado de: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/18097-atos-adoptados-por-ocasio-da-li-reuniao-do-cmc-e-da-li-cupula-de-chefes-de-estado-do-mercosul-e-estados-associados-brasil-20-e-21-de-dezembro-de-2017>.

Laufer, R. (2017). "Argentina y su asociación estratégica con China en la era Kirchner". Em *Análisis y Pensamiento Iberoamericano sobre China*, 22, 4-24

- Le Boulergat, C. (2019). Eixos de integração e desenvolvimento, rota de integração latino-americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. Em *Interações*, 20, 107-123.
- Long, T., Urdinez, F. (2020). Status at the Margins: Why Paraguay Recognizes Taiwan and Shuns China. Em *Foreign Policy Analysis*. doi: 10.1093/fpa/oraa002.
- Masi, F.; Rojas, G. (2019). *La inserción internacional de Paraguay en democracia*. El Lector: Asunción.
- Ministério de Economia. *Base de dados de comércio exterior da Secretaria de Comércio Exterior*. Recuperado de: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>
- Houcarde, O., Oddone, N. (2012). Gran Chaco Sudamericano: Un escenario privilegiado para la cooperación transfronteriza. *Informe para Redes Chaco*. Recuperado de: [https://www.researchgate.net/publication/258421202\\_Gran\\_Chaco\\_Sudamericano\\_un\\_escenario\\_privilegiado\\_para\\_la\\_cooperacion\\_transfronteriza](https://www.researchgate.net/publication/258421202_Gran_Chaco_Sudamericano_un_escenario_privilegiado_para_la_cooperacion_transfronteriza).
- Ovando Santana, C., Álvarez Fuentes, G. (2011). La dimensión fronteriza de la política exterior de Chile: inmovilidad y emergencia de nuevas dinámicas. Em *Estudios Fronterizos*, 12(24), 75-102.
- Oviedo, E. (2017). Argentina: alternancia política y política exterior: la relación con China durante el mandato del presidente Mauricio Macri. Em *China Hoy*, 40-42.
- Oyarzún Serrano, L. (2019). The Pacific in Chile's Foreign Policy: A Tool to Reinforce Open Regionalism. Em *Latin American Policy*, 9(2), 282-303.
- Pires, M. C.; Paulino, L. A. (2017). Reflexões sobre a hegemonia e a política internacional da China: a iniciativa "cinturão e rota" como uma estratégia de desenvolvimento pacífico. *Relaciones Internacionales*, 53, 207–228.
- Pires, M. (2015) Notas Sobre A Parceria Estratégica Brasil – China. Em *China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales* (pp. 249-275). San José: FLACSO, CAF.
- Rojas, G. (2018). La emergencia de China en América Latina. Cómo pensar el Paraguay en la Cuenta Asiática del Pacífico. Em *Observatorio de Economía Internacional*. Recuperado de: [http://www.redalc-china.org/monitor/images/pais/Paraguay/investigacion/279\\_PGY\\_2018\\_OBEI\\_Emergencia\\_de\\_China\\_en\\_America\\_Latina.pdf](http://www.redalc-china.org/monitor/images/pais/Paraguay/investigacion/279_PGY_2018_OBEI_Emergencia_de_China_en_America_Latina.pdf).
- Safarov, A. (2000). El Territorio como factor dinámico de la integración: La ZICOSUR. *Revista Persona*. Recuperado de: <http://www.revistapersona.com.ar/Persona21/21Safarov.htm>.
- Schulz, C., Rojas, F. (2020). Chile as a transpacific bridge: brokerage and social capital in the Pacific Basin. Em *Geopolitics*. <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1754196>
- Simonoff, A. (2016). Giros En Las Estrategias De Inserción Argentina A Partir De La Presidencia De Mauricio Macri. Em *Revista Conjuntura Austral*, 7(37), 40-51.

The Dialogue. *China-Latin America Finance Database*. 2020. Recuperado de: [https://www.thedialogue.org/map\\_list/](https://www.thedialogue.org/map_list/).

Vázquez, F. (2007). Las reconfiguraciones territoriales del Chaco paraguayo: Entre espacio nacional y espacio mundial. Em *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 88, 1-17.

Youkee, M. (2019). *Paraguay's agribusiness pushes for China market access*. Recuperado de: <https://dialogochino.net/en/agriculture/31546-paraguays-agribusiness-pushes-for-china-market-access/>.